

Büro Grevenbroich

Heinrich-Hertz-Straße 3
41516 Grevenbroich
☎ 02182 - 83221-0
📠 02182 - 83221-99

Büro Braunschweig

Ölschlägern 6
38100 Braunschweig
☎ 0531 - 44626
📠 0531 - 18580

Ihr Ansprechpartner

Dipl.-Ing. Ulrich Wilms
☎ 02182 - 83221-11
✉ wilms@tac-akustik.de

🌐 tac-akustik.de

Leistungen

- Raumakustik
- Bauakustik
- Elektroakustik
- Immissionsschutz
- Schwingungstechnik
- Beratung
- Messung
- Schulung
- Sachverständigengutachten

Qualifikationen

Von der Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige:
Prof. Dr.-Ing. Alfred Schmitz für Bau-, Raum- und Elektroakustik
Dipl.-Ing. Ulrich Wilms für Schallimmissionsschutz

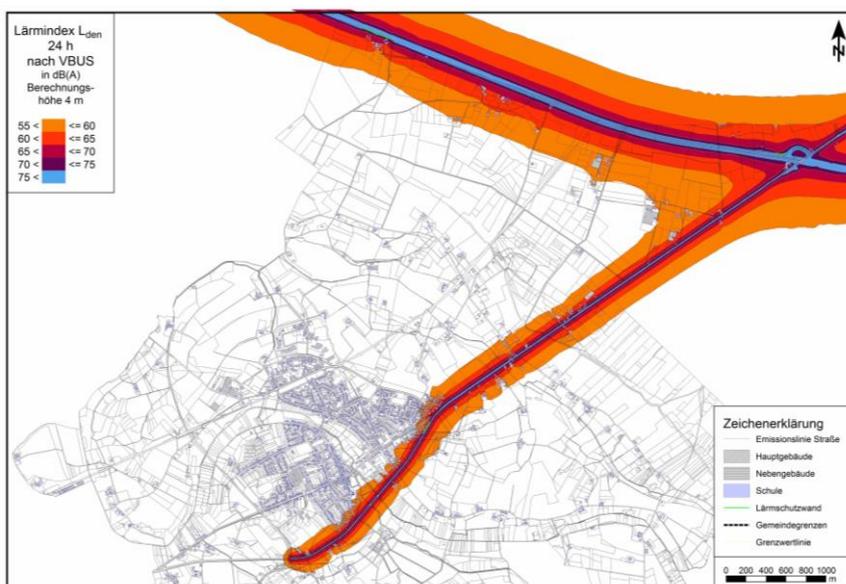
VMPA anerkannte
Güteprüfstelle nach DIN 4109
VMPA-SPG-211-04-NRW

Messstelle nach §29b BImSchG
für Messungen nach §§ 26, 28
BImSchG zur Ermittlung von Geräuschen

Bankverbindung

Sparkasse Aachen
Kontonummer 47678123
BLZ 390 500 00
IBAN DE43390500000047678123
BIC AACSD33XXX

**Gegenstand: Lärmaktionsplan - Stufe II
der Gemeinde Issum**



Auftraggeber: Gemeinde Issum
Herrlichkeit 7-9
47661 Issum

Erstellt am: 18.12.2017

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Ulrich Wilms
Dipl.-Ing. (FH) Florian Ruckeisen

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung und Aufgabenstellung.....	4
2	Literatur	5
3	Erläuterungen der Abkürzungen	7
4	Umgebungsärm	8
5	Notwendigkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes	8
6	Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen und Verkehrsbelastungen	10
7	Zuständige Behörden	11
8	Rechtlicher Hintergrund.....	12
9	Geltende Grenzwerte	13
10	Lärmkarten	14
11	Anzahl betroffener Menschen	17
12	Fazit der Analyse.....	19
13	Lärminderungsmaßnahmen	20
13.1	Vorhandene Maßnahmen.....	20
13.2	Maßnahmen allgemein	20
13.2.1	Lärmarme Fahrbahnoberflächen.....	20
13.2.2	Geschwindigkeitsreduzierungen	21
13.3	Empfohlene Maßnahmen	22
13.4	Langfristige Maßnahmen.....	23
14	Öffentliche Beteiligung und Einwendungen	24
14.1	Offenlage des Entwurfes des LAP II.....	24
14.2	Einwendungen	25
15	Ruhige Gebiete.....	26

Anhang A: Ergebnisse der Lärmkartierung durch das LANUV Berichtsjahr 2012	27
Anhang A1: Modell - Schallquellen und Hindernisse	27
Anhang A2: Kartierung Lärmindex L_{den}	28
Anhang A3: Kartierung Lärmindex L_{night}	29
Anhang B: Ausgangsdaten und Emissionspegel der Straßen nach VBUS	30
Anhang C: Lärmkartierung Straßen	31
Anhang C1: Teilbereich 1 – Nordost – Lärmindex L_{den}	31
Anhang C2: Teilbereich 1 – Nordost – Lärmindex L_{night}	32
Anhang C3: Teilbereich 2 – Ortslage Issum – Lärmindex L_{den}	33
Anhang C4: Teilbereich 2 – Ortslage Issum – Lärmindex L_{night}	34
Anhang D: Betroffene Wohngebäude oberhalb der Auslösewerte	35
Anhang D1: Teilbereich 1 – Nordost	35
Anhang D2: Teilbereich 2 – Ortslage Issum	36
Anhang E: Einwendungen und Abwägungen	37

1 Einleitung und Aufgabenstellung

Nach der Richtlinie 2002/49/EG [1] und der nationalen Umsetzung dieser EG-Richtlinie [2] besteht die Pflicht der Lärmkartierung für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken bis zum 30.06.2012.

Als Hauptverkehrsstraßen sind Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr zu verstehen. Das sind durchschnittlich 8.219 Kfz pro Tag. Als Haupteisenbahnstrecken werden Schienenwege von Eisenbahnen nach dem allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr definiert. Das sind durchschnittlich 82 Züge pro Tag.

Nach Fertigstellung und Veröffentlichung der Lärmkartierungen durch das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes NRW [3] ist die Gemeinde Issum als zuständige Behörde nach dem Gesetz zur Umsetzung dieser EG-Richtlinie verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

Lärmprobleme und Lärmauswirkungen sollen für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen geregelt werden. Lärmprobleme im Sinne des § 47d Absatz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz [5] liegen auf jeden Fall vor, wenn schutzbedürftige Gebäude mit Lärmindizes von $L_{den} = 70 \text{ dB(A)}$ oder $L_{night} = 60 \text{ dB(A)}$ oder mehr belastet sind [6].

Das Gemeindegebiet Issum wird heute von Geräuschimmissionen der Hauptverkehrsstraßen Bundesautobahn A 57 sowie der Bundesstraße B 58 betroffen. Der Lärmaktionsplan Stufe II befasst sich daher ausschließlich mit diesen beiden Verkehrswegen.

Es sind wirksame Maßnahmen zur Verminderung der Betroffenenanzahlen vorzuschlagen.

Ergänzend ist ein Ausblick auf langfristig denkbare Maßnahmen zur Lärminderung und die Festsetzung „ruhiger Gebiete“, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, zu geben.

2 Literatur

- [1] Umgebungslärmrichtlinie - Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- [2] Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24.06.2005
- [3] Lärmkartenviewer NRW
http://www.umgebungslaerm.nrw.de/laermkarten_viewer/index.php
- [4] Modell und Lärmkarten Gemeinde Issum „Umgebungslärm in NRW – Ergebnisse der Lärmkartierung Berichtsjahr 2012“, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW)
- [5] BImSchG - Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge – Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20.11.2014 (BGBl. I S. 1740) geändert worden ist
- [6] RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz – V-5-8820.4.1 vom 07.02.2008, Lärmaktionsplanung
- [7] Bericht über die Lärmkartierung für die Gemeinde Issum vom 28.09.2012 und Datenlieferung über den internen Bereich des Umgebungslärmportals des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen, 2017
- [8] Straßenverkehrszählung (SVZ) 2010 „SVZ Issum 2010.XLS“, Landesbetrieb Straßenbau NRW, als Microsoft-Excel-Datei, vom 04.01.2017
- [9] 16. BImSchV - 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom Juni 1990, die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist
- [10] 34. BImSchV – 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) vom 06.03.2006
- [11] Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach §5 Abs. 1 der Verordnung über Lärmkartierung (34. BImSchV), Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch) - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen (VBUF) - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe (VBUI) - vom 22. Mai 2006, Bundesanzeiger, Jahrgang 58, ausgegeben 17. August 2006, Nr. 154a.
- [12] Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 09. Februar 2007, Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20.04.2007
- [13] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS-90), eingeführt durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990, Sachgebiet 12.1: Lärmschutz des Bundesministers für Verkehr, StB 11/14.86.22-01/25 Va 90 vom 10.04.1990.

- [14] Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke - Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548) geändert worden ist
- [15] Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722) geändert worden ist
- [16] DIN 18005-1 - Schallschutz im Städtebau, Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung, Juli 2002
- [17] Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 - Schallschutz im Städtebau, Berechnungsverfahren - Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung, Mai 1987
- [18] DIN 18005-2 - Schallschutz im Städtebau, Teil 2, Lärmkarten – Kartenmäßige Darstellung von Schallimmissionen, September 1991
- [19] Maßnahmenblätter zur Lärminderung im Straßenverkehr, Umweltbundesamt, Juli 2009
- [20] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI), in der Fassung vom 18.06.2012
- [21] Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung, Silent City, Umweltbundesamt und Europäische Akademie für städtische Umwelt, Berlin 2008
- [22] Konformitätserklärung nach DIN 45687: 2006-05 der SoundPLAN GmbH vom 29.07.2015 für das Schallausbreitungs-Programmsystem SoundPLAN Version 7.4
- [23] Datengrundlage Liegenschaftskataster Gemeinde Issum, http://geoportal-niederrhein.de/files/opendatagis/Kreis_Kleve/ALKIS_ADV_SHAPE_Issum.zip, im shape-Datenformat, Stand März 2017
- [24] Aufstellung eines Lärmaktionsplanes - Stufe II für die Gemeinde Issum (LAP II) im Bereich der B58, hier: Durchführung der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, Schreiben der Gemeinde Issum vom 21.07.2017
- [25] Beschlussvorlage Nr. 590 des Amtes für Bauen, Planen, Wohnen und Grünflächen der Gemeinde Issum vom 27.07.2017 und Beschluss vom 13.12.2017

3 Erläuterungen der Abkürzungen

L_{den}	Lärmindex day, evening, night (24-Stunden-Wert) in dB(A) d, e, n = day (Tag 6-18 Uhr), evening (Abend 18-22 Uhr), night (Nacht 22-6 Uhr)
L_n, L_{night}	Lärmindex night (Nacht 22-6 Uhr) in dB(A)
$L_{r,T}$	Beurteilungspegel nach RLS-90 in dB(A) für die Tagzeit (6-22 Uhr)
$L_{r,N}$	Beurteilungspegel nach RLS-90 in dB(A) für die Nachtzeit (22-6 Uhr)
$L_{m,E}$	Emissionspegel in 25 m Abstand von einer Straße in dB(A)
D_{StrO}	Korrektur für unterschiedliche Straßenoberflächen nach VBUS [11] in dB(A)
D_{Stg}	Zuschlag für Steigungen nach RLS-90
D_v	Korrektur für unterschiedliche Höchstgeschwindigkeiten nach RLS-90 in dB(A)
p	prozentualer Lkw-Anteil in % von der Verkehrsstärke
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in Kfz/24h
v	zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h
M	maßgebende stündliche Verkehrsstärke gemäß Tabelle 3 der RLS-90
Kfz/a	Kraftfahrzeuge pro Jahr
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz
EG	Europäische Gemeinschaft
LAI	Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
LOA	Lärmoptimierter Asphalt
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB [12])
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS [11])
N	Anzahl der betroffenen Menschen

4 Umgebungslärm

Umgebungslärm sind unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Gelände mit gewerblichen oder industriellen Tätigkeiten ausgeht [1].

Ziel des europäischen und nationalen Rechts ist die Erfassung und Darstellung größerer Lärmquellen in Lärmkarten sowie die Erstellung von Lärmaktionsplänen, deren Aussagen und Umsetzung zu einer Verminderung des Lärms beitragen sollen.

Besonderes Augenmerk wird hierbei auf die Ballungsräume gelegt, weil davon ausgegangen wird, dass die Lärmbelastung dort im Gegensatz zum ländlichen Raum höher ist. Dennoch ist auch eine Lärmbelastung im ländlichen Raum mit der notwendigen Intensität zu analysieren und ggf. dafür zu sorgen, dass entsprechende Maßnahmen zur Minderung getroffen werden.

Der Aufbau dieses Lärmaktionsplanes orientiert sich an Anhang V „Mindestanforderungen für Aktionspläne“ nach Artikel 8 der Richtlinie 2002/49/EG [1].

5 Notwendigkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes

Das Gemeindegebiet Issum ist nur von Hauptverkehrsstraßen betroffen. Entsprechend erfolgte auch nur eine Kartierung des Straßenlärms [3]. Anhang A1 zeigt die gesamte Gemeinde Issum und die im Berichtsjahr 2012 darin kartierten Straßen [4]. Die Lärmkarte über 24 h für den Lärmindex L_{den} ist in Anhang A2 wiedergegeben, für die Nachtzeit (Lärmindex L_{night}) in Anhang A3.

Lärmaktionspläne, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden, sind für "Orte" in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen aufzustellen. Bei "Orten" handelt es sich um das Gebiet um die Hauptlärmquelle, wobei Planungen zum Schutz einzelner Objekte danach nicht erforderlich sind [6]. Auch ohne abschließende Klärung, ob sich aufgrund der betroffenen Gebäude eine Pflicht zur Erstellung eines Lärmaktionsplanes ergibt, sollte ein derartiger Plan aufgestellt werden, weil es unter Berücksichtigung des jeweiligen Einzelfalles geboten sein kann, auch für Einzelobjekte (bzw. Einzelobjekte als Bestandteil eines Wohngebietes) eine Verbesserung der Lärmsituation zu erreichen.

Ein Lärmaktionsplan ist zum jetzigen Zeitpunkt der Stufe II für alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kfz/Jahr aufzustellen. Solche Belastungen sind im Gemeindegebiet nur auf der A 57 im nördlichen Bereich mit ca. 9,027 Mio. Kfz/Jahr und der B 58 im nordöstlichen Bereich von der A 57 bis hinter den Ortsteil Issum mit ca. 5,134 Kfz/Jahr gegeben [7]. Nach Angaben der Gemeinde Issum liegen derzeit keine aktuelleren Verkehrsbelastungszahlen für

diese Straßenbereiche vor. Bei der weiteren Bearbeitung wurden daher die Verkehrsbelastungszahlen aus der Zählung aus 2010 [8] übernommen.

Bei der bereits durchgeführten Lärmkartierung für die Gemeinde Issum wurden 2012 die von der Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die betroffenen Flächen und die Anzahl der betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser vom LANUV wie folgt ermittelt:

L _{den} in dB(A)	55-60	60-65	65-70	70-75	> 75	Summe > 70
N	206	105	62	38	3	41
L _{night} in dB(A)	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70	Summe > 60
N	146	76	46	10	0	56

Tabelle 5.1: Ergebnisse der Lärmkartierung 2012:
Gesamtanzahl N von betroffenen Menschen in der Gemeinde Issum, berechnet nach VBEB [12], die in Gebäuden leben mit Lärmbelastungen gemäß VBUS [11] an Fassaden mit L_{den} > 55 dB(A) und L_{night} > 50 dB(A) nach [7]
 in rot Anzahl der betroffenen Menschen mit Überschreitung der Auslösewerte

L _{den} in dB(A)	> 55	> 65	> 75
Größe in km ²	4.478580	1.205147	0.323421

Tabelle 5.2: Ergebnisse der Lärmkartierung 2012:
Gesamtfläche der belasteten Gebiete in der Gemeinde Issum mit L_{den} > 55 dB(A) nach [7]

Hierbei betrug die geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} in dB(A)	> 55	> 65	> 75
N Wohnungen	148	47	1
N Schulgebäude	1	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Tabelle 5.3: Ergebnisse der Lärmkartierung 2012:
Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser der Gemeinde Issum mit L_{den} > 55 dB(A) nach [7]

6 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen und Verkehrsbelastungen

Eine Hauptverkehrsstraße ist eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von jeweils über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr.

Innerhalb der Gemeinde Issum ist eine derartige Verkehrsbelastung nur auf der A 57 und auf einem Teilabschnitt der B 58 gegeben. Die A 57 verläuft im nordöstlichen Gemeindegebiet entlang der Gemeindegrenze. Die B 58 als ist eine wichtige Zubringerstraße vom Ortszentrum Issum zur Autobahn A57 und dient gleichzeitig als Umgehungsstraße für das Ortszentrum Issum.

Im Weiteren wird der Teilabschnitt der B 58 zwischen der A 57 und dem Ortszentrum Issum mit den digitalen LANUV-Daten [7] in Ergänzung mit eigenen örtlichen Feststellungen und Daten untersucht. Hierbei wurden die Verkehrsbelastungsdaten dem LANUV-Modell [7] und den Angaben des Landesbetriebes Straßenbau NRW [8] entnommen. Die aktuellen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und die Fahrbahnoberflächen wurden bei mehreren Ortsterminen durch Inaugenscheinnahme ermittelt und den nachstehend aufgeführten Berechnungsergebnissen zugrunde gelegt.

Wegen zum Teil zwischenzeitlich abweichender Daten der B 58 zu den Werten aus [7] wurden die Bereiche entlang der B 58 neu kartiert. Die Verkehrsbelastungsdaten der Straßen wurden für jede Fahrtrichtung getrennt aufgeführt.

Für die Autobahn A 57 wurden die LANUV-Daten [7] unverändert übernommen.

Die entsprechenden Verkehrsbelastungszahlen und Emissionspegel sind im Detail im Anhang B aufgeführt.

7 Zuständige Behörden

Zuständig für die Lärmkartierung sind in NRW die Gemeinden [6]. Für zahlreiche Gemeinden außerhalb der Ballungsräume – so auch für Issum – zeigte sich, dass ein erheblicher Unterstützungsbedarf besteht. Das Land NRW unterstützt die Gemeinden, indem es die Lärmkartierung zentral durchführt. Die Lärmkartierung ist vom Land NRW erfolgt. Der Gemeinde Issum wurden 2012 diese Lärmkarten mit den Statistiken über die Betroffenenheiten zur Verfügung gestellt [7]. Die Lärmkarten und der Bericht sind im Internet der Öffentlichkeit unter

„www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de“ [3]

zugänglich.

Die Lärmaktionspläne sind von den Gemeinden aufzustellen [2]. Für die Aktionsplanung federführend zuständige Behörde ist die

Gemeinde Issum
Herrlichkeit 7-9
47661 Issum
Gemeindeschlüssel: 05154020
Kennung der Behörde für Lärmkartierung: DE_NW_05154020_Issum

Lärmaktionspläne werden in einem bestimmten Verfahren (unter Beteiligung der Öffentlichkeit und betroffener Behörden) aufgestellt. Sofern sich aufgrund des Lärmaktionsplanes die Durchsetzung von Maßnahmen ergeben sollte, kann auch eine unterschiedliche Zuständigkeit bestehen. Die Zuständigkeiten für Maßnahmen an der A 57 und der B 58 liegen beim Landesbetrieb Straßen NRW, Regionalniederlassung Niederrhein, Mönchengladbach.

Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, sind durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der jeweils zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie durchzusetzen [2]. Die Durchsetzung von Maßnahmen obliegt daher nicht unbedingt den Gemeinden. Der Lärmaktionsplan ist von der Gemeinde Issum dem zuständigen Landesministerium zu übergeben. Das Landesministerium übermittelt eine Kurzfassung an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. Von dort werden die Unterlagen an die EU-Kommission weitergeleitet.

8 Rechtlicher Hintergrund

Die "Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" [1] wurde durch die Regelungen der §§ 47a bis 47f Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG [5]) in deutsches Recht umgesetzt [2].

Die Lärmaktionspläne werden alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Bei Entwicklungen, die die Lärmsituation deutlich verändern, ist gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG auch eine kurzzeitige Überprüfung möglich. Durch die Richtlinie 2002/49/EG in Verbindung mit dem nationalen Recht wird das Ziel verfolgt, ein europaweites Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm festzulegen, um schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern. Es soll eine zufriedenstellende Umweltqualität erreicht werden.

9 Geltende Grenzwerte

Ein Grenzwert ist ein von einem Mitgliedstaat festgelegter Wert für den L_{den} oder L_{night} , bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen soll [1]. Für Lärmaktionspläne nach deutschem Recht gibt es keine verbindlichen Grenz- oder Auslösewerte, bei deren Überschreitung Aktionen zwingend vorgeschrieben werden.

Bei der Festlegung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan ist generell zu beachten, dass im deutschen Recht Beurteilungspegel $L_{r,T}$ / $L_{r,N}$ bezogen auf 16 / 8 Stunden bei der Durchsetzung von Maßnahmen maßgeblich sind, während sich die für den Umgebungslärm definierten Lärmindizes L_{den} und L_{night} auf 24 bzw. 8 Stunden beziehen und sich diese Indizes mit den Beurteilungspegeln nach RLS-90 [13] $L_{r,T}$ und $L_{r,N}$ nicht unmittelbar vergleichbar sind [6].

Die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigenden Definitionen der Lärmindizes ergeben sich durch Festlegungen im Anhang I der Richtlinie 2002/49/EG bzw. des § 2 der 34. BImSchV [10].

Für Lärmaktionspläne nach deutschem Recht gibt es noch keine Grenz- oder Auslösewerte, bei deren Überschreitung Aktionen zwingend vorgeschrieben werden. Empfehlungen und Anregungen werden gegeben [6][21].

Lärmaktionspläne sind aufzustellen, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu regeln. Lärmprobleme in diesem Sinne liegen gemäß [6] auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{den} von 70 dB(A) oder ein L_{night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Dies gilt nicht in Gewerbe- oder Industriegebieten nach §§ 8 und 9 der Baunutzungsverordnung [14] sowie in Gebieten nach § 34 Abs. 2 des Baugesetzbuches [15] mit entsprechender Eigenart. Soweit Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Planung weitergehende Kriterien verfolgen, können sie diese der Lärmaktionsplanung zugrunde legen [6].

Nach der Entscheidung der Gemeinde Issum werden die Werte **$L_{den} = 70$ dB(A) und $L_{night} = 60$ dB(A)** als "Auslösewerte" der Lärmaktionsplanung zugrunde gelegt. Diese Werte entsprechen dem Mindestumfang nach [6].

10 Lärmkarten

Die nach der Richtlinie 2002/49/EG zu erstellenden Lärmkarten müssen einen bestimmten Inhalt aufweisen. Lärmkarten bestehen sowohl aus einem graphischen als auch einem textlichen Teil.

Anhang A1 zeigt die berücksichtigten Straßenabschnitte im Gemeindegebiet Issum.

Die verwendeten Verkehrsbelastungszahlen und Emissionspegel sind im Detail im Anhang B aufgeführt.

Ausgehend von den Verkehrsdaten wurden die beiden Lärmindizes L_{den} und L_{night} (Erläuterungen siehe Abschnitt 3) gemäß der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen - VBUS [11] mit einem Raster von 5 x 5 m und einer Immissionshöhe von 4 m berechnet und in Lärmkarten dargestellt, wobei die bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes aktuellen Geschwindigkeits- und sonstigen Verkehrsbeschränkungen berücksichtigt wurden. Grundlage bildete die „Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV“. Gemäß der 34. BImSchV [10] sind für die Lärmkarten die Farben der DIN 18005-2 [18] zu verwenden.

Die Darstellung erfolgte in zwei Teilbereichen:

- Teilbereich 1: Bereich Nordost
- Teilbereich 2: Bereich Ortslage Issum

Die Anhänge C1 und C2 zeigen die Kartierungen der Lärmindizes L_{den} und L_{night} für den ersten Teilbereich im Nordosten bis zur Gemeindegrenze. Entsprechend zeigen die Anhänge C3 und C4 die Kartierungen der Lärmindizes L_{den} und L_{night} für den zweiten Teilbereich Ortslage Issum.

Die jeweiligen Grenzwertlinien (70 dB(A) für den L_{den} und 60 dB(A) für den L_{night}) sind in den Kartierungen gekennzeichnet.

Die folgenden Abbildungen (Abbildung 10.1 und Abbildung 10.2) zeigen die verkleinerten Kartenausschnitte für den L_{den} und den L_{night} für die zwei Teilbereiche zur direkten Information.

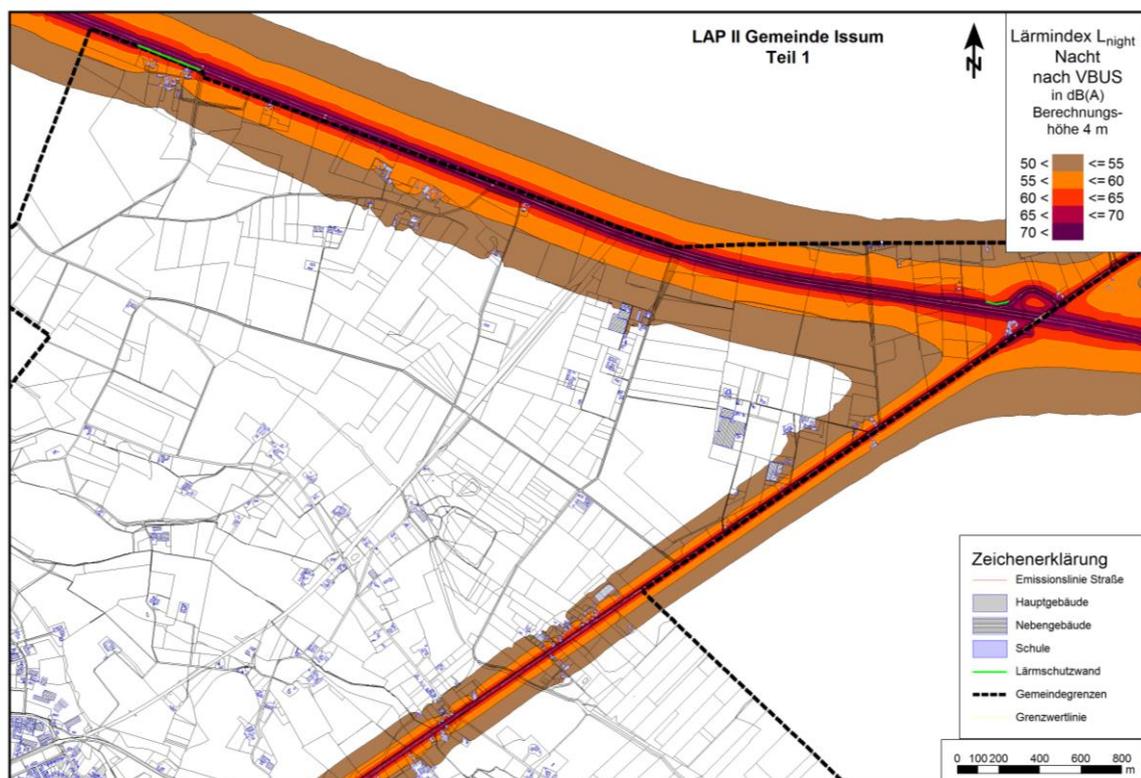
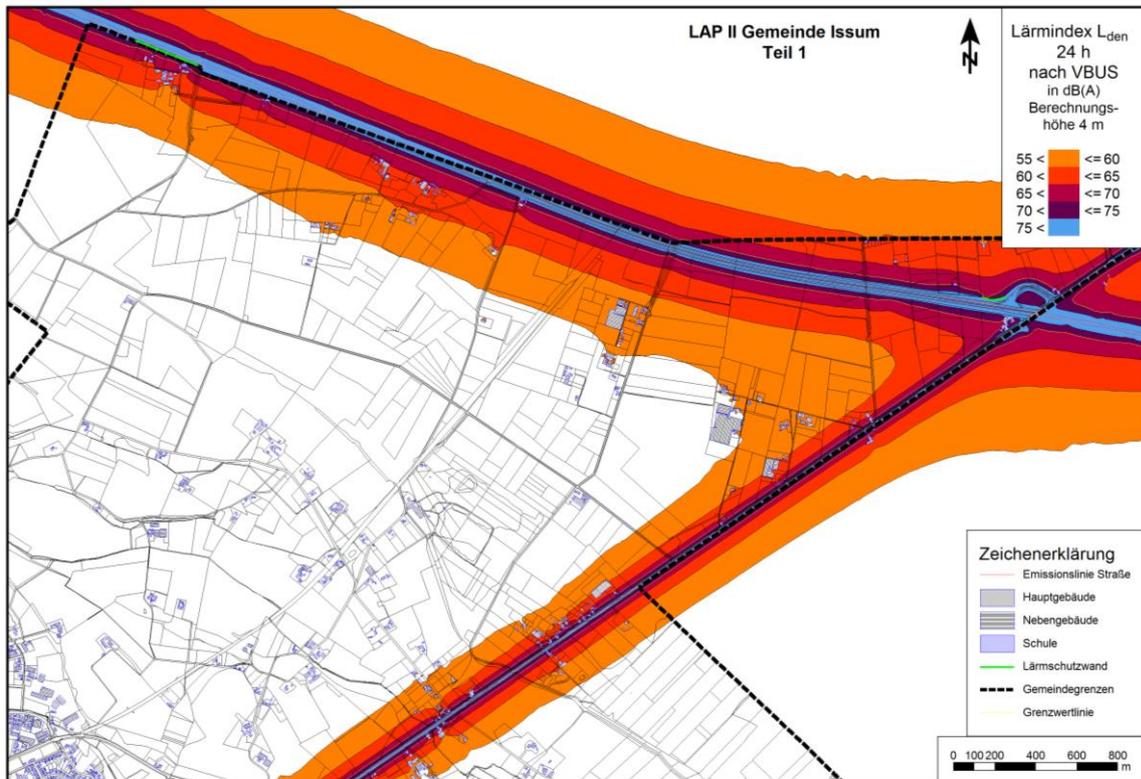


Abbildung 10.1: $L_{den} > 55$ (oben) und $L_{night} > 50$ (unten) Teilbereich 1 – Nordost – entlang der Hauptverkehrsstraßen

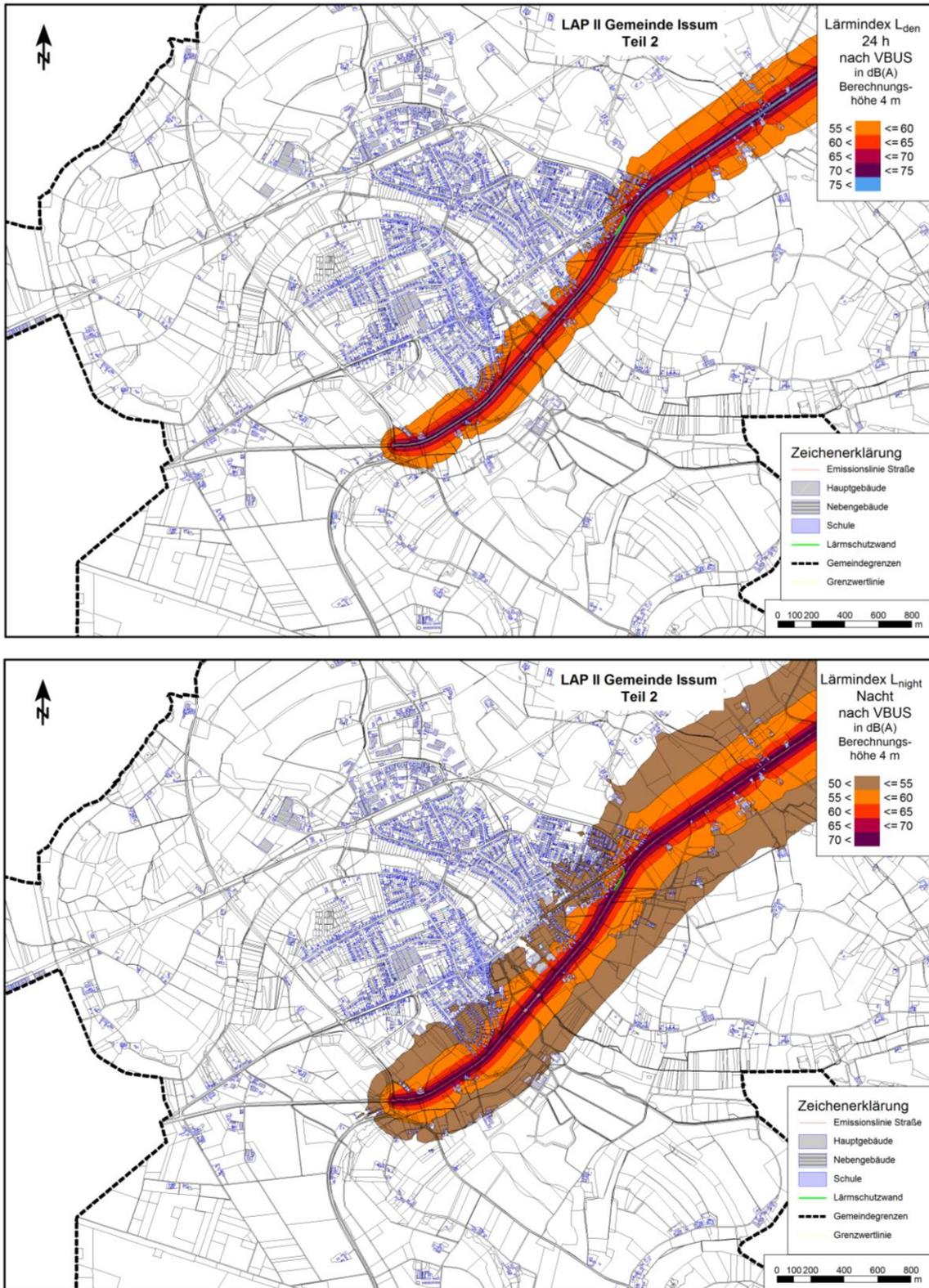


Abbildung 10.2: $L_{den} > 55$ (oben) und $L_{night} > 50$ (unten) **Teilbereich 2** – Ortslage Issum – entlang der Hauptverkehrsstraßen

Darüber hinaus wurde anhand von Gebäudelärmkarten die Gebäude bestimmt, deren Fassaden ganz oder teilweise oberhalb der Lärmindizes $L_{den} = 55 \text{ dB(A)}$ / $L_{night} = 50 \text{ dB(A)}$ belastet sind.

Die Gebäude, an deren Fassaden ganz oder teilweise Belastungen von $L_{den} > 70 \text{ dB(A)}$ und/oder $L_{night} > 60 \text{ dB(A)}$ auftreten und somit oberhalb der Auslösewerte liegen, sind für die beiden betrachteten beiden Teilbereiche im Anhang D1 (Teilbereich 1) und Anhang D2 (Teilbereich 2) gekennzeichnet.

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass 30 Wohngebäude mit Werten L_{den} über 70 dB(A) oder L_{night} über 60 dB(A) belastet werden.

Die Lärmkartierungen (Rasterlärmkarten in Anhang C) lassen mehr betroffene Gebäude erwarten. Im Berechnungsmodell zur flächigen Lärmkartierung werden Reflexionen an Fassaden zugelassen. Dadurch ergeben sich höhere Lärmwerte als bei der Punktberechnung an Fassaden zur Ermittlung Betroffener, weil hierbei Reflexionen an der Fassade unterdrückt werden.

11 Anzahl betroffener Menschen

Die Einwohnerzahlen in den betroffenen Häusern mit Fassaden ganz oder teilweise oberhalb der Lärmindizes $L_{den} = 55 \text{ dB(A)}$ / $L_{night} = 50 \text{ dB(A)}$ wurden seitens der Gemeinde Issum überprüft und korrigiert.

Anschließend wurde für diese Gebäude nach der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm - VBEB [12] – die Anzahl der betroffenen Menschen neu berechnet.

In der nachstehenden Tabelle 11.1 sind die zum jetzigen Zeitpunkt von den Geräuschimmissionen der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kfz/Jahr Betroffenen mit $L_{den} > 55 \text{ dB(A)}$ und $L_{night} > 50 \text{ dB(A)}$ angegeben. Die vom LANUV bekannt gegebenen Zahlen [7] sind in Klammern zur Information mit eingetragen.

L_{den} in dB(A)	55-60	60-65	65-70	70-75	> 75	Summe > 70
N	219 (206)	105 (105)	58 (62)	28 (38)	1 (3)	29 (41)
L_{night} in dB(A)	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70	Summe > 60
N	152 (146)	69 (76)	35 (46)	8 (10)	0 (0)	43 (56)

Tabelle 11.1: Gesamtanzahl N von betroffenen Menschen in der Gemeinde Issum, neu berechnet 2017 nach VBEB [12], die in Gebäuden leben mit Lärmbelastungen gemäß VBUS [11] an Fassaden mit $L_{den} > 55 \text{ dB(A)}$ und $L_{night} > 50 \text{ dB(A)}$ in Klammern (...) LANUV-Werte 2012 nach [7] zum Vergleich
in rot Anzahl der betroffenen Menschen mit Überschreitung der Auslösewerte

Die Unterschiede zu den LANUV-Zahlen ergeben sich aus aktuellen Einwohnerzahlen in Verbindung mit den örtlichen Feststellungen 2017.

Danach ergeben sich im Gemeindegebiet Issum Betroffenheiten durch den Straßenverkehr von

29 Menschen oberhalb des Auslösewertes von $L_{den} > 70 \text{ dB(A)}$

43 Menschen oberhalb des Grenzwertes von $L_{night} > 60 \text{ dB(A)}$

Die betroffenen Flächen wurden wie folgt ermittelt:

L_{den} in dB(A)	> 55	> 65	> 75
Größe in km ²	4,80 (4,47)	1,30 (1,21)	0,34 (0,32)

Tabelle 11.2: **Gesamtfläche der belasteten Gebiete** in der Gemeinde Issum mit $L_{den} > 55 \text{ dB(A)}$, neue Lärmkartierung 2017 in Klammern (...) LANUV-Werte 2012 nach [7] zum Vergleich

Hierbei betrug die geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L_{den} in dB(A)	> 55	> 65	> 75
N Wohnungen	170 (148)	36 (47)	0 (1)
N Schulgebäude	1 (1)	0 (0)	0 (0)
N Krankenhausgebäude	0 (0)	0 (0)	0 (0)

Tabelle 11.3: **Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser** der Gemeinde Issum mit $L_{den} > 55 \text{ dB(A)}$, neue Lärmkartierung 2017 in Klammern (...) LANUV-Werte 2012 nach [7] zum Vergleich

12 Fazit der Analyse

Es ergeben sich nur an relativ wenigen Wohnungen im Gemeindebereich Issum Belastungswerte gemäß über 70 dB(A) - L_{den} (12 Wohnungen mit insgesamt 29 Betroffenen gemäß VBEB [12]) und über 60 dB(A) - L_{night} (18 Wohnungen mit insgesamt 43 Betroffenen gemäß VBEB [12]).

Wegen der insgesamt geringen Zahl der Betroffenen ergibt sich für das Gemeindegebiet Issum kein dringender Handlungsbedarf bezüglich einer konkreten Lärmaktionsplanung. Trotzdem sollten Überlegungen zu Lärminderungsmaßnahmen angestellt werden.

13 Lärminderungsmaßnahmen

13.1 Vorhandene Maßnahmen

Es sind im betroffenen Gebiet der Gemeinde Issum nur folgende aktiven Maßnahmen zur Lärminderung bekannt:

- Lärmschutzwand Ortslage Issum, nördlich der Weseler Straße, südwestlich ARAL-Tankstelle, Höhe ca. 3 m, Gesamtlänge ca. 142 m
- Lärmschutzwand südlich A 57 Höhe Bönninghardt, Gesamtlänge ca. 330 m, Höhe ca. 2,5 m

Bei den betroffenen Wohnhäusern handelt sich überwiegend um Straßenrandbebauungen entlang der B 58. Ob die Hauseigentümer bereits passiven, d. h. baulichen Schallschutz (Schallschutzfenster, schallgedämmte Lüftungen) eingebaut haben, ist nicht bekannt.

13.2 Maßnahmen allgemein

13.2.1 Lärmarme Fahrbahnoberflächen

Der Einbau lärmarmen Fahrbahnoberflächen bei Fahrbahnsanierungen ist ein geeignetes Mittel zur Lärminderung.

Zur Lärminderung an Straßen außerorts wie Autobahnen und Bundesstraßen mit höheren Geschwindigkeiten (> 60 km/h) sind **offenporige Asphalte (OPA)** gebräuchlich.

Offenporiger Asphalt kann eine lärmindernde Wirkung von 6 bis 8 dB(A) gegenüber normalem Asphaltbeton entfalten, die jedoch mit der Nutzungsdauer zurückgeht. Gemäß der Tabelle 3 der VBUS [11] kann jedoch gegenüber normalem Asphaltbeton eine Minderung um mindestens 4 dB(A) erzielt werden. Die lärmindernde Wirkung bleibt aufgrund der Wasserdurchlässigkeit auch bei Nässe zumindest teilweise erhalten.

Vorteilhaft bei einem OPA sind neben der akustischen Wirkung auch die sich aufgrund der Wasserdurchlässigkeit ergebenden Eigenschaften: Auf der Fahrbahn bildet sich kein Wasserfilm, wodurch Sprühhahnen bei Regen oder gar Aquaplaning deutlich reduziert werden [20].

Als Nachteil des OPA ist die geringere Haltbarkeit und der höhere Bau- und Instandhaltungsaufwand zu nennen. Zudem ergibt sich eine weitere Beschränkung aus der Wasserableitung der offenporigen Bauform. Die Niederschläge dringen durch die Fahrbahndeckschicht und werden unterhalb auf einer dichten Schicht zum Fahrbahnrand hin abgeleitet, was eine Einschränkung bei angebauten Stadtstraßen bedeutet [20].

Für Geschwindigkeiten von weniger als 60 km/h sind in den aktuellen Regelwerken zur Ermittlung des Straßenverkehrslärms (z. B. RLS-90 [13]) allerdings keine Korrekturwerte für lärmarme Fahrbahnoberflächen aufgeführt. Offizielle Korrekturwerte (D_{Stro}) z. B. für den **Lärmoptimierten Asphalt 5D (LOA 5D)** oder ähnlich lärmoptimierte Asphalte gibt es zurzeit noch nicht.

Auf Grund einer Anmerkung zur Tabelle 3, VBUS [11] können jedoch für „lärmindernde Straßenoberflächen, bei denen aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen eine dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, auch andere Korrekturwerte D_{Stro} berücksichtigt werden“. In einer Umgebungslärmkartierung kann danach auch für *nicht* in der Tabelle 3 der VBUS aufgeführte Fahrbahneläge ein Korrekturwert berücksichtigt werden, wenn eine dauerhafte Lärminderung nachgewiesen wird.

LOA 5D eignet sich bereits bei innerortsüblichen Geschwindigkeiten. Die Haltbarkeit entspricht der üblicher Asphaltmischungen [19][20]. Nach den bisherigen Untersuchungen kann von einer lang anhaltenden Wirksamkeit ausgegangen werden. Erfahrungen und Veröffentlichungen aus anderen Städten (Düsseldorf seit 2007 [20], Krefeld, Mönchengladbach, Köln) zeigen dies.

Gemäß bereits durchgeführter Untersuchungen [20] kann bei LOA 5D und fachgerechtem Einbau eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) in Ansatz gebracht werden.

13.2.2 Geschwindigkeitsreduzierungen

Geschwindigkeitsbegrenzungen können insbesondere bei einer gleichzeitigen Verstetigung des Verkehrsflusses den Lärm mindern. Nach VBUS [11] ist für die belasteten Straßenzüge in Issum mit den Lkw-Anteilen gemäß [8] mit Pegelminderungen von

1,7 dB(A) bei Reduzierung von $v = 130/80$ km/h auf $100/70$ km/h (Pkw/Lkw)

1,9 dB(A) bei Reduzierung von $v = 100/80$ km/h auf $70/70$ km/h (Pkw/Lkw)

2,1 dB(A) bei Reduzierung von $v = 70/70$ km/h auf $50/50$ km/h (Pkw/Lkw)

4,7 dB(A) bei Reduzierung von $v = 70/70$ km/h auf $30/30$ km/h (Pkw/Lkw)

zu rechnen.

Die Einführung von Tempo 100, 70, 50 oder 30, die in jedem Fall zu einer Lärminderung führt, bedarf jedoch der Einhaltung der Geschwindigkeit bzw. deren Kontrolle und einer Akzeptanz. Synergieeffekte mit Aspekten der Verkehrssicherheit und Luftreinhaltung können zusätzlich mit der Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen erreicht werden. Ferner stellt die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen eine vergleichsweise kostengünstige, schnell umsetzbare Maßnahme dar, die jedoch insgesamt zu einer geringeren Pegelminderung führt als eine lärmarme Fahrbahnoberfläche.

Zudem besteht die Gefahr, dass bei parallel verlaufenden Straßen des Nebennetzes der Verkehr aus dem geschwindigkeitsreduzierten Hauptnetz dorthin ausweicht. Bei einer Geschwindigkeitsreduktion müssen die Gegebenheiten des Nebennetzes daher mit berücksichtigt werden. Entweder sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit nur dort herabgesetzt werden, wo es keine parallel verlaufenden Straßen im Nebennetz gibt, oder aber auch im Nebennetz verkehrsberuhigende Maßnahmen zum Einsatz kommen. Gegebenenfalls sind auch Belange des ÖPNV und die Möglichkeit einer Lichtsignalkoordinierung ("Grüne Welle") zu beachten. Akustisch sind die Varianten am günstigsten, bei denen sowohl die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten gesenkt als auch ein stetigerer Verkehrsfluss erreicht werden können.

13.3 Empfohlene Maßnahmen

Trotz der geringen Zahl Betroffener sollte in Erwägung gezogen werden, Straßenabschnitte der B 58 zwischen der Autobahn A 57 und der Ortslage Issum, insbesondere im Bereich von Wohnhäusern, lärmmäßig zu mindern. Hierzu bieten sich folgende Maßnahmen an:

- a) Geschwindigkeitsbegrenzung von heute 100 km/h auf 70 km/h im Bereich der Wohnhäuser entlang der Weseler Straße (B 58) und auf 100 km/h auf der A 57: Minderungserwartung rechnerisch 1,7 - 1,9 dB(A); kurzfristig umsetzbar.
- b) Einbau von lärmarmen Fahrbahnoberflächen, z. B. offenporige Asphalte (OPA) Minderungserwartung mindestens 4 dB(A) Umsetzbar bei anstehender Fahrbahnerneuerung; mittelfristig umsetzbar.
- c) Passive Maßnahmen in Form von Lärmschutzfenstern auf Antrag der betroffenen Eigentümer an die zuständige Behörde bei Überschreitung der sogenannten Sanierungspegel nach nationalem Recht. Infrage kämen alle Häuser mit Nachtbelastungen über 59 dB(A) in Außenbereichen und über 57 dB(A) in Wohngebieten. Ein Rechtsanspruch besteht nicht. Solche Maßnahmen können nach den im Haushalt zur Verfügung stehenden Mittel freiwillig gefördert werden.

Bei der Maßnahme a) würden insgesamt nur 7 (L_{den}) bzw. 11 (L_{night}) der Betroffenen oberhalb der Auslösewerte entfallen. Dies entspricht ca. 24-26 % der Betroffenen.

Die Maßnahme b) auf beiden Straßen (A 57 und B 58) führt dagegen zu einer Abnahme der Betroffenen oberhalb der Auslösewerte um 76 % (L_{den}) bzw. 70 % (L_{night}). Die Maßnahme b) nur an der B 58 lässt die Betroffenzahl schon um 69 % (L_{den}) bzw. 58 % (L_{night}) abnehmen.

Eine Kombination der Maßnahmen a) und b) würde zu einer Abnahme der Betroffenen oberhalb der Auslösewerte um 97 % (L_{den}) bzw. 86 % (L_{night}) führen. Bei Durchführung der beiden Maßnah-

men nur für die B 58 würden sich noch Reduzierungen der Betroffenzahlen um 90 % (L_{den}) bzw. 72 % (L_{night}) ergeben.

Passive Maßnahmen nach c) sind nicht im Sinne der Lärmaktionsplanung, da sie den Außenwohnbereich nicht schützen.

Hinsichtlich der Wirksamkeit und des geringen Eingriffs in den Straßenverkehr ist der Einbau einer lärmarmen Fahrbahnoberfläche (OPA / LOA 5D) auf der B 58 als vorrangige Maßnahme zu betrachten. In Kombination mit einer Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich der Wohnhäuser entlang der B 58 von derzeit 100 km/h auf 70 km/h ließe sich die Anzahl der betroffenen Menschen oberhalb der Auslösewerte um mehr als 70 % reduzieren.

Bei zukünftigen Bauleitplanungen wird die Gemeinde Issum in lärmbelasteten Bereichen vorrangig aktive Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der Außenwohnbereiche und ergänzend passive Schallschutzmaßnahmen, wie bereits in der Vergangenheit konsequent geschehen, festsetzen.

13.4 Langfristige Maßnahmen

Verbesserungen des Lärmschutzes entlang der A 57 sind denkbar (Tempolimit 100 km/h, lärmarmere Belag). Zuständig wäre der Bund und damit der Landesbetrieb Straßen NRW, Regionalniederlassung Niederrhein, Mönchengladbach. Die Gemeinde Issum hat keinen unmittelbaren Einfluss auf deren Planungen entlang der A57.

Im übrigen Gemeindegebiet werden bei Bedarf Maßnahmen zu planen sein, sofern dann entsprechende Betroffenheiten ausgewiesen werden.

Die Gemeinde Issum plant keine neuen Wohngebiete im Einwirkungsbereich der A 57 mit Lärmbelastungen oberhalb der schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005 [17] für Allgemeine Wohngebiete von tags > 55 dB(A) (entsprechend einem L_{den} von ca. > 56 dB(A)).

Im Übrigen wird im Rahmen von Bauleitplanungen das Thema "Schallimmissionsschutz" regelmäßig abgearbeitet. Konflikte werden aufgezeigt und Minderungsmaßnahmen, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherstellen, werden im Bebauungsplan festgesetzt.

14 Öffentliche Beteiligung und Einwendungen

14.1 Offenlage des Entwurfes des LAP II

Gemäß § 47d Abs. 3 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) soll die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört werden. Die Plan aufstellende Behörde hat zudem den für die Maßnahmenumsetzung zuständigen Behörden wie auch den sonstigen Trägern öffentlicher Belange die Möglichkeit zu geben, sich in das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans einzubringen. In den Stellungnahmen sollen die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange Aufschluss über von ihnen beabsichtigte oder bereits eingeleitete Planungen und sonstige Maßnahmen sowie deren zeitliche Abwicklung, die für die Lärminderung in dem Planungsgebiet bedeutsam sein können, geben.

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes lag zu diesem Zweck in der Zeit vom 31.07.2017 bis einschließlich 01.09.2017 bei der Gemeindeverwaltung Issum, Herrlichkeit 7-9, Zimmer 112 und 113, an den Tagen von montags bis donnerstags in der Zeit von 08.30 Uhr bis 12.30 Uhr und von 14.00 Uhr bis 15.30 Uhr und freitags von 08.30 Uhr bis 12.30 Uhr zu jedermanns Einsicht öffentlich aus. Anregungen konnten während der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift vorgebracht werden.

Zusätzlich wurde der Entwurf des LAP II als Download auf der Homepage der Gemeinde Issum ab dem 24.07.2017 bereitgestellt.

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgte zeitlich parallel zur Öffentlichkeitsbeteiligung. Als Träger öffentlicher Belange wurden folgende Behörden angeschrieben, vgl. [24]:

Nr.	Bezeichnung	Anschrift	
1.	Landrat	Postfach 15 52	47515 Kleve
2.	Landrat - Kreispolizeibehörde	Am Nierspark 27	47608 Geldern
3.	Landesbetrieb Straßenbau NRW -Niederlassung Wesel	Postfach 10 02 23	46476 Wesel
4.	Landesbetrieb Straßenbau NRW -Niederlassung Krefeld	Hansastr. 2,	47799 Krefeld
5.	Niederrheinische Industrie- u. Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg	Postfach 10 11 23	47011 Duisburg
6.	Handwerkskammer Düsseldorf	Postfach 10 27 55	40018 Düsseldorf
7.	Bürgermeister Geldern	Postfach	47608 Geldern
8.	Bürgermeister Kerken	Postfach	47639 Kerken
9.	Bürgermeister Rheurdt	Postfach	47509 Rheurdt
10.	Bürgermeister Kamp-Lintfort	Postfach 17 60	47475 Kamp-Lintfort
11.	Bürgermeister Alpen	Postfach 11 40	46515 Alpen
12.	Bürgermeister Sonsbeck	Postfach	47662 Sonsbeck
13.	NIAG	Homberger Straße 113	47441 Moers
14.	RVN Wesel, regionalverkehr Niederrhein,	Franz-Etzel-Platz 19	46483 Wesel

Tabelle 14.1: Träger öffentlicher Belange

14.2 Einwendungen

Es gingen insgesamt drei Einwendungen von Trägern öffentlicher Belange sowie eine Anmerkung eines betroffenen Bürgers ein.

Die Einwendungen und Anmerkungen wurden seitens der Stadtverwaltung einzeln bewertet und abgewägt. Der entsprechenden Beschlussvorlage [25] wurde vom Rat am 13.12.2017 zugestimmt.

Eine Liste mit allen Einwendungen zum Entwurf des LAP II, den zugehörigen Stellungnahmen der Stadtverwaltung und den getroffenen Abwägungen enthält der Anhang E.

Aus den Abwägungen ergeben sich keine weiteren Änderungen des Lärmaktionsplanes Stufe II.

15 Ruhige Gebiete

Es wird angeregt, die in eventuellen Landschaftsschutzgebieten liegenden FFH (Flora, Fauna, Habitat)- und/oder Vogelschutzgebiete oder sonstige "tatsächliche ruhige Flächen", die auch der Erholung dienen, als "Ruhige Gebiete" vorzusehen und sobald die rechtlichen Voraussetzungen vorliegen, entsprechend festzusetzen.

Eine genaue, lagemäßige Empfehlung solcher Flächen kann an dieser Stelle mangels einer flächendeckenden Lärmkartierung für das gesamte Gemeindegebiet nicht erfolgen.

Grevenbroich, den 18.12.2017



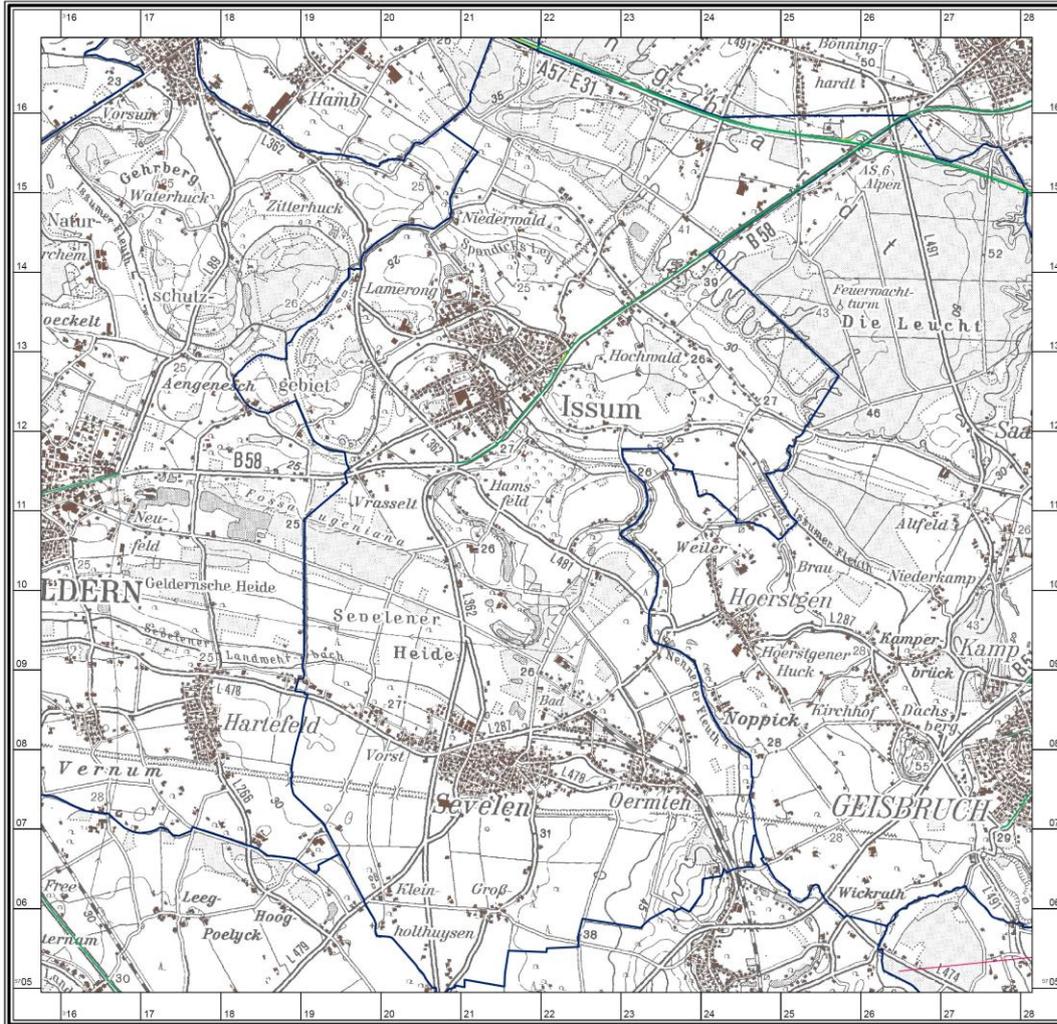
Dipl.-Ing. Ulrich Wilms
(Ö. b. u. v. S. für Schallimmissionsschutz,
fachlich Verantwortlicher Modul Immissionsschutz)



Dipl.-Ing. (FH) Florian Ruckeisen
(stellvertretender fachlich Verantwortlicher
Modul Immissionsschutz)

Anhang A: Ergebnisse der Lärmkartierung durch das LANUV Berichtsjahr 2012

Anhang A1: Modell - Schallquellen und Hindernisse



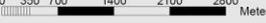
Umgebungslärm in NRW

Ergebnisse der
Lärmkartierung
Berichtsjahr 2012



Kartierung nach Richtlinie 2002/49/EG v. 25.6.2002
Erläuterungen siehe unter www.umgebungslaerm.nrw.de
Copyright Geobasisdaten: Geobasis.NRW

Gemeinde Issum
GKZ: 05154020
NUTS3: DEA1B

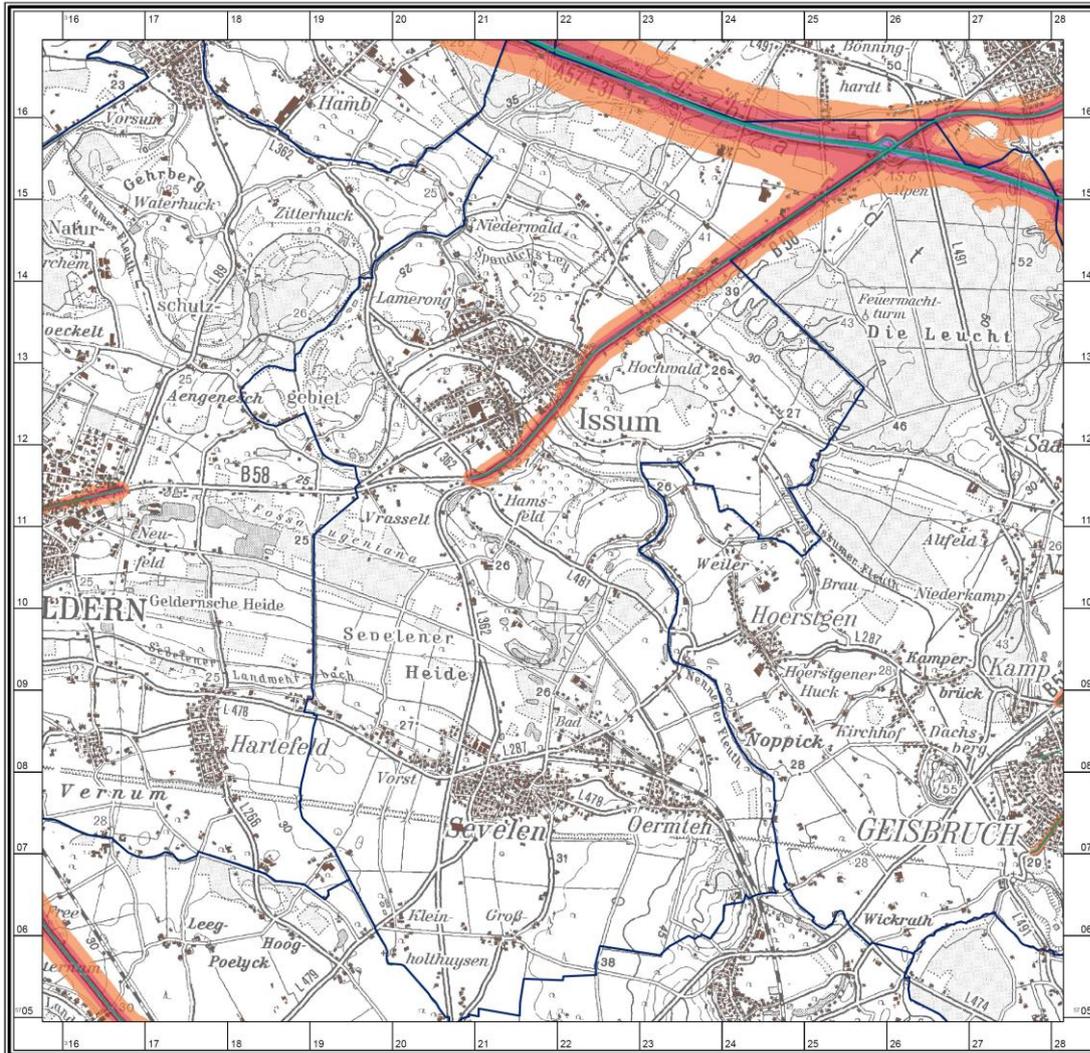


Kartierung: LANUV NRW

Schallquellen und -hindernisse

- Strassen
- Schienenwege des Bundes
- Schienenwege, sonstige
- Flugrouten
- Industriegebiete
- Gebäude
- Schallschirme, -wände
- Gemeindegrenzen

Anhang A2: Kartierung Lärmindex L_{den}



Umgebungslärm in NRW



Ergebnisse der
Lärmkartierung
Berichtsjahr 2012

Kartierung nach Richtlinie 2002/49/EG v. 25.6.2002
Erläuterungen siehe unter www.umgebungslaerm.nrw.de
Copyright Geobasisdaten: Geobasis.NRW

Straßenverkehr 24h

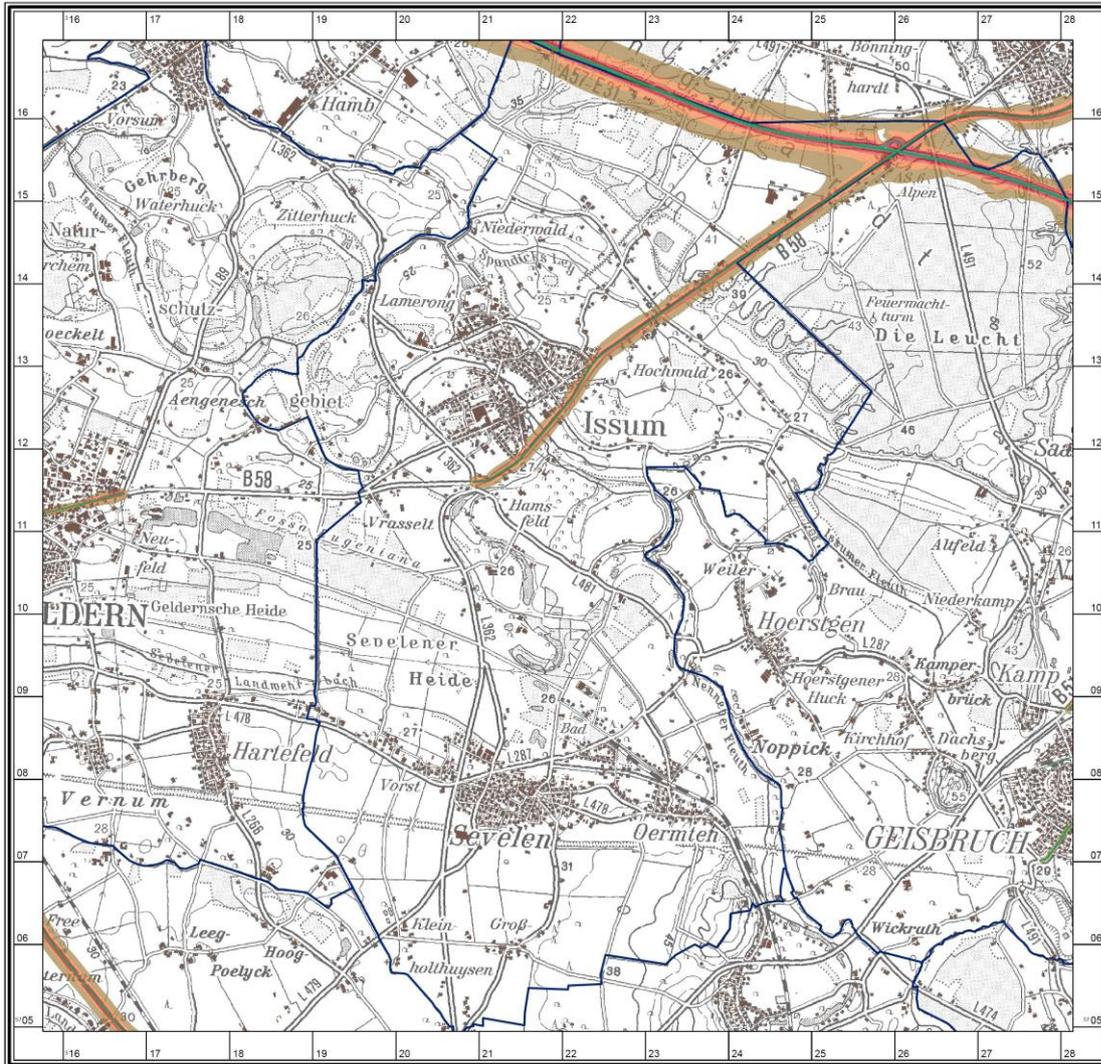
L_{den}	dB(A)
	>55 ... <=60
	>60 ... <=65
	>65 ... <=70
	>70 ... <=75
	>75
	Gebäude
	Gemeindegrenzen

Gemeinde Issum
GKZ: 05154020
NUTS3: DEA1B



Kartierung: LANUV NRW

Anhang A3: Kartierung Lärmindex L_{night}



Umgebungsärm in NRW



Ergebnisse der
Lärmkartierung
Berichtsjahr 2012

Kartierung nach Richtlinie 2002/49/EG v. 25.6.2002
Erläuterungen siehe unter www.umgebungslaerm.nrw.de
Copyright Geobasisdaten: Geobasis.NRW

Gemeinde Issum
GKZ: 05154020
NUTS3: DEA1B



Kartierung: LANUV NRW

Straßenverkehr nachts

L_{night}	dB(A)
	>50 ... <=55
	>55 ... <=60
	>60 ... <=65
	>65 ... <=70
	>70
	Gebäude
	Gemeindegrenzen

Anhang B: Ausgangsdaten und Emissionspegel der Straßen nach VBUS

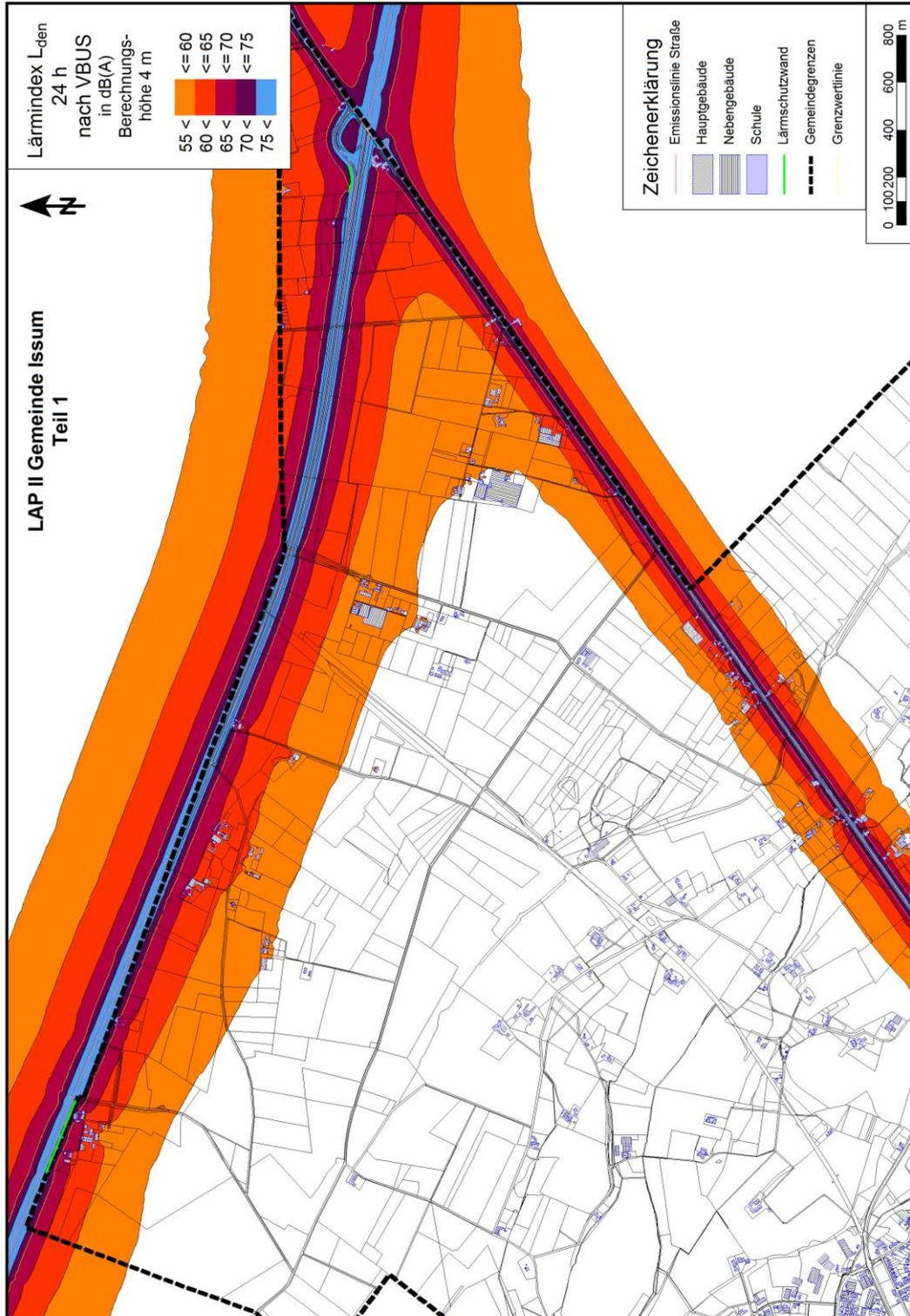
LAP II Gemeinde Issum Emissionsberechnung Straßen gemäß VBUS																							
Strasse	KM km	DTV Kfz/24h	vPkw Tag km/h	vLkw Tag km/h	vPkw Abend km/h	vLkw Abend km/h	vPkw Nacht km/h	vLkw Nacht km/h	M Tag Kfz/h	M Abend Kfz/h	M Nacht Kfz/h	p Tag %	p Abend %	p Nacht %	DSrO dB	Dv Tag dB	Dv Abend dB	Dv Nacht dB	DStg dB	Drefl dB	LmE Tag dB(A)	LmE Abend dB(A)	LmE Nacht dB(A)
A0057	0,000	12404	130	80	130	80	130	80	751	504	172	13,4	8,5	11,0	0,00	1,52	1,91	1,89	0,0	0,0	70,8	68,5	64,1
A0057	10,736	20560	130	80	130	80	130	80	1262	864	245	10,0	5,7	12,2	0,00	1,77	2,20	1,60	0,0	0,0	72,7	70,5	65,8
A0057	0,000	12404	130	80	130	80	130	80	751	504	172	13,4	8,5	11,0	0,00	1,52	1,91	1,69	0,0	0,0	70,8	68,5	64,1
A0057	10,746	20560	130	80	130	80	130	80	1262	864	245	10,0	5,7	12,2	0,00	1,77	2,20	1,60	0,0	0,0	72,7	70,5	65,8
A0057	0,000	8420	130	80	130	80	130	80	510	345	115	25,0	35,0	45,0	0,00	0,95	0,65	0,45	0,0	0,0	70,2	69,2	65,1
A0057	0,000	8420	70	70	70	70	70	70	510	345	115	25,0	35,0	45,0	0,00	-1,37	-1,17	-1,05	0,0	0,0	67,9	67,4	63,6
B0058	0,000	5442	70	70	70	70	70	70	344	221	55	9,6	5,3	14,1	0,00	-2,08	-2,56	-1,77	0,0	0,0	63,1	59,8	56,2
B0058	2,213	5442	100	80	100	80	100	80	344	221	55	9,6	5,3	14,1	0,00	-0,06	-0,06	-0,06	0,0	0,0	65,1	62,3	57,9
B0058	0,000	5442	70	70	70	70	70	70	344	221	55	9,6	5,3	14,1	0,00	-2,08	-2,56	-1,77	0,0	0,0	63,1	59,8	56,2
B0058	2,175	5442	100	80	100	80	100	80	344	221	55	9,6	5,3	14,1	0,00	-0,06	-0,06	-0,06	0,0	0,0	65,1	62,3	57,9
B0058	0,000	5442	70	70	70	70	70	70	344	221	55	9,6	5,3	14,1	0,00	-2,08	-2,56	-1,77	0,0	0,0	63,1	59,8	56,2
B0058	3,221	5442	70	70	70	70	70	70	344	221	55	9,6	5,3	14,1	0,00	-2,08	-2,56	-1,77	0,0	0,0	63,1	59,8	56,2
B0058	0,000	5442	70	70	70	70	70	70	344	221	55	9,6	5,3	14,1	0,00	-2,08	-2,56	-1,77	0,0	0,0	63,1	59,8	56,2
B0058	2,946	5442	100	80	100	80	100	80	344	221	55	9,6	5,3	14,1	0,00	-2,08	-2,56	-1,77	0,0	0,0	63,1	59,8	56,2
B0058	0,000	8616	70	70	70	70	70	70	544	350	86	8,8	4,5	12,4	0,00	-2,15	-2,69	-1,87	0,0	0,0	64,9	61,4	57,8
B0058	0,439	8616	100	80	100	80	100	80	544	350	86	8,8	4,5	12,4	0,00	-0,06	-0,06	-0,06	0,0	0,0	67,0	64,0	59,6
B0058	1,641	8616	70	70	70	70	70	70	544	350	86	8,8	4,5	12,4	0,00	-2,15	-2,69	-1,87	0,0	0,0	64,9	61,4	57,8
B0058	1,969	8616	100	80	100	80	100	80	544	350	86	8,8	4,5	12,4	0,00	-0,06	-0,06	-0,06	0,0	0,0	67,0	64,0	59,6
B0058	0,000	8616	70	70	70	70	70	70	544	350	86	8,8	4,5	12,4	0,00	-2,15	-2,69	-1,87	0,0	0,0	64,9	61,4	57,8
B0058	0,559	8616	100	80	100	80	100	80	544	350	86	8,8	4,5	12,4	0,00	-0,06	-0,06	-0,06	0,0	0,0	67,0	64,0	59,6
B0058	1,637	8616	70	70	70	70	70	70	544	350	86	8,8	4,5	12,4	0,00	-2,15	-2,69	-1,87	0,0	0,0	64,9	61,4	57,8
B0058	1,968	8616	100	80	100	80	100	80	544	350	86	8,8	4,5	12,4	0,00	-0,06	-0,06	-0,06	0,0	0,0	67,0	64,0	59,6
B0058	2,293	8616	70	70	70	70	70	70	544	350	86	8,8	4,5	12,4	0,00	-2,15	-2,69	-1,87	0,0	0,0	64,9	61,4	57,8

TAC - Technische Akustik Heinrich-Hertz-Str. 3 41516 Grevenbroich

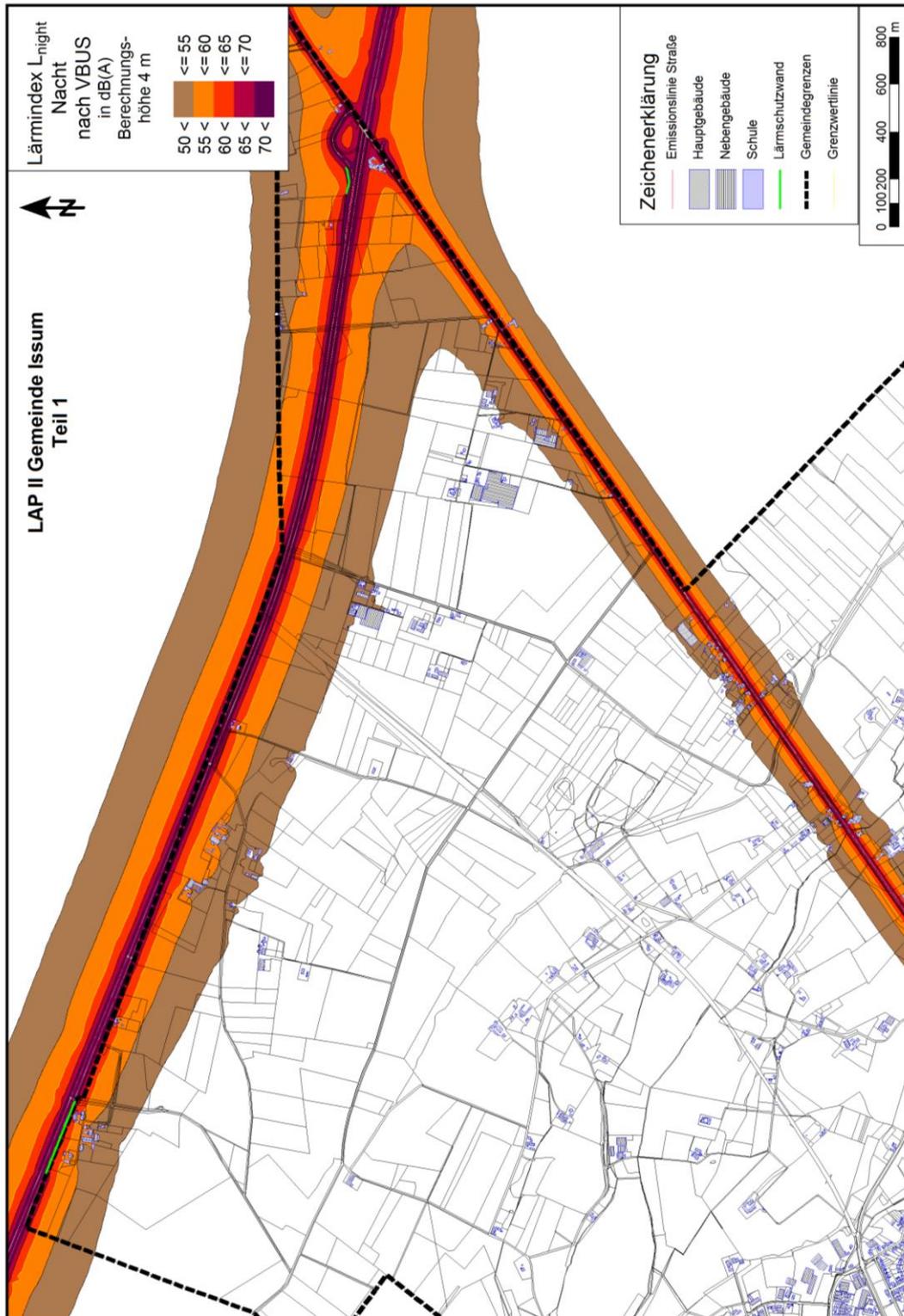
SoundPLAN7.4

Anhang C: Lärmkartierung Straßen

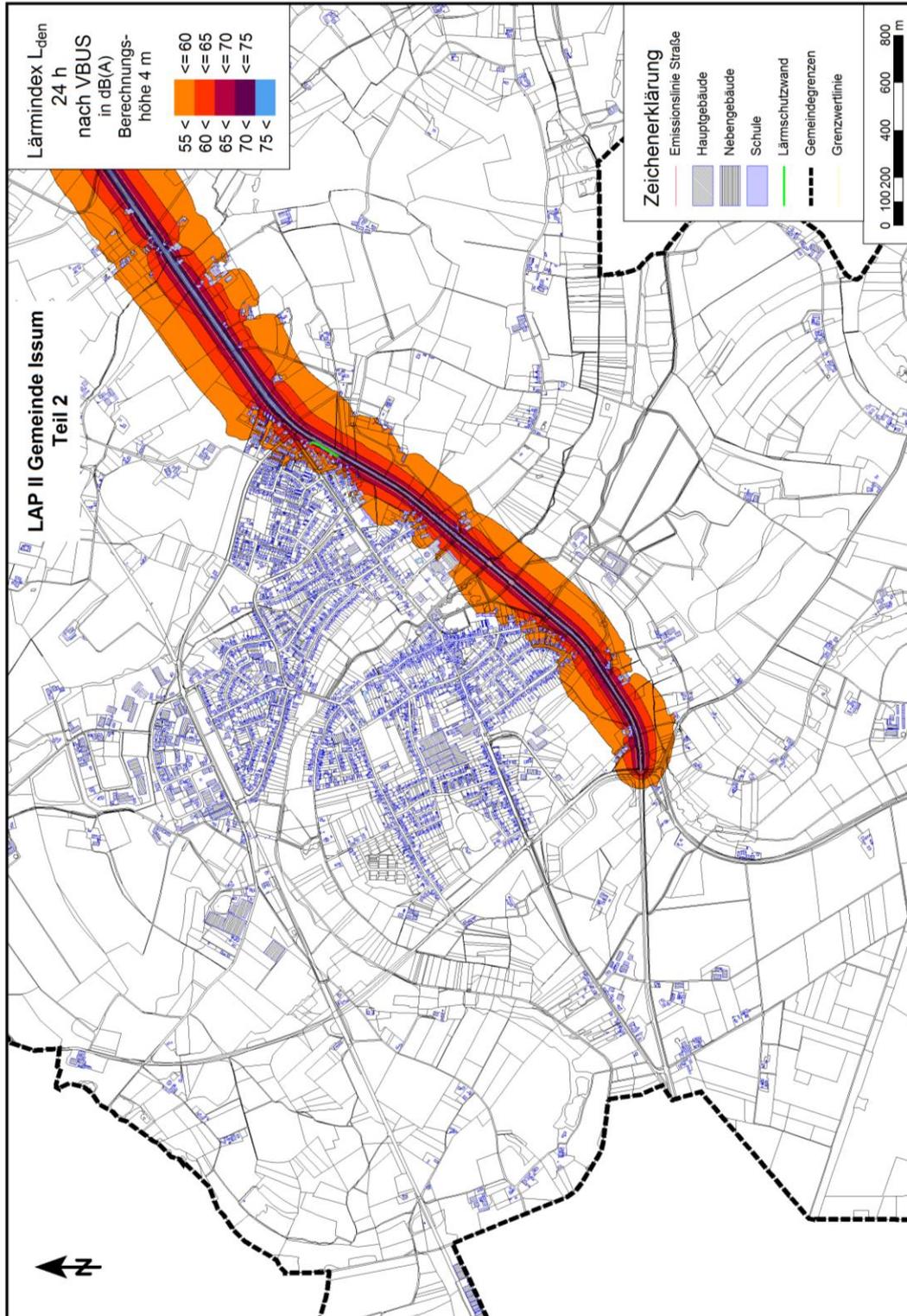
Anhang C1: Teilbereich 1 – Nordost – Lärmindex L_{den}



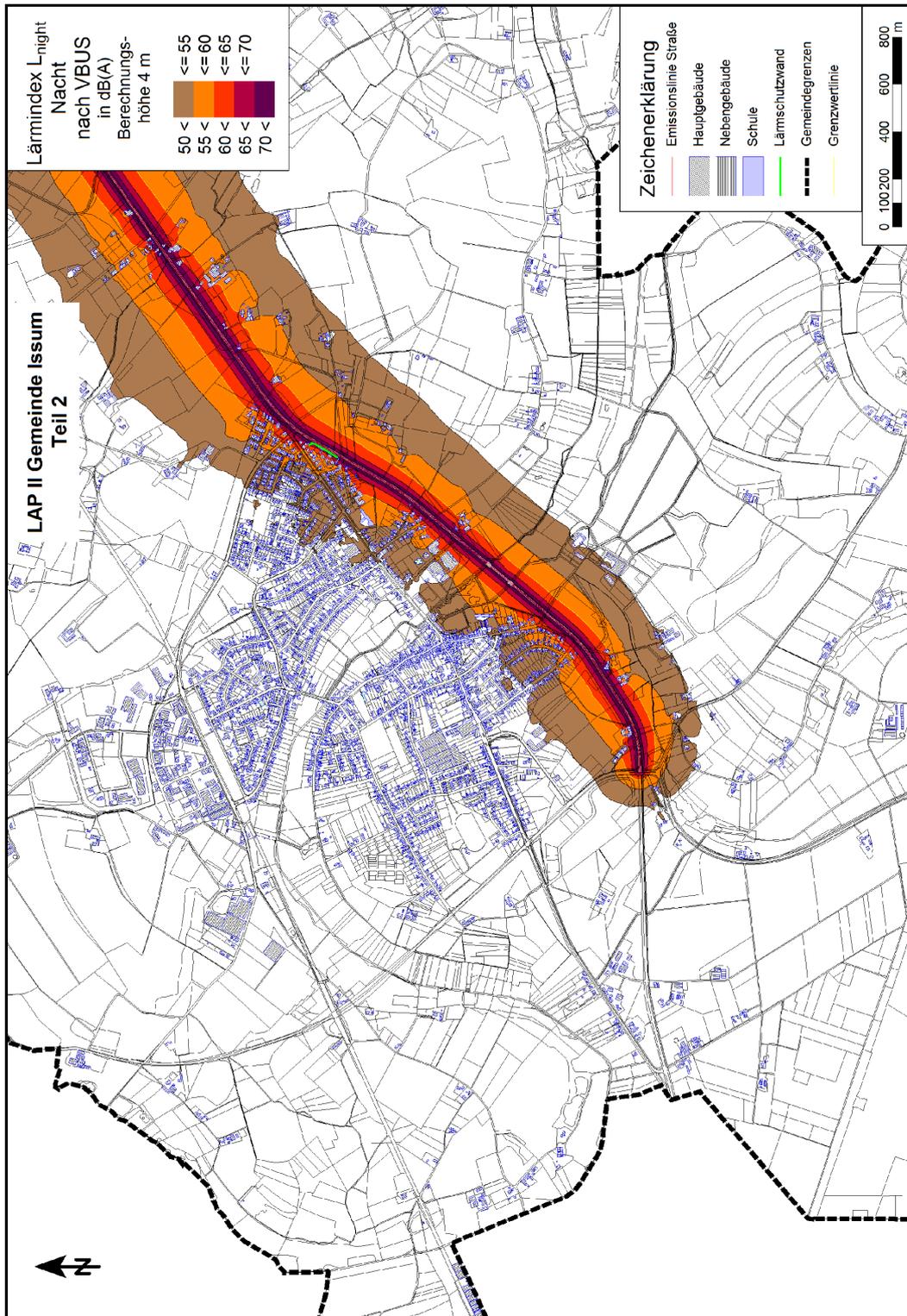
Anhang C2: Teilbereich 1 – Nordost – Lärmindex L_{night}



Anhang C3: Teilbereich 2 – Ortslage Issum – Lärmindex L_{den}

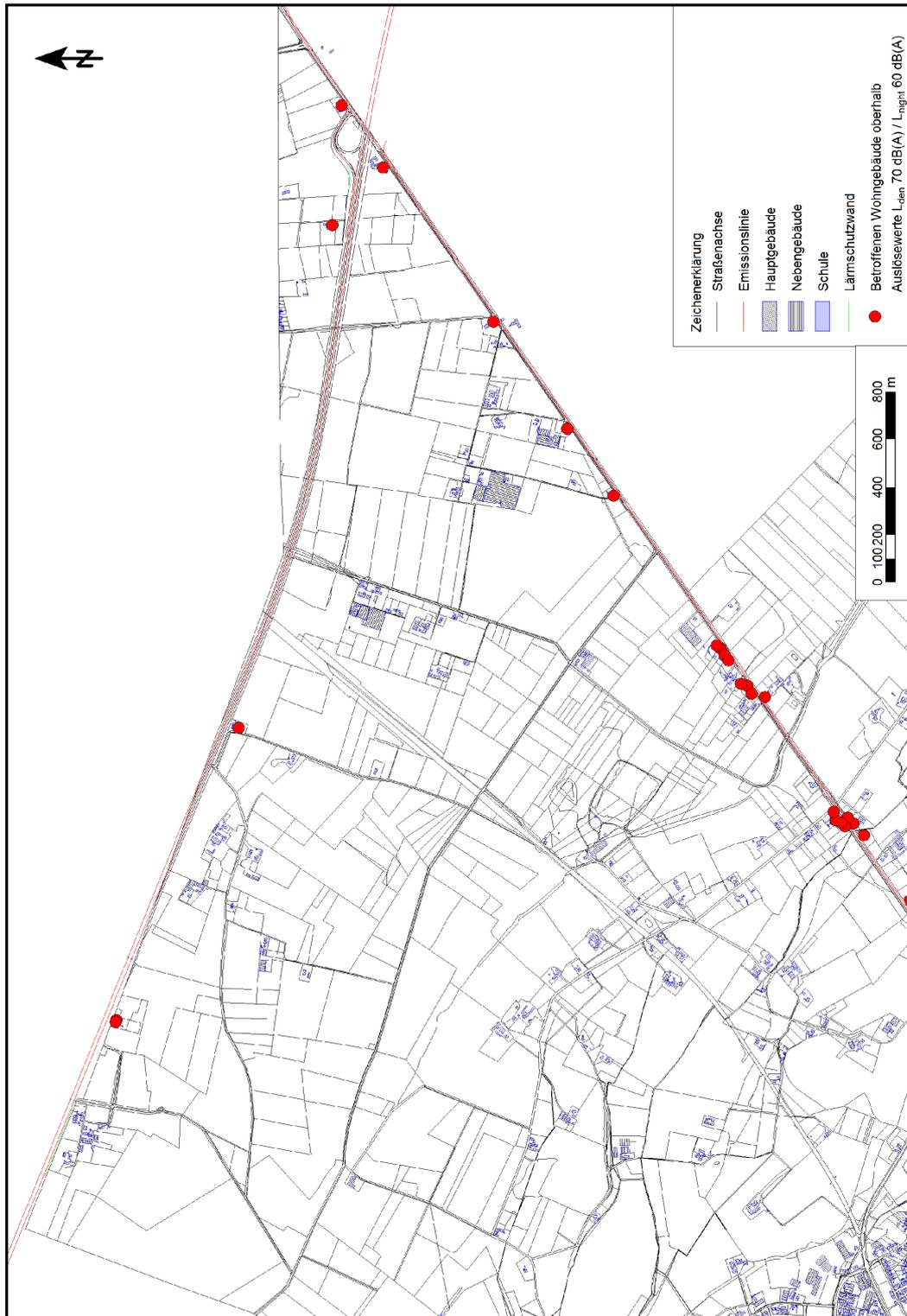


Anhang C4: Teilbereich 2 – Ortslage Issum – Lärmindex L_{night}

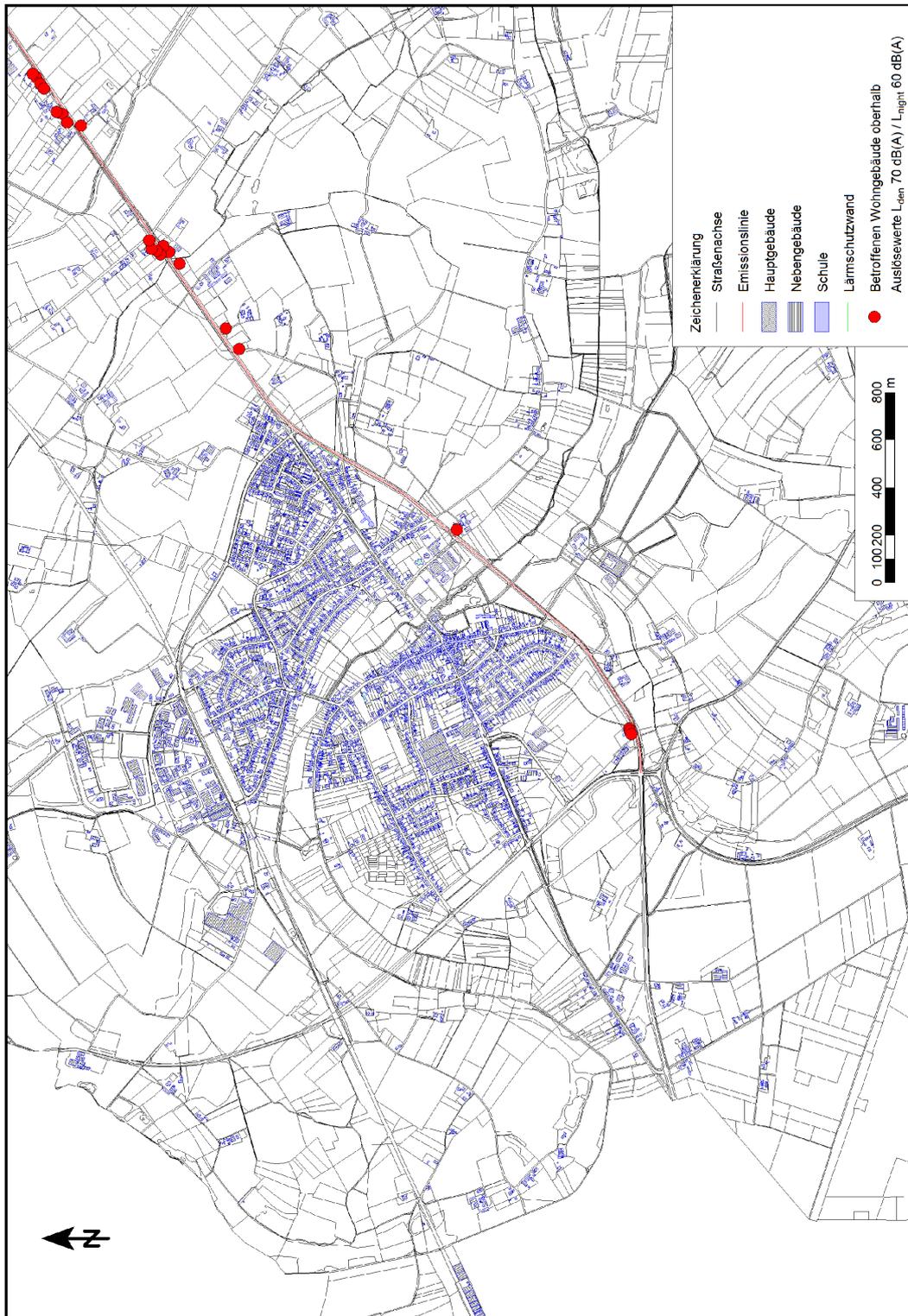


Anhang D: Betroffene Wohngebäude oberhalb der Auslösewerte

Anhang D1: Teilbereich 1 – Nordost



Anhang D2: Teilbereich 2 – Ortslage Issum



Anhang E: Einwendungen und Abwägungen

1. Franz J. Küper, Kapellener Str. 117, 47661 Issum

"Einen Lärmaktionsplan mit der Bewertung des Lärms auf der Bundesstraße B58 ist zu begrüßen.

Als Anlieger auf der Kapellener Str. zwischen Nordring und Kullenweg halte ich für diesen Abschnitt einen Lärmschutzplan auch für erforderlich. Die Geschwindigkeit auf dieser Strecke sollte 30 km/h sein. Hier habe ich in 25 Jahren meiner Wohnzeit an dieser Strecke noch keinen Wagen beobachtet, der diese Geschwindigkeitsgrenze einhält. Hier wird nicht nur schneller gefahren, sondern auch gerast. Diese Überschreitung bemerke ich nicht nur bei Pkw, sondern auch bei Lieferwagen, Lastwagen und Reisebussen. Da die Straße auch an manchen Stellen Buckel hat, wird dadurch auch noch mehr Lärm erzeugt. Wer von der Straße Am Bahnhof in die Kapellener Straße einbiegt, hat keinen Hinweis bezüglich 30 km/h.

Ich würde es begrüßen, wenn die Kapellener Straße wie die Straße Schwarzer Dyck geändert würde. Damit wird jeder Fahrer gezwungen, die Geschwindigkeitsgrenze einzuhalten. Eine Alternative wären kurze, erhöhte Strecken wie in Hamb. In meiner Nachbarschaft wohnen 3 Familien mit Kindern im Kindergarten- und Grundschulalter. Ein besonderer Grund, auf die Geschwindigkeitsgrenze hinzuweisen."

Stellungnahme der Verwaltung

Nach der Richtlinie 2002/49/EG und der nationalen Umsetzung dieser EG-Richtlinie besteht die Pflicht der Lärmkartierung für sämtliche Hauptverkehrsstraßen. Als Hauptverkehrsstraßen sind Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr zu verstehen. Das sind durchschnittlich 8.219 Fahrzeuge pro Tag. Die Kapellener Straße erfüllt diese Voraussetzung nicht und ist daher auch nicht in den Lärmaktionsplan aufzunehmen.

Beschlussvorschlag

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

2. Handwerkskammer Düsseldorf

"Mit Schreiben vom 21. Juli hatten Sie auf die Offenlage des o.g. Lärmaktionsplans hingewiesen. Wir nehmen die Gelegenheit zur Stellungnahme gerne wahr.

Gemäß der Europäischen Umgebungslärmrichtlinie ist ein Lärmaktionsplan der Stufe II u.a. aufzustellen, wenn an Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr bestimmte Auslösewerte überschritten werden. Das Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz hat per Runderlass vom 07.02.2008 als Auslösewerte $L_{den} \geq 70$ dB(A) und $L_{night} \geq 60$ dB(A) an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden festgelegt. Die Gemeinde Issum hat entschieden, diese Auslösewerte bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans zu Grunde zu legen.

Überschreitungen ergeben sich danach in Teilabschnitten der A57 sowie der B58. Da die Bereiche der A57 bereits Gegenstand des Lärmaktionsplans Stufe I waren und die Zuständigkeit hier beim Bund bzw. des Landesbetrieb Straßen NRW liegt, befasst sich der vorliegende Plan primär mit dem Lärmschwerpunkt auf der B58.

Mit Blick auf die vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen nehmen wir wie folgt Stellung:

Grundsätzlich begrüßen wir die mit der Aufstellung des Lärmaktionsplans verbundenen Ziele und Strategien zur Reduzierung der verkehrsbedingten Lärmbelastung. Allerdings müssen bei allen Maßnahmen die Standorte der Handwerksbetriebe erreichbar und die Standortqualität insgesamt unbeeinträchtigt bleiben.

Als vorrangige Maßnahme schlägt der Gutachter für den Straßenabschnitt der B58 zwischen der A57 und der Ortslage Issum aufgrund der damit verbundenen geringen Eingriffsintensität in den Straßenverkehr den Einbau lärmindernder Fahrbahnoberflächen vor. Die Maßnahme soll im Bereich der Wohnhäuser durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von derzeit 100km/h auf 70km/h ergänzt werden. Durch die Kombination beider Maßnahmen wird die Zahl der derzeit von Überschreitungen betroffenen Personen um 70% gesenkt.

Aus Sicht des Handwerks tragen wir hiergegen keine Bedenken vor.

Aus den äußerst knapp gehaltenen Ausführungen zu den "Ruhigen Gebieten", den fehlenden lagemäßigen Abgrenzungen, der inhaltlich völlig unbestimmten Begriffsverwendung "sonstige tatsächliche ruhige Flächen", die als "Ruhige Gebiete" vorgesehen werden sollen sowie fehlenden Zielvorgaben und Maßnahmenvorschlägen können wir eine Betroffenheit unserer Betriebe jedoch nicht ausschließen. Bei der Konkretisierung ist im Sinne der Wirtschaft darauf zu achten, dass es keinesfalls zu Einschränkungen der derzeitigen und perspektivischen betrieblichen Tätigkeiten von möglicherweise betroffenen Gewerbebetrieben kommt. Wir regen daher an, uns im Vorfeld von Festsetzungen entsprechende Informationen zu Lage, Zielvorgaben und etwaigen Maßnahmen zukommen zu lassen.

Unsere Ausführungen sind mit der Kreishandwerkerschaft Kleve abgestimmt. Wir hoffen, dass unsere Anregungen im weiteren Verfahren Berücksichtigung finden."

Stellungnahme der Verwaltung

Durch die Handwerkskammer werden keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen. Die Stellungnahme wird daher zur Kenntnis genommen.

Beschlussvorschlag

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

3. Niederrheinische Industrie- und Handelskammer, Duisburg

"Mit Schreiben vom 21. Juli 2017 geben Sie uns als Träger öffentlicher Belange die Gelegenheit, zum Entwurf zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Gemeinde Issum Stellung zu nehmen.

In der Vergangenheit hat die Gemeinde Issum bereits verschiedene lärmindernde Maßnahmen im Lärmaktionsplan Stufe I umgesetzt. Um die Bevölkerung vom Straßenlärm weiter zu entlasten, sieht der Gutachter des vorliegenden Entwurfs des Lärmaktionsplans Stufe II weitergehende Maßnahmen vor. Auf besonders restriktive Maßnahmen wird im Gutachtenentwurf verzichtet. Das wird aus Sicht der Niederrheinischen IHK auch vor dem Hintergrund der insgesamt geringen Zahl von Betroffenen positiv beurteilt.

Wir unterstützen passive Maßnahmen, da sie keinen Eingriff in die wirtschaftlichen Prozesse darstellen. Darüber hinaus erachten wir den Einsatz lärmindernder Fahrbahnbeläge als besonders geeignet, das Lärmaufkommen deutlich zu reduzieren. Die entsprechende akustische Wirksamkeit konnte bereits an mehreren Standorten im Bezirk der Niederrheinischen IHK messtechnisch nachgewiesen werden. Der im vorliegenden Entwurf als vorrangige Maßnahme vorgeschlagene Einbau einer lärmarmen Fahrbahnoberfläche (OPA / LOA 5D) auf der B 58 wird deshalb von der Niederrheinischen IHK begrüßt. Daher sollten zunächst die Fahrbahndecken erneuert werden, bevor weitergehende und in den Verkehrsablauf eingreifende Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen realisiert werden.

Der Gutachter empfiehlt eine Geschwindigkeitsbegrenzung um jeweils 30 km/h auf 70 km/h im Bereich der Wohnhäuser entlang der Weseler Straße (B 58) und auf 100 km/h auf der A 57. Wir empfehlen, bei diesen Planungen die Auswirkungen von Geschwindigkeitsreduktionen im Gesamtnetz zu betrachten. Zugleich weisen wir auf Konfliktpotenziale in Bezug zum Buslinienverkehr hin und bitten, die NIAG als Betreiberin des über die B 58 führenden Buslinienverkehrs in eventuelle weitere Planungen einzubeziehen. Die als langfristige Maßnahme eingestufte Verbesserung des Lärmschutzes entlang der A 57 durch ein Tempolimit von 100 km/h auf der Autobahn lehnen wir vor dem Hintergrund der sehr geringen Zahl von Betroffenen in diesem Bereich aus Gründen der Verhältnismäßigkeit ab.

Wir bitten, unsere Ausführungen bei den weiteren Beratungen zur Aufstellung des Lärmaktionsplans zu berücksichtigen. Für Rückfragen und weitere Gespräche stehen wir gern zur Verfügung"

Stellungnahme der Verwaltung

Durch die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer werden keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen. Bei den Geschwindigkeitsbegrenzungen handelt es sich um empfohlene Maßnahmen, die nur durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW umgesetzt werden können. Die Gemeinde Issum hat hierauf keinen unmittelbaren Einfluss auf Umsetzung der Maßnahmen. Die NIAG als Betreiberin des über die B58 führenden Buslinienverkehrs ist im Verfahren beteiligt worden. Eine Stellungnahme wurde durch die NIAG nicht abgegeben.

Beschlussvorschlag

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

4. Landesbetrieb Straßenbau NRW, Mönchengladbach

"Ich bedanke mich für die Zusendung der Unterlagen zur Lärmaktionsplanung. Mit dem vorliegenden Lärmaktionsplan und den darin enthaltenen Maßnahmen kann kein Einvernehmen hergestellt werden. Ich beziehe mich in den folgenden Ausführungen auf die B 58. In Bezug auf die Belange der A 57 ergeht gesondert eine Stellungnahme seitens Frau Tillmann aus der Autobahnniederlassung Krefeld.

Hinweis zum Berechnungsverfahren:

Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) richtet sich nach den bundesweit für Straßenbauverwaltungen festgelegten Regelungen. Die Ermittlung und Bewertung der Lärmsituation erfolgt gemäß den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90". Demnach muss zur Gewährung von Lärmschutzmaßnahmen die Grundvoraussetzung der maßgeblichen Immissionsgrenzwertüberschreitung in Abhängig von der Gebietsnutzung erfüllt sein. Die Art der baulichen Nutzung der zu schützenden Gebiete und Anlagen ist den Festsetzungen der Bebauungspläne zu entnehmen.

Grundlage der von Gemeinden aufzustellenden Lärmaktionsplanung sind dagegen die Regelungen des §§ 47 a-f BImSchG. Demnach erfolgen lärmtechnische Berechnungen gemäß der "Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen – "VBUS", welche den Erfordernissen der Anhänge I und II der Richtlinie 2002/49/EG angepasst ist.

Ein direkter Vergleich der nach VBUS und RLS-90 berechneten Pegelwerte ist nicht möglich. Der Landesbetrieb kann lediglich eine Überprüfung der Lärmsituation im Rahmen der für Straßenbauverwaltungen geltenden RLS-90 durchführen. Die Ergebnisse sind dann mit den Auslösewerten der VLärmSchR97 "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" und der Lärmschutz-Richtlinien-StV "Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm" abzugleichen. Erst bei Überschreitung dieser Auslösewerte werden verschiedene Maßnahmen auf ihre Umsetzbarkeit geprüft und abgewogen.

Zu den Maßnahmenvorschlägen des Entwurfes nehme ich wie folgt Stellung:

13.3 a)

Eine Geschwindigkeitsreduktion im Bereich der Wohnhäuser der B 58 Weseler Straße ist dann abzuwägen, wenn die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten werden. Zudem heißt es in dieser Richtlinie im Punkt 2.3, dass "...der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden soll". Dieses Kriterium wird erfüllt, wenn der Beurteilungspegel mindestens um 2,1 dB(A) erreicht wird. Dies ist die Grenze, bei der die Wirkung einer Lärminderungsmaßnahme vom menschlichen Ohr wahrgenommen werden kann. Eine Detailprüfung führt der Landesbetrieb gern im Abwägungsverfahren zur möglichen Anordnung durch.

13.3 b)

Der Einbau eines sogenannten OPA wird seitens des Landesbetriebes nur auf Autobahnen umgesetzt. Die geringe Haltbarkeit von maximal 8 Jahren, der Instandsetzungsaufwand bei Unfällen und Straßenschäden, die eingeschränkten Möglichkeiten des Winterdienstes, die Baukosten mit zusätzlicher Erfordernis des Einbaus von sogenannten Kastenrinnen etc. stehen im Vergleich zum erzielten Lärmschutz in keinem ausgewogenen Verhältnis. Bei anste-

henden Fahrbahnsanierungen kommen im Bereich von Lärmbelastungszonen Asphaltbetone und Splitmastixasphalte zum Einsatz, die eine Minderungswirkung von 2 dB(A) bei $V_{max} \geq 60 \text{ km/h}$ erzielen."

Stellungnahme der Verwaltung

Die Lärmschutz-Richtlinien-StV sind eine Verwaltungsvorschrift, die sich selbst nur als "Orientierungshilfe" verstanden wissen will (vgl. Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 Einleitung). Als Verwaltungsvorschrift können sie für sich auch keine "gesetzesähnliche" Bindungswirkung in Anspruch nehmen. Sie lenken nur das Ermessen der staatlichen Straßenverkehrsbehörden. Die Richtwerte sind daher auch nur als "Orientierungswerte" zu verstehen.

Die Immissionsgrenzwerte der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz (VLärmSchR97) entsprechen denen der 16. BImSchV und liegen in Misch- und Dorfgebieten mit 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts deutlich (6 dB(A)) unterhalb der Auslösewerte des LAP II. In Wohngebieten beträgt die Differenz sogar 11 dB(A).

Die vorläufige Berechnungsmethode für Umgebungslärm an Straßen (VBUS) ist eine speziell für die Lärmaktionsplanung angepasste, auf den RLS-90 basierende Berechnungsmethode, die in Übereinstimmung mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie steht. Das Erreichen der Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ist wie oben beschrieben nicht unmittelbar erforderlich. Es ist allerdings richtig, dass auch die Beurteilungspegel nach der 16. BImSchV (und somit der VLärmSchR97) grundsätzlich nach dem Verfahren der RLS-90 zu ermitteln sind. Doch kann das Erreichen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auch anhand der nach VBUS ermittelten Werte festgestellt und beurteilt werden. Denn werden die von der Gemeinde Issum festgesetzten Auslösewerte von 70/60 dB(A) nach VBUS erreicht, sind in jedem Falle auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (nach RLS-90) von 64/54 dB(A) (in Wohngebieten 59/49 dB(A)) überschritten. Die Differenz zwischen Werten nach RLS-90 und VBUS beträgt in den meisten Fällen lediglich 1-2 dB(A) (vgl. etwa den "Kooperationserlass" des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 23.03.2012, der auf Seite 7 eine Umrechnungstabelle enthält). Eine Neuberechnung nach RLS-90 erscheint daher hier nicht erforderlich.

Beschlussvorschlag

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.