

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

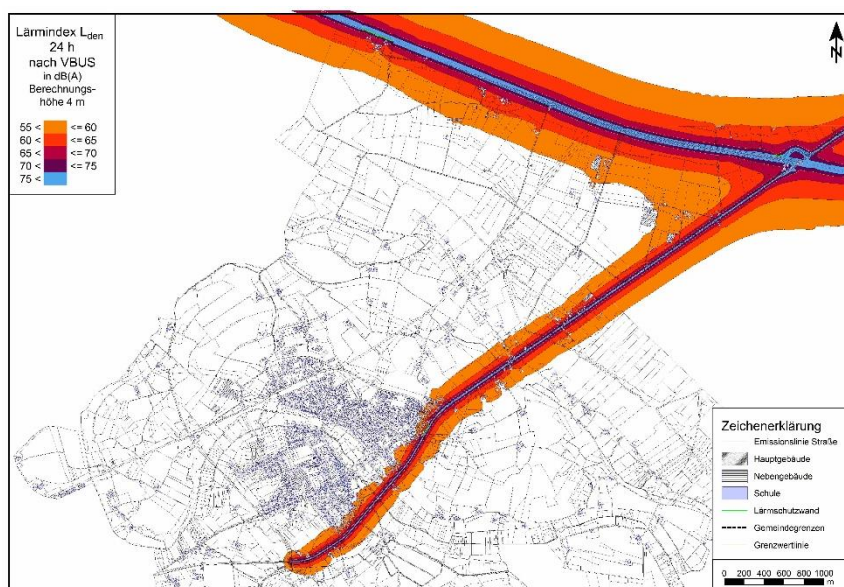
Kontonummer 47678123

BLZ 390 500 00

IBAN DE43390500000047678123

BIC AACSD33XXX

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



Auftraggeber: Gemeinde Issum
Herrlichkeit 7-9
47661 Issum

Erstellt am: 24.08.2020

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Ulrich Wilms
Lea Willrodt

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung und Aufgabenstellung.....	3
1.1	Erste und zweite Stufe der Lärmaktionsplanung	3
1.2	Dritte Stufe der Lärmaktionsplanung	3
2	Literatur	4
3	Erläuterungen der Abkürzungen	6
4	Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen und Verkehrsbelastungen	7
5	Zuständige Behörden	8
6	Rechtlicher Hintergrund.....	9
7	Geltende Grenzwerte	10
8	Lärmkarten	11
9	Anzahl betroffener Menschen	14
10	Fazit der Analyse.....	16
11	Lärmminderungsmaßnahmen	17
11.1	Vorhandene Maßnahmen (Zitat LAP II).....	17
11.2	Maßnahmen allgemein (Zitat LAP II).....	17
11.2.1	Lärmmilde Fahrbahnoberflächen	17
11.2.2	Geschwindigkeitsreduzierungen	18
11.3	Empfohlene Maßnahmen (Zitat LAP II)	19
11.4	Langfristige Maßnahmen (Zitat LAP II).....	20
12	Ruhige Gebiete.....	21
13	Öffentliche Beteiligung und Einwendungen	22
13.1	Offenlage des Entwurfes des LAP III.....	22
13.2	Einwendungen	23
Anhang A: Ergebnisse der Lärmkartierung durch das LANUV Berichtsjahr 2012		24
Anhang A1: Modell - Schallquellen und Hindernisse		24
Anhang A2: Kartierung Lärmindex L_{den}		25
Anhang A3: Kartierung Lärmindex L_{night}		26
Anhang B: Ausgangsdaten und Emissionspegel der Straßen nach VBUS		27
Anhang C: Lärmkartierung Straßen		28
Anhang C1: Teilbereich 1 – Nordost – Lärmindex L_{den}		28
Anhang C2: Teilbereich 1 – Nordost – Lärmindex L_{night}		29
Anhang C3: Teilbereich 2 – Ortslage Issum – Lärmindex L_{den}		30
Anhang C4: Teilbereich 2 – Ortslage Issum – Lärmindex L_{night}		31
Anhang D: Betroffene Wohngebäude oberhalb der Auslösewerte		32
Anhang D1: Teilbereich 1 – Nordost		32
Anhang D2: Teilbereich 2 – Ortslage Issum		33
Anhang E: Einwendungen und Abwägungen.....		34

1 Einleitung und Aufgabenstellung

1.1 Erste und zweite Stufe der Lärmaktionsplanung

In der ersten und zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung 2017 [25] der Stadt Issum wurden ausschließlich die Bundesautobahn A 57 sowie die Bundesstraße B 58 als Hauptverkehrsstraßen behandelt. Die im Lärmaktionsplan Stufe II aufgeführten Maßnahmen

- a) Lärmarme Fahrbahnoberflächen
- b) Geschwindigkeitsreduzierung

sind bisher nicht umgesetzt.

1.2 Dritte Stufe der Lärmaktionsplanung

Aufgrund der aktualisierten Lärmkartierung 2017/2018 durch das LANUV-Nordrhein-Westfalen [25] wird gemäß § 47d BImSchG, der der EU-Umgebungslärmrichtlinie sowie den Vorgaben des Landes NRW [8] eine erneute fachliche Abhandlung zum Thema Lärmaktionsplanung - Stufe III notwendig.

Als Abweichungen gegenüber der Stufe II kommen nur neuere Verkehrszahlen (A57 und B58) in Frage, weitere Änderungen sind im betroffenen Bereich in Issum nicht erfolgt bzw. nicht bekannt. Dies betrifft auch Bebauungspläne im Bereich der betroffenen Straßenwege. Ebenso erfolgte keine Anpassung der Anwohnerzahlen. Hierfür werden die Angaben aus der Lärmaktionsplanung 2017 übernommen.

Daher wird im Rahmen der Stufe III nur eine Anpassung der Stufe II mit einer Darstellung der Änderungen erfolgen, weitere Maßnahmen etc. werden nicht behandelt.

Bezüglich der anzuwendenden Berechnungsmethoden wurden für die Stufe III weiterhin die vorläufigen Methoden [11][12] herangezogen.

Weiterhin verzichtet wird hier auf die Erläuterungen zum Umgebungslärm sowie zur Notwendigkeit zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen. Es wird auf die entsprechenden Textpassagen des Lärmaktionsplanes LAP II 2017 [25] verwiesen.

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
<https://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de>
- [4] Bericht über die Lärmkartierung für die Gemeinde Issum, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) NRW, vom 31.01.2018
- [5] BImSchG - Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge – Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 08. April 2019 (BGBl. I S. 432) 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] Datenlieferung über den internen Bereich des Umgebungslärmportals des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen, 2017
- [8] Lärmaktionsplanung gemäß § 47 d BImSchG - Übermittlung der Lärmaktionspläne der 3. Runde, Schreiben des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen an die Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen vom 19.06.2018
- [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 6. März 2006 (BGBl. I S. 516), die zuletzt durch Artikel 84 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist
- [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 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786)
- [15] Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634)

- [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 der SoundPLAN GmbH vom 03.12.2019 für das Schallausbreitungs-Programmsystem SoundPLAN Version 8.2, das für die in diesem Bericht dokumentierten Schallprognoserechnungen verwendet wurde
- [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] Amtliche Bekanntmachung der Gemeinde Issum, Aufstellung eines Lärmaktionsplanes – Stufe III für die Gemeinde Issum (LAP III) im Bereich der A57 und B58, vom 24.06.2020
- [25] TAC 3208-17 Lärmaktionsplan Gemeinde Issum Stufe II, 18.12.2017
- [26] Straßenverkehrszählung 2015, MUVEDA, Aachen

3 Erläuterungen der Abkürzungen

L_{den}	Lärminde 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}	Lärminde 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 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen und Verkehrsbelastungen

Im Vergleich zu den Belastungszahlen 2009 gemäß dem LAP II [25] haben sich die Belastungen 2015 nach den neueren Zählungen [26] auf den für Issum wesentlichen Abschnitten wie folgt verändert:

Kenngröße	A57 AS Sonsbeck AS Alpen		A57 AS Alpen AS Rheinberg	
	2010 gemäß LAP II	2015 gemäß [26]	2010 gemäß LAP II	2015 gemäß [26]
DTV Kfz/24 h	24.819	26.400	41120	41900
p _d /p _e /p _n %	13,4 / 8,5 / 11,0	12,6/6,9/15,4	10,0 / 5,7 / 12,2	10,0 / 5,7 / 12,2
L _m E _d / L _m E _e / L _m E _n	70,8 / 68,5 / 64,1	71,06 / 68,55 / 64,36	72,7 / 70,5 / 65,8	72,7 / 72,2 / 66,6
D _{StrO} dB(A)	Asphalt 0	Asphalt 0	Asphalt 0	Asphalt 0

Tabelle 4. 1: Vergleich der Verkehrsbelastungszahlen und der Emissionspegel 2010 und 2015 für die wesentlichen Streckenabschnitte

Kenngröße	B58 Issum (L 362) AS Alpen (A 57)	
	2009 gemäß LAP II	2015 gemäß [26]
DTV Kfz/24 h	10.884	10 549
p _d /p _e /p _n %	9,6 / 5,3 / 14,1	8,8 / 4,3 / 12,3
L _m E _d / L _m E _e / L _m E _n	70 km/h 63,1 / 59,8 / 56,2	70 km/h 62,8 / 59,18 / 55,6
	100km/h / 80km/h 65,1 / 62,3 / 57,9	100km/h / 80km/h 64,8 / 61,8 / 57,4
D _{StrO} dB(A)	Asphalt 0	Asphalt 0

Tabelle 4. 2: Vergleich der Verkehrsbelastungszahlen und der Emissionspegel 2010 und 2015 für die wesentlichen Streckenabschnitte

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

5 Zuständige Behörden

Zuständig für die Lärmkartierung sind in NRW die Gemeinden [4]. 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

„<https://www.umgebungs-laerm-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. Die Zuständigkeiten für Maßnahmen an der A 57 liegt dabei bei der Autobahnniederlassung (ANL) Krefeld, die Zuständigkeit für Maßnahmen an der B 58 liegt bei der Regionalniederlassung (RNL) Niederrhein in 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.

6 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 [4]) 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 kurzzeitigere 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.

7 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 [4].

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 [4][21].

Lärmaktionspläne sind aufzustellen, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu regeln. Lärmprobleme in diesem Sinne liegen gemäß [4] 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 [14] mit entsprechender Eigenart. Soweit Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Planung weitergehende Kriterien verfolgen, können sie diese der Lärmaktionsplanung zugrunde legen [4].

Nach der Entscheidung der Gemeinde Issum werden die Werte **$L_{den} = 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{night} = 60 \text{ dB(A)}$** als "Auslösewerte" der Lärmaktionsplanung zugrunde gelegt. Diese Werte entsprechen dem Mindestumfang nach [4].

8 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 8.1 und Abbildung 8.2) zeigen die verkleinerten Kartenausschnitte für den L_{den} und den L_{night} für die zwei Teilbereiche zur direkten Information.

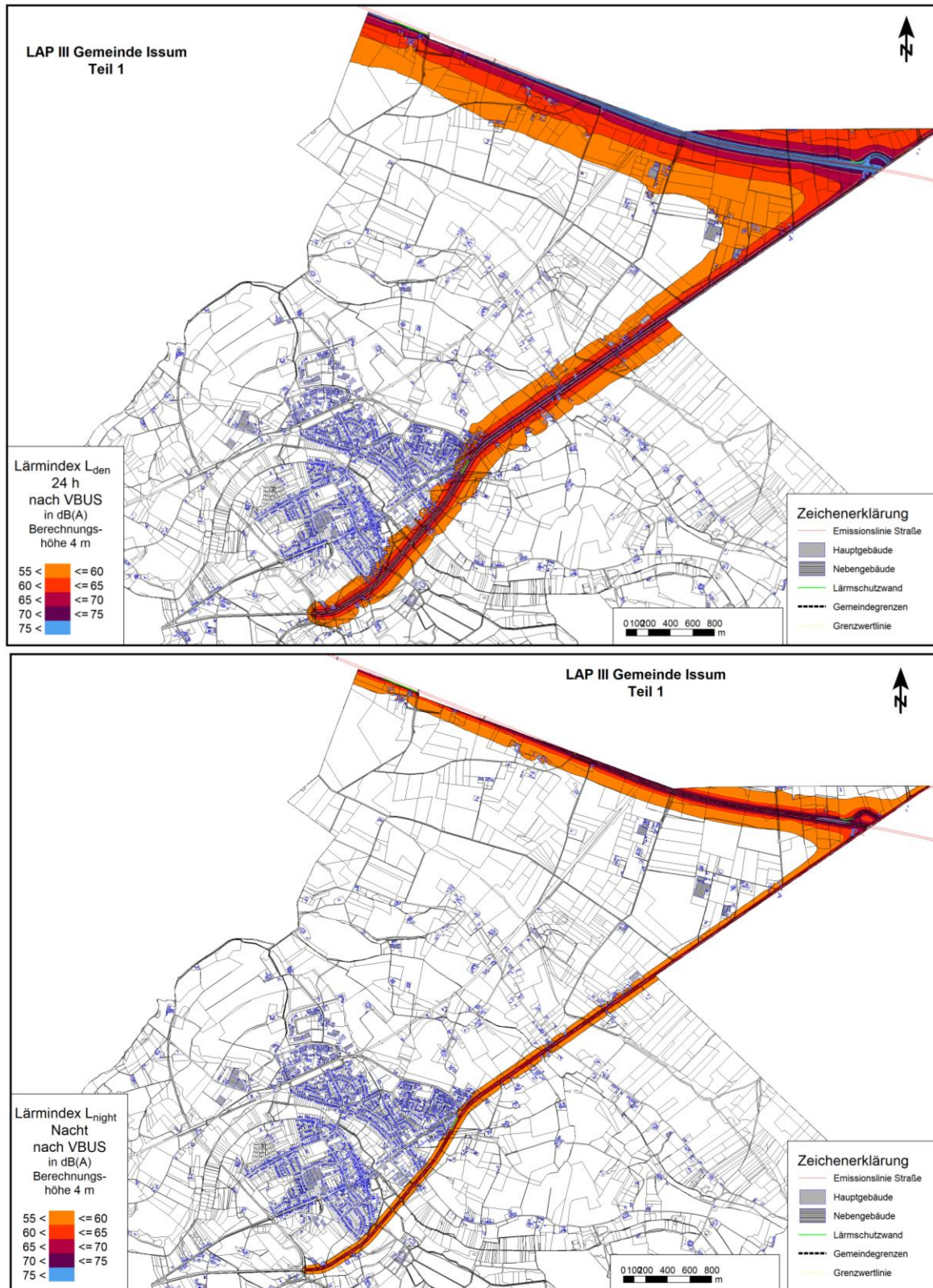


Abbildung 8.1: $L_{den} > 55$ (oben) und $L_{night} > 50$ (unten) **Teilbereich 1** – Nordost – entlang der Hauptverkehrsstraßen

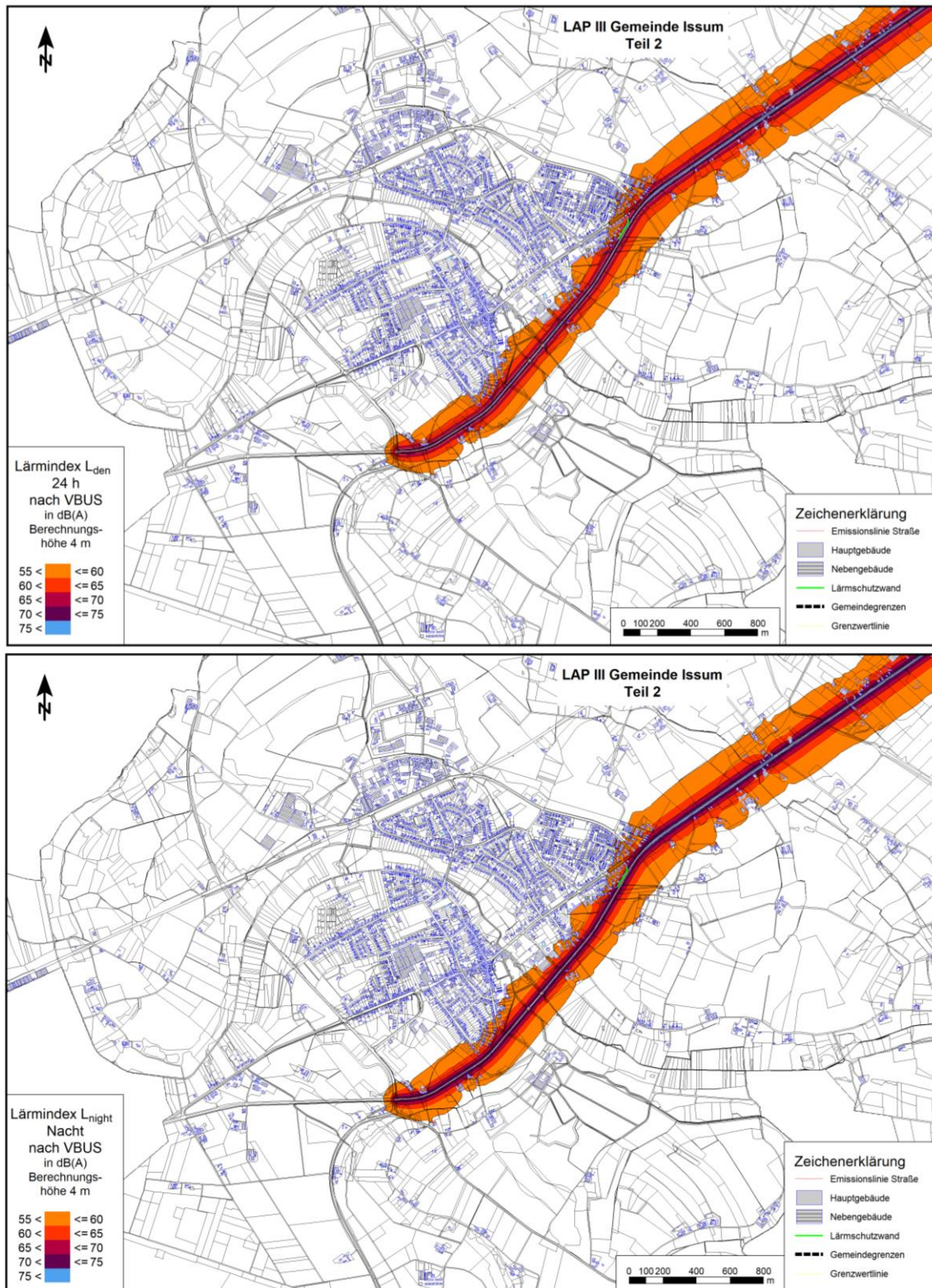


Abbildung 8.2: L_{den} > 55 (oben) und L_{night} > 50 (unten) **Teilbereich 2** – Ortslage Issum – entlang der Hauptverkehrsstraßen

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 $L_{den} > 70 \text{ dB(A)}$ oder $L_{night} > 60 \text{ dB(A)}$ 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.

9 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 im Rahmen des LAP II 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 9.1 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	199 (195)	88 (98)	57 (46)	27 (30)	1 (0)	28 (30)
L_{night} in dB(A)	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70	Summe > 60
N	130 (129)	65 (57)	32 (31)	6 (8)	0 (0)	38 (39)

Tabelle 9.1: Gesamtanzahl N von betroffenen Menschen in der Gemeinde Issum, neu berechnet 2020 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 2018 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

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

38 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	4,65 (4,63)	1,28 (1,24)	0,33 (0,31)

Tabelle 9.2: **Gesamtfläche der belasteten Gebiete** in der Gemeinde Issum mit $L_{den} > 55 \text{ dB(A)}$, neue Lärmkartierung 2020
in Klammern (...) LANUV-Werte 2018 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	152 (138)	34 (35)	0 (0)
N Schulgebäude	0 (0)	0 (0)	0 (0)
N Krankenhausgebäude	0 (0)	0 (0)	0 (0)

Tabelle 9.3: **Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser** der Gemeinde Issum mit $L_{den} > 55 \text{ dB(A)}$, neue Lärmkartierung 2020
in Klammern (...) LANUV-Werte 2018 nach [7] zum Vergleich

10 Fazit der Analyse

Es ergeben sich nur an relativ wenigen Wohnungen im Gemeindebereich Issum Belastungswerte $> 70 \text{ dB(A)}$ - L_{den} (12 Wohnungen mit insgesamt 28 Betroffenen gemäß VBEB [12]) und $> 60 \text{ dB(A)}$ - L_{night} (18 Wohnungen mit insgesamt 38 Betroffenen gemäß VBEB).

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.

11 Lärminderungsmaßnahmen

Bezüglich der Maßnahmen ergeben sich keine Änderungen gegenüber dem LAP II [25], es wird hier somit auf die Ausführungen im LAP II verwiesen.

Im Folgenden werden die entsprechenden Passage des LAP II nochmals wiedergegeben:

11.1 Vorhandene Maßnahmen (Zitat LAP II)

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 südwestlich 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.

11.2 Maßnahmen allgemein (Zitat LAP II)

11.2.1 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 mindesten 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 „lärmmindernde Straßenoberflächen, bei denen aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen eine dauerhafte Lärmminde- rung nachgewiesen ist, auch andere Korrekturwerte D_{Stro} berücksichtigt werden“. In einer Umge- bungslärmkartierung kann danach auch für nicht in der Tabelle 3 der VBUS aufgeführte Fahrbahn- beläge ein Korrekturwert berücksichtigt werden, wenn eine dauerhafte Lärmminde- rung nachgewie- sen 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 an- haltenden 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.

11.2.2 Geschwindigkeitsreduzierungen

Geschwindigkeitsbegrenzungen können insbesondere bei einer gleichzeitigen Verstetigung des Ver- kehrsflusses den Lärm mindern. Nach VBUS [11] ist für die belasteten Straßenzüge in Issum mit den Lkw-Anteilen gemäß [26] 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 Lärmminde- rung führt, bedarf jedoch der Einhaltung der Geschwindigkeit bzw. deren Kontrolle und einer Akzeptanz. Syner- gieeffekte mit Aspekten der Verkehrssicherheit und Luftreinhaltung können zusätzlich mit der Ein-

führung 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.

11.3 Empfohlene Maßnahmen (Zitat LAP II)

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 Betroffenenzahl 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 Maßnahmen nur für die B 58 würden sich noch Reduzierungen der Betroffenenzahlen 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.

11.4 Langfristige Maßnahmen (Zitat LAP II)

Verbesserungen des Lärmschutzes entlang der A 57 sind denkbar (Tempolimit 100 km/h, lärmarmen 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.

12 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 flächen-deckenden Lärmkartierung für das gesamte Gemeindegebiet nicht erfolgen.

13 Öffentliche Beteiligung und Einwendungen

13.1 Offenlage des Entwurfes des LAP III

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 13.07.2020 bis einschließlich 14.08.2020 bei der Gemeindeverwaltung Issum, Herrlichkeit 7-9, Zimmer 111, 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. Während dieser Zeit konnten die vorgenannten Unterlagen ebenfalls auf der Internetseite der Gemeinde Issum unter www.issum.de/de/inhalt/laermaktionsplan eingesehen werden. Anregungen konnten während der Auslegungsfrist schriftlich, zur Niederschrift oder per E-Mail vorgebracht werden.

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 13.1: Träger öffentlicher Belange

13.2 Einwendungen

Es gingen insgesamt vier Einwendungen von Trägern öffentlicher Belange ein.

Die Einwendungen und Anmerkungen wurden seitens der Stadtverwaltung einzeln bewertet und abgewägt.

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

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

Grevenbroich, den 24.08.2020



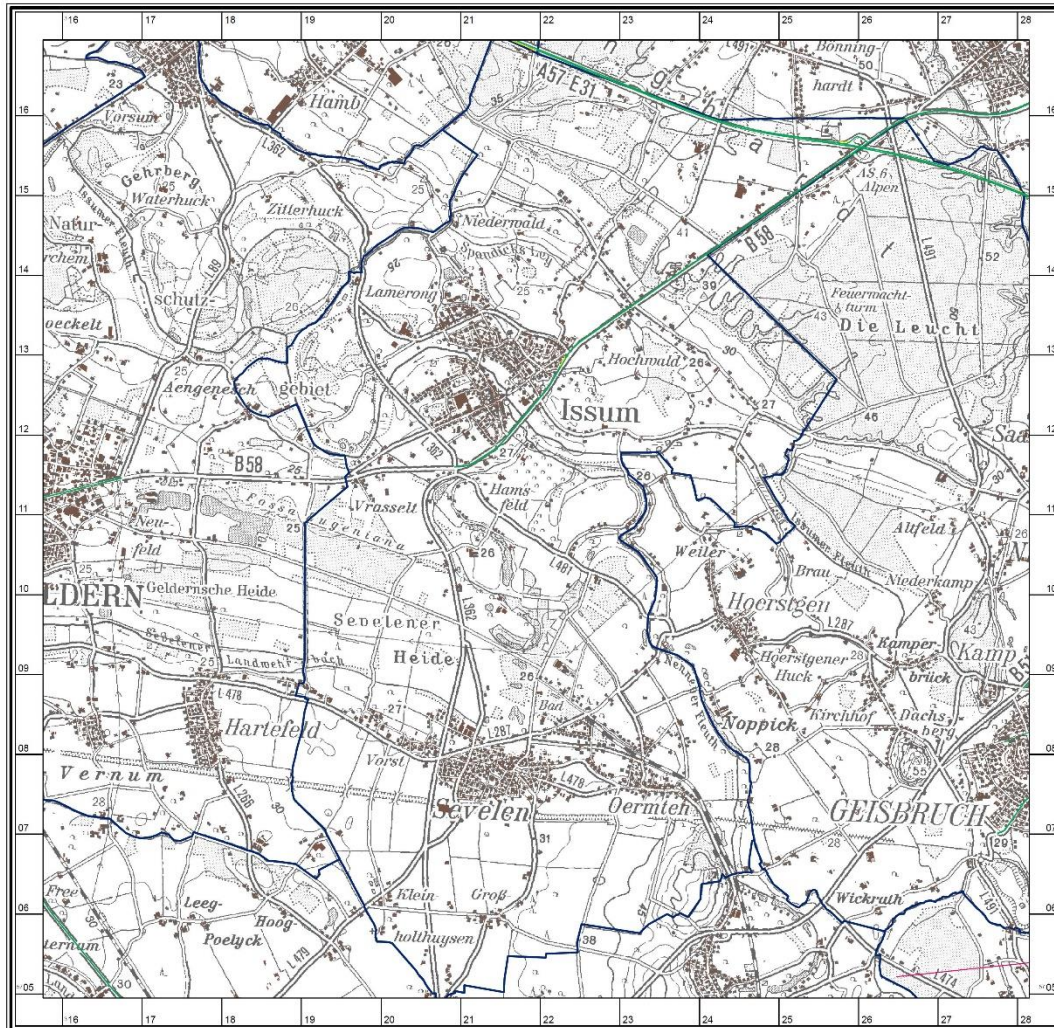
Dipl.-Ing. Ulrich Wilms
(Ö. b. u. v. S. für Schallimmissionsschutz,
fachlich Verantwortlicher Modul Immissionsschutz)



Lea Willrodt
(Sachbearbeiterin)

Anhang A: Ergebnisse der Lärmkartierung durch das LANUV Berichtsjahr 2012

Anhang A1: Modell - Schallquellen und Hindernisse



Umgebungsärm in NRW



Ergebnisse der
Lärmkartierung
Berichtsjahr 2012

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

Gemeinde Issum

GKZ: 05154020
NUTS3: DEA1B

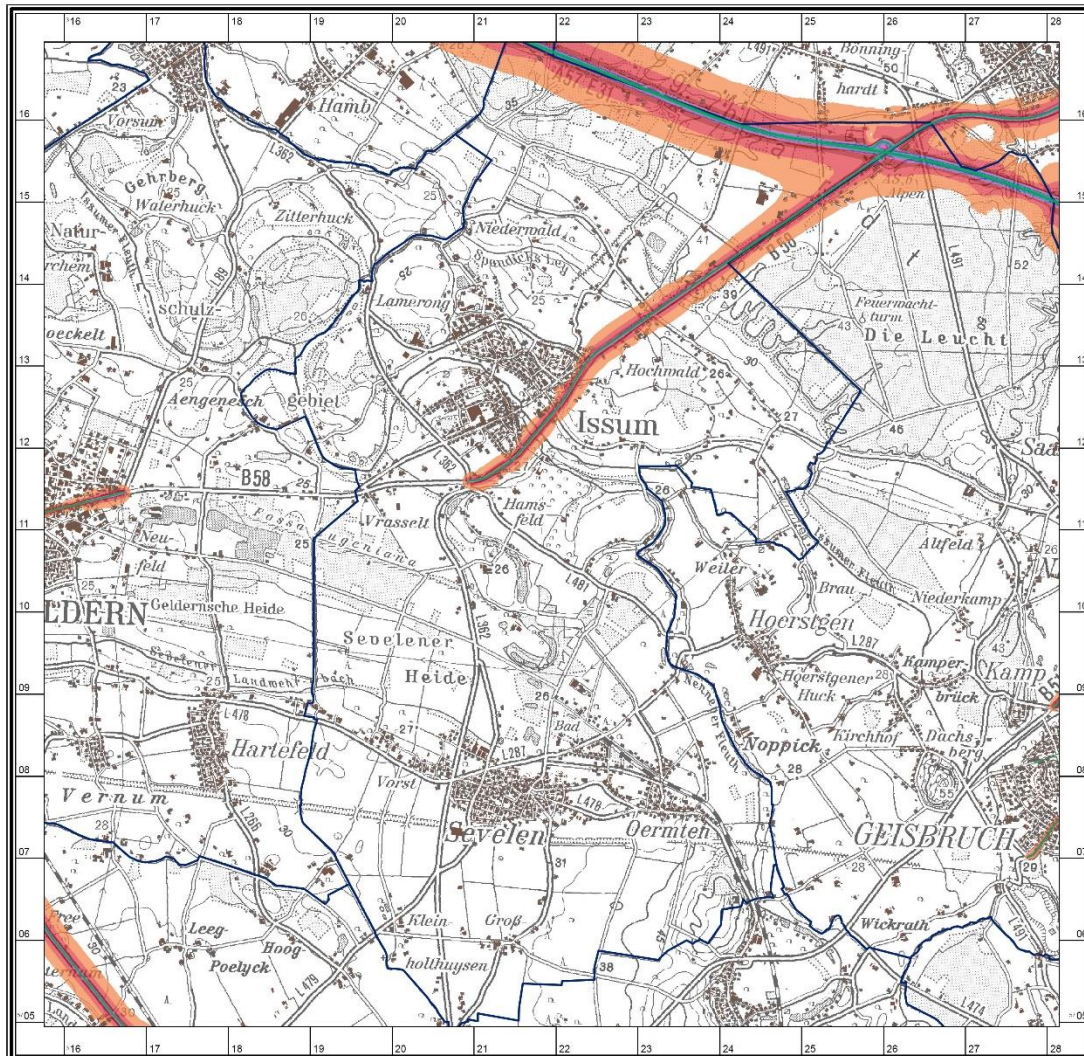
0 350 700 1400 2100 2800 Meter

Kartierung: LANUV NRW

Schallquellen und -hindernisse

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

Anhang A2: Kartierung Lärmindex L_{den}



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

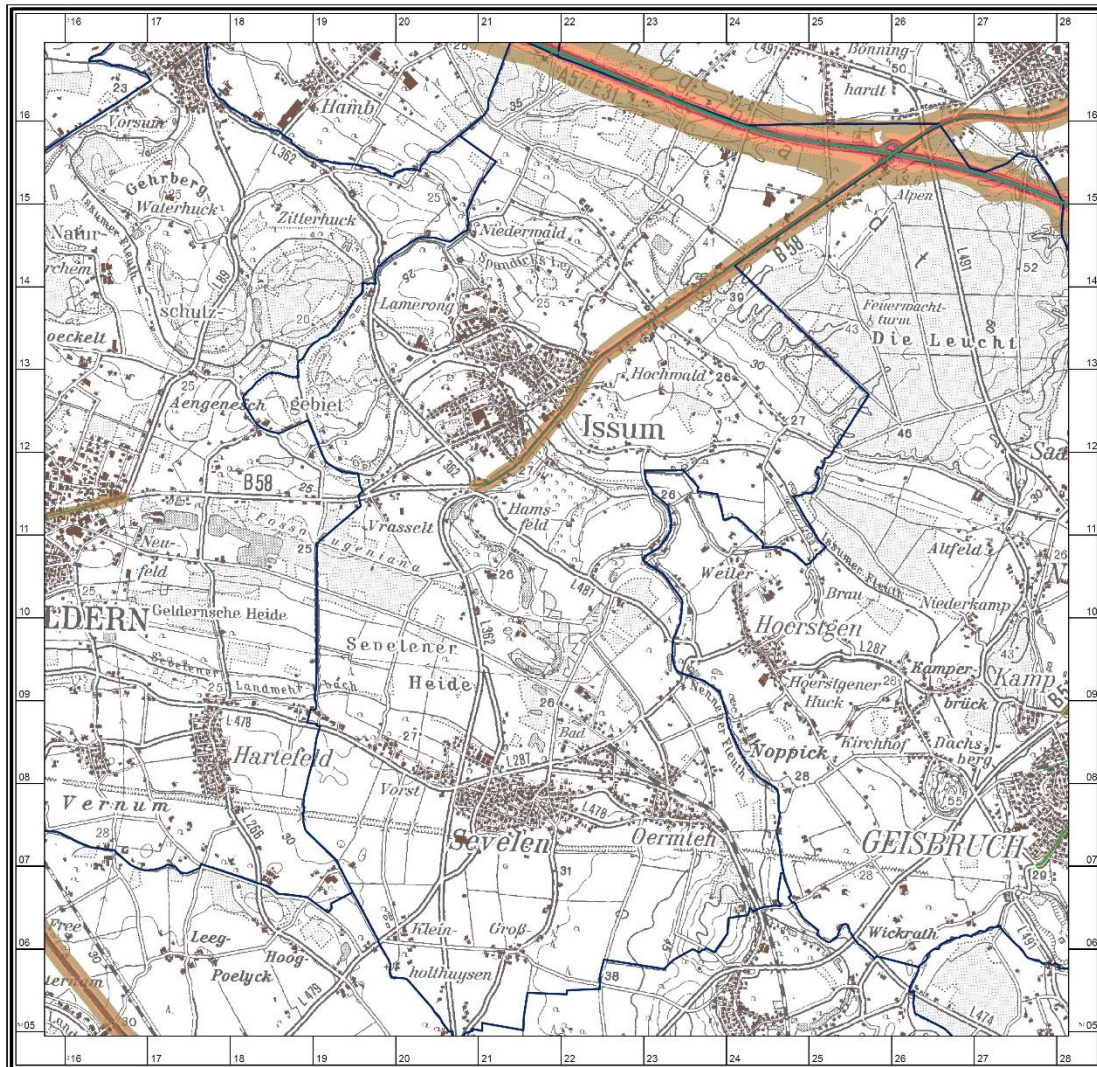
0 350 700 1400 2100 2800
Meter

Kartierung: LANUV NRW

Straßenverkehr 24h

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

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

0 350 700 1400 2100 2800 Meter

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

16

Datenmodell Issum

Emissionsberechnung Straße - GLK Gesamt LAP 3

Straße	KM	DTV	vPKw	vPKw	vPKw	vLkw	k	vLkw	k	M	M	k	p	p	DSiRo	M	DSiRo	M	DSiRo	Dv	p	Dv	Steigung	DSig
	km	Kfz/24h	Tag	Nacht	Abend	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Kfz/h	Kfz/h	Abend	Tag	Nacht	dB	Abend	Tag	Kfz/h	Abend	dB	%	%	%	dB
A0057	0,000	13200	130	130	130	80	0,0617	80	0,0123	814	163	0,0401	12,6	15,4	0,00	529	0,00	1,57	6,9	1,39	0,1	0,0	0,0	
A0057	10,736	20950	130	130	130	80	0,0602	80	0,0117	1262	245	0,0412	10,0	12,2	0,00	864	0,00	1,77	5,7	1,60	-0,4	0,0	0,0	
A0057	10,747	20950	130	130	130	80	0,0600	80	0,0140	1257	293	0,0600	10,0	12,2	0,00	1257	0,00	1,77	5,7	1,60	-0,3	0,0	0,0	
A0057	0,000	13200	130	130	130	80	0,0617	80	0,0123	814	163	0,0401	12,6	15,4	0,00	529	0,00	1,57	6,9	1,39	0,1	0,0	0,0	
A0057	10,746	20950	130	130	130	80	0,0600	80	0,0140	1257	293	0,0600	10,0	12,2	0,00	1257	0,00	1,77	5,7	1,60	-0,4	0,0	0,0	
A0057	0,000	8420	130	130	130	80	0,0606	80	0,0137	510	115	0,0410	25,0	45,0	0,00	345	0,00	0,95	35,0	0,45	-2,5	0,0	0,0	
A0057	0,000	8420	70	70	70	70	0,0606	70	0,0137	510	115	0,0410	25,0	45,0	0,00	345	0,00	-1,37	35,0	-1,05	0,0	0,0	0,0	
B0058	0,000	5275	70	70	70	70	0,0634	70	0,0098	334	52	0,0404	8,8	12,3	0,00	213	0,00	-2,15	4,3	-1,87	0,3	0,0	0,0	
B0058	2,213	5275	100	100	100	80	0,0634	80	0,0098	334	52	0,0404	8,8	12,3	0,00	213	0,00	-0,06	4,3	-0,06	0,0	0,0	0,0	
B0058	0,000	5275	70	70	70	70	0,0633	70	0,0098	334	52	0,0404	8,8	12,3	0,00	213	0,00	-2,15	4,3	-1,87	0,3	0,0	0,0	
B0058	2,175	5275	100	100	100	80	0,0633	80	0,0098	334	52	0,0404	8,8	12,3	0,00	213	0,00	-0,06	4,3	-0,06	0,0	0,0	0,0	
B0058	3,221	5275	70	70	70	70	0,0633	70	0,0098	334	52	0,0404	8,8	12,3	0,00	213	0,00	-2,15	4,3	-1,87	0,4	0,0	0,0	
B0058	0,000	5272	100	100	100	80	0,0634	80	0,0098	334	52	0,0404	8,8	12,3	0,00	213	0,00	-0,06	4,3	-0,06	0,3	0,0	0,0	
B0058	2,946	5272	70	70	70	70	0,0634	70	0,0098	334	52	0,0404	8,8	12,3	0,00	213	0,00	-2,15	4,3	-1,87	0,3	0,0	0,0	
B0058	0,000	5275	70	70	70	70	0,0317	70	0,0049	167	26	0,0202	8,8	12,3	0,00	107	0,00	-2,15	4,3	-1,87	1,0	0,0	0,0	
B0058	0,439	5275	100	100	100	80	0,0633	80	0,0098	334	52	0,0404	8,8	12,3	0,00	213	0,00	-0,06	4,3	-0,06	0,5	0,0	0,0	
B0058	1,641	5275	70	70	70	70	0,0633	70	0,0098	334	52	0,0404	8,8	12,3	0,00	213	0,00	-2,15	4,3	-1,87	-1,6	0,0	0,0	
B0058	1,969	5275	100	100	100	80	0,0633	80	0,0098	334	52	0,0404	8,8	12,3	0,00	213	0,00	-0,06	4,3	-0,06	-1,1	0,0	0,0	
B0058	0,000	5275	70	70	70	70	0,0633	70	0,0098	334	52	0,0404	8,8	12,3	0,00	213	0,00	-2,15	4,3	-1,87	1,0	0,0	0,0	
B0058	0,559	5275	100	100	100	80	0,0633	80	0,0098	334	52	0,0404	8,8	12,3	0,00	213	0,00	-0,06	4,3	-0,06	0,5	0,0	0,0	
B0058	1,637	5275	70	70	70	70	0,0633	70	0,0098	334	52	0,0404	8,8	12,3	0,00	213	0,00	-2,15	4,3	-1,87	-1,6	0,0	0,0	
B0058	1,968	5275	100	100	100	80	0,0633	80	0,0098	334	52	0,0404	8,8	12,3	0,00	213	0,00	-0,06	4,3	-0,06	-1,1	0,0	0,0	
B0058	2,293	5275	70	70	70	70	0,0633	70	0,0098	334	52	0,0404	8,8	12,3	0,00	213	0,00	-2,15	4,3	-1,87	-0,5	0,0	0,0	

TAC - Technische Akustik

Heinrich-Hertz-Str. 3 41516 Grevenbroich

1

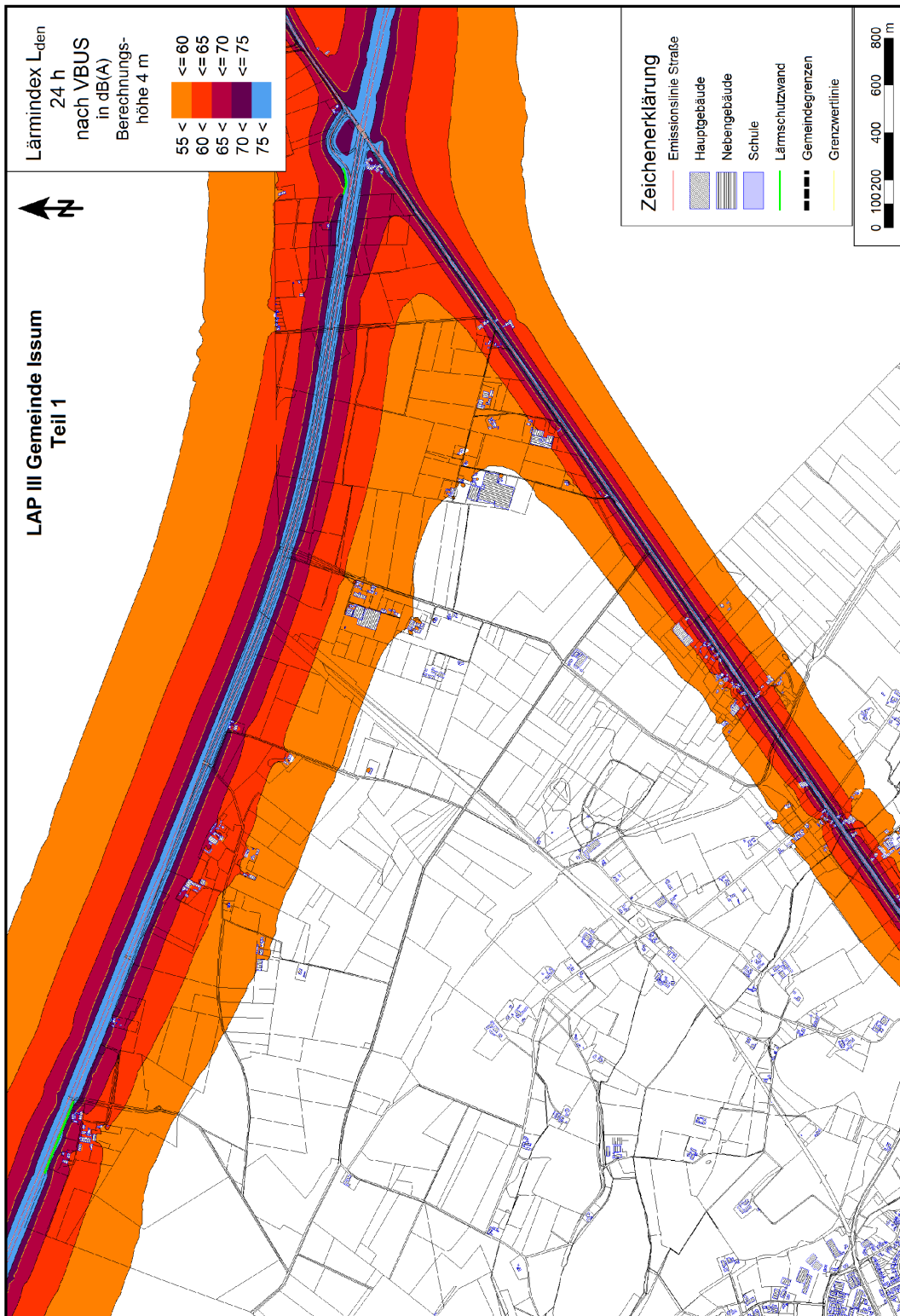
Grundriß AN 8.2

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

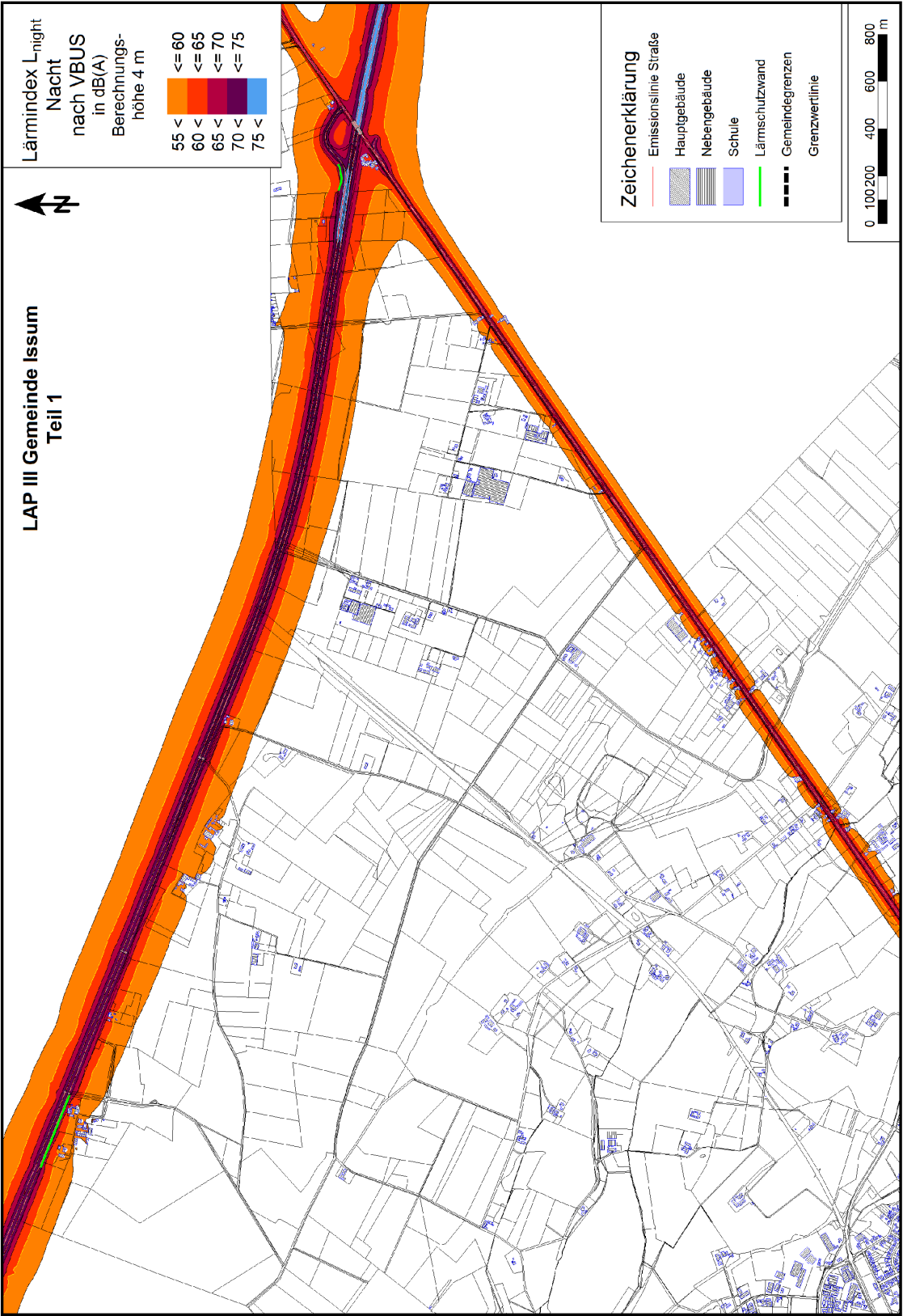
SoundPLAN 8.2

Anhang C: Lärmkartierung Straßen

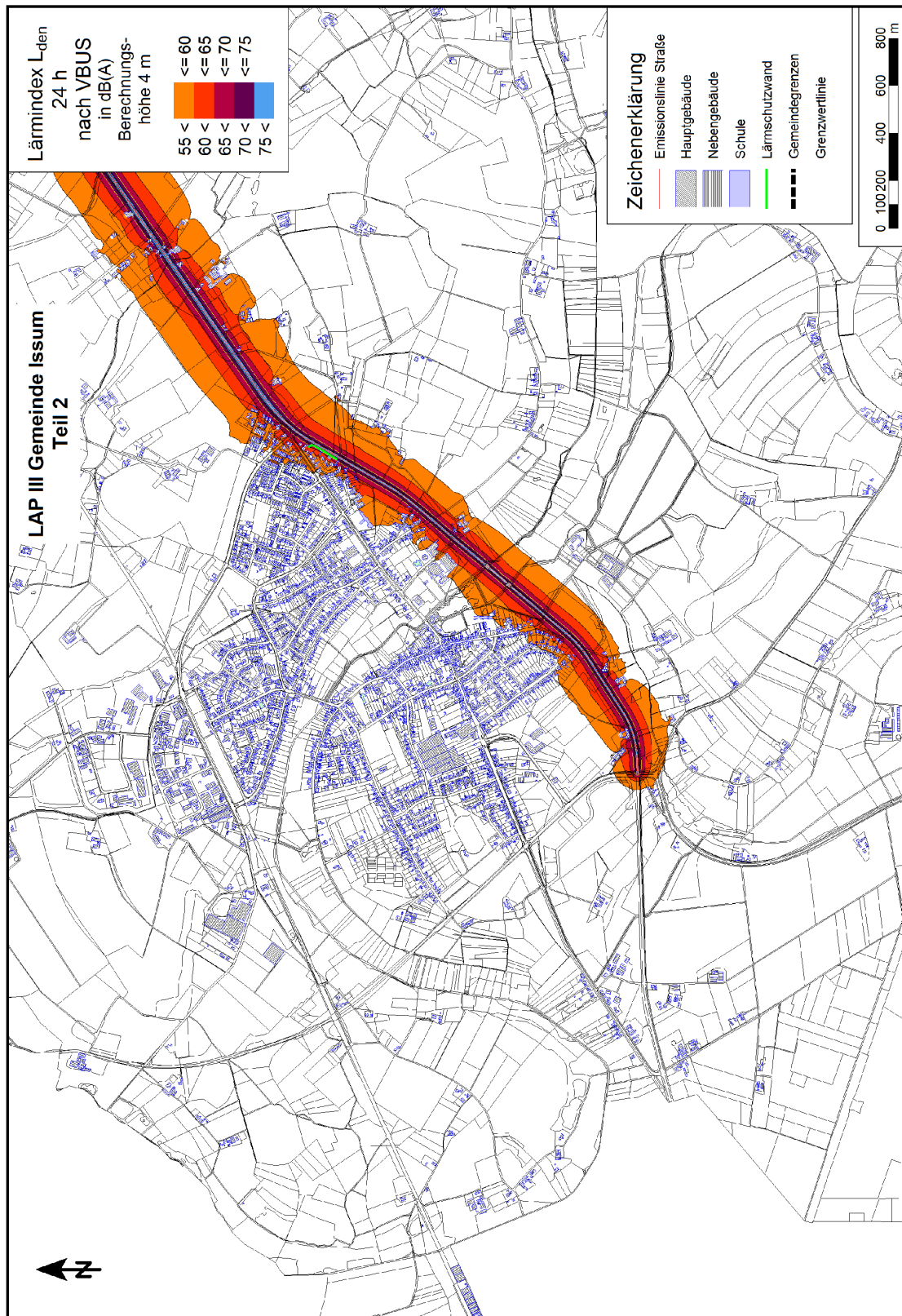
Anhang C1: Teilbereich 1 – Nordost – Lärmindex L_{den}



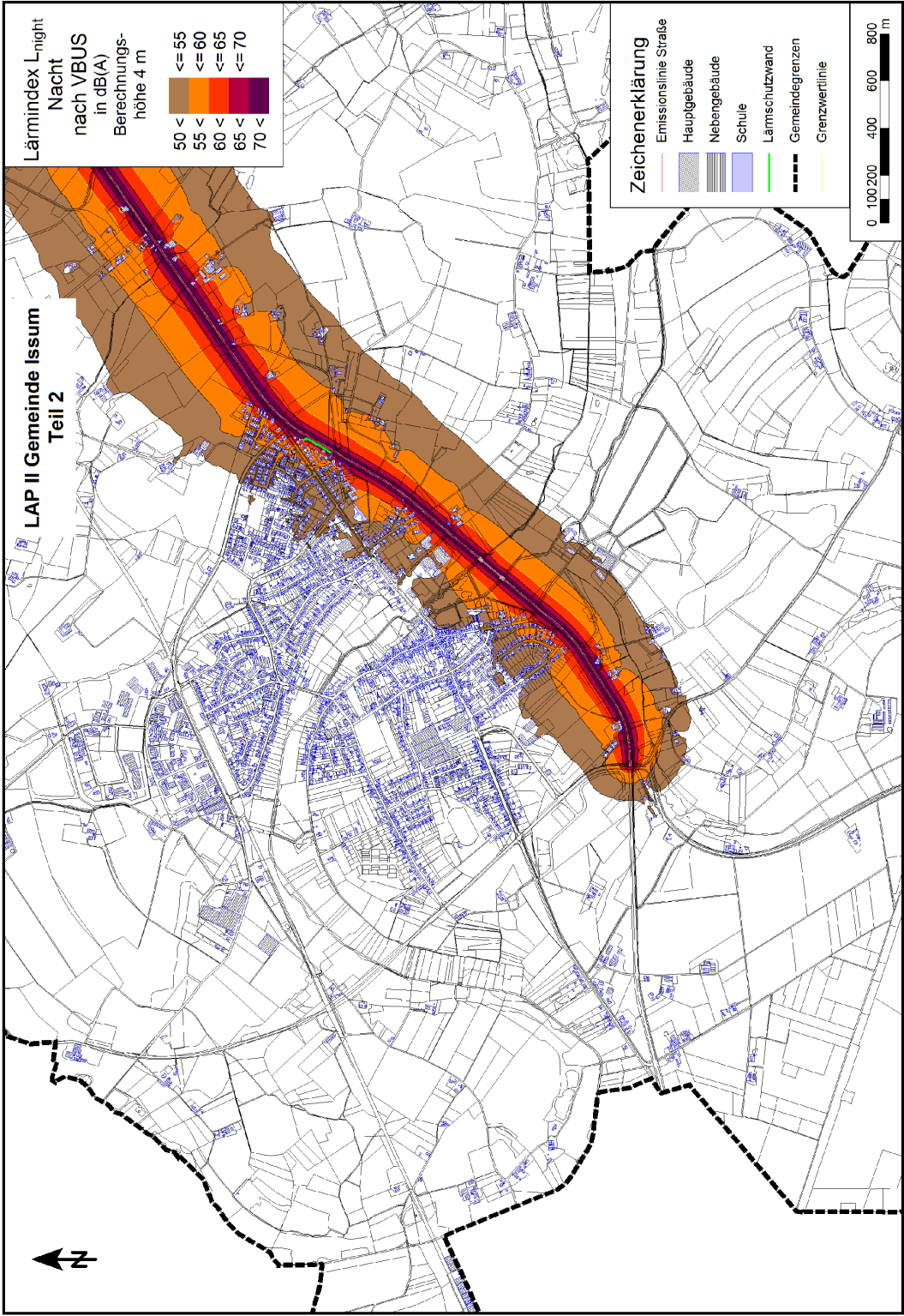
Anhang C2: Teilbereich 1 – Nordost – Lärmindex L_{night}



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

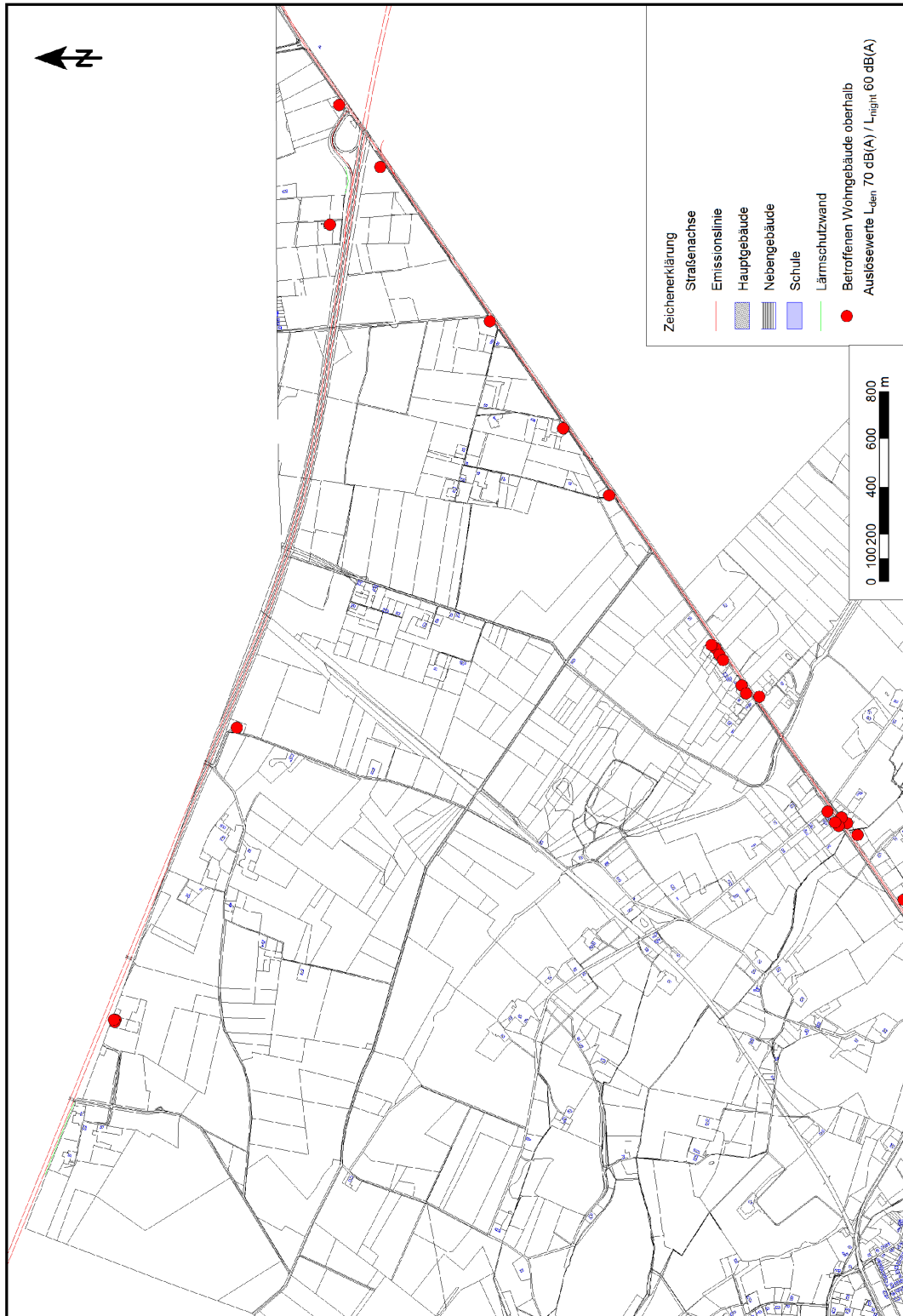


Anhang C4: Teilbereich 2 – Ortslage Issum – Lärmindex L_{night}

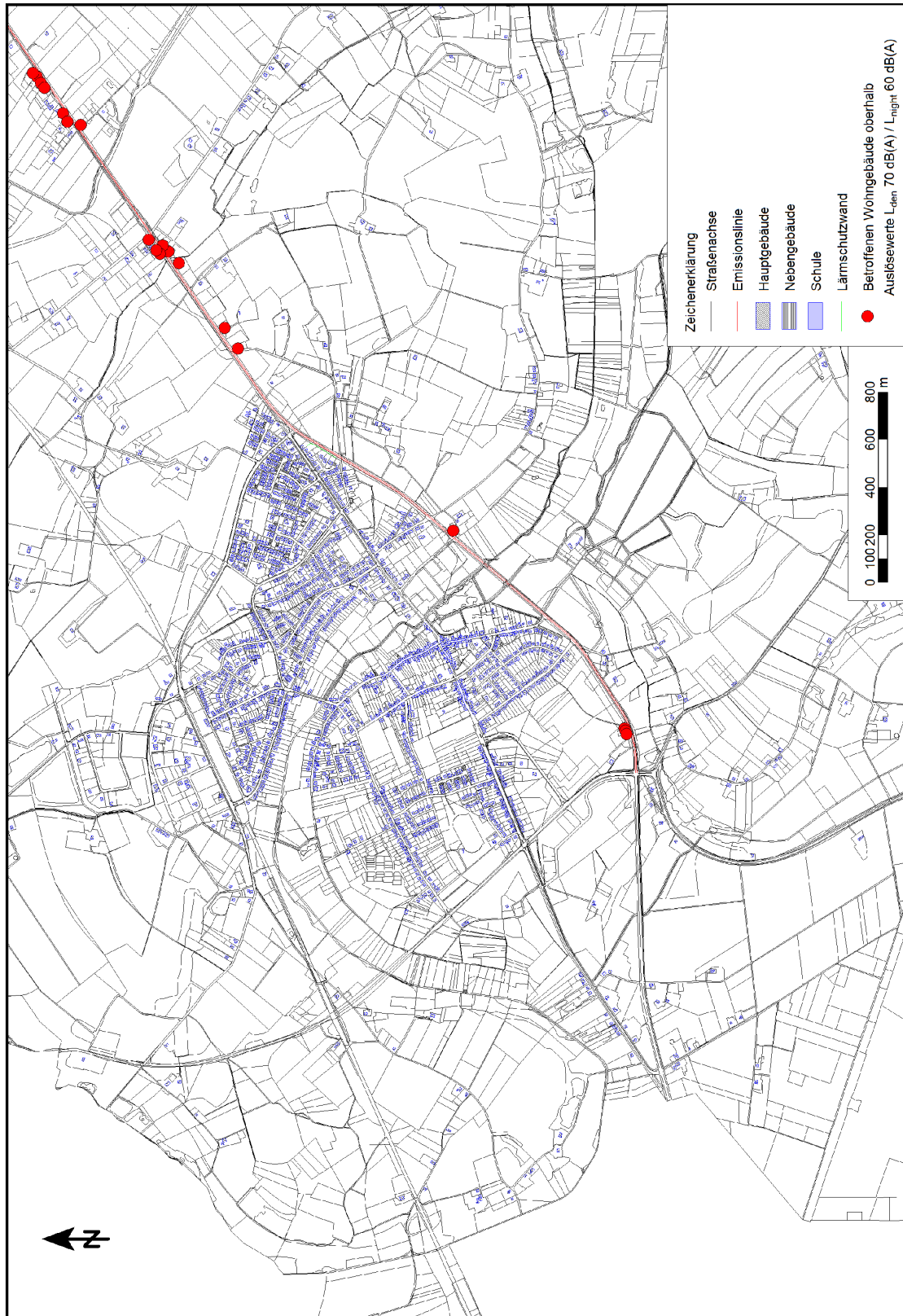


Anhang D: Betroffene Wohngebäude oberhalb der Auslösewerte

Anhang D1: Teilbereich 1 – Nordost



Anhang D2: Teilbereich 2 – Ortslage Issum



Anhang E: Einwendungen und Abwägungen

1. Handwerkskammer Düsseldorf

Einwendung

			
		Handwerkskammer Düsseldorf	
Gemeindeverwaltung Issum FB 2.1 - Bauen, Wohnen, Planen Herrn Franz Hillejan Postfach 11 63 47653 Issum		Unser Zeichen Abteilungsleiterin Telefon Telefax E-mail: Zimmer Datum	AR Frau Raddatz 0211 8795-340 0211 8795-343 raddatz@hwk-duesseldorf.de 404 20. Juli 2020
per E-Mail			
Entwurf Lärmaktionsplan Stufe III Gemeinde Issum hier: unsere Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG			
Sehr geehrter Herr Hillejan,			
mit Mail vom 29. Juni 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 7.2.2008 als Auslösewerte $L_{den} \geq 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{night} \geq 60 \text{ dB(A)}$ 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.			
Abweichungen gegenüber der II. Stufe des LAP ergeben sich nur durch aktualisierte Verkehrszahlen für die entsprechenden Streckenabschnitte der A57 und B58. Unter Zugrundelegung der neuen Datenbasis ergeben sich lt. Entwurf an 12 Wohnungen mit insg. 28 Betroffenen Überschreitungen des L_{den} und an 18 Wohnungen mit insg. 38 Betroffenen Überschreitungen des L_{night} . Ein dringender Handlungsbedarf ergibt sich lt. Entwurf hieraus nicht (S.16).			
Die im Rahmen des Lärmaktionsplans der II. Stufe vorgeschlagenen Maßnahmen werden weiter verfolgt. Hierzu 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 lärmmindernder Fahrbahnoberflächen vor. Die Maßnahme soll im Bereich der Wohnhäuser durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von derzeit 100km/h auf 70 km/h			
Georg-Schulhoff-Platz 1 40221 Düsseldorf Postfach 10 27 55 40018 Düsseldorf	Telefon 0211 8795-0 Telefax 0211 8795-110 http://www.hwk-duesseldorf.de	Volksbank Düsseldorf Neuss eG BLZ 301 602 13 / Konto 200 001 176 BIC GENODED1DNE IBAN DE02 3016 0213 0200 0011 76	Postbank Köln BLZ 370 100 50 / Konto 6118-500 BIC PBNKDEFF IBAN DE48 3701 0050 0006 1185 00



Seite 2
Gemeinde Issum
20. Juli 2020

ergänzt werden. Durch die Kombination beider Maßnahmen wird die Zahl der derzeit von Überschreitungen betroffenen Personen um 70% gesenkt (S.20)

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.

Mit freundlichen Grüßen

Andrea Raddatz
Abteilungsleiterin
Kommunale und regionale Wirtschaftspolitik
Planung, Standortberatung und Verkehr

Stellungnahme der Verwaltung

Durch die Handwerkskammer werden keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen. Die Stellungnahme entspricht weitestgehend der Stellungnahme zum LAP II aus 2017 und wird daher zur Kenntnis genommen.

Beschlussvorschlag

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

2. Niederrheinische Industrie- und Handelskammer, Duisburg

Einwendung



Niederrheinische Industrie- und Handelskammer
Duisburg · Wesel · Kleve zu Duisburg



NIEDERRHEINISCHE IHK | POSTFACH 10 15 08 | 47015 DUISBURG

Gemeinde Issum
FB 2.1 Bauen, Wohnen, Planen
Postfach 1163
47661 Issum

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom: 29.06.2020

Ihr Ansprechpartner: Marc Sextro
E-Mail: sextro@niederrhein.ihk.de
Telefon: 0203 2821-221
Telefax: 0203 285349-221
Unser Zeichen: II.4/MSe

Datum: 02.07.2020

**Gemeinde Issum
Eingang**

-2. Juli 2020

z.Kn.	zur Bearbeitung			
BM	1	2	3	4

Lärmaktionsplanung für die Gemeinde Issum – Stufe 3
Trägerbeteiligung gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben uns mit dem Schreiben vom 29.06.2020 als Träger öffentlicher Belange Gelegenheit gegeben, im Rahmen der Trägerbeteiligung zum Lärmaktionsplan für das Gemeindegebiet von Issum Stellung zu beziehen.

Wie der entsprechenden gutachterlichen Ausarbeitung des Büros TAC zu entnehmen ist, sind die Autobahn A 57 sowie Abschnitte der B 58 Weseler Straße die einzigen im Gemeindegebiet relevanten Schallquellen. Mit der nun vorliegenden Stufe III der Lärmaktionsplanung wurden die Berechnungen auf Basis aktueller Verkehrszahlen und der baulichen Situation aktualisiert. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass an nur wenigen Stellen im Gemeindegebiet Wohnungen von Lärmimmissionen betroffen sind und es keinen dringenden Handlungsbedarf bezüglich einer konkreten Lärmaktionsplanung bedarf.

Das Gutachten benennt dennoch Überlegungen zu Lärminderungsmaßnahmen. Neben den bereits vorhandenen Schallschutzeinrichtungen an der A 57 und der B 58 Weseler Straße werden als weitere wirkungsvollste Maßnahmen der Einbau von lärmindernden Fahrbahnbelägen und Geschwindigkeitsreduzierungen von Tempo 100 auf 70 km/h auf der Bundesstraße 58 und auf Tempo 100 km/h auf der A 57 vorgeschlagen. Darüber hinaus sind auch passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzfenstern denkbar.

Auf weitere besonders restriktive Maßnahmen wird im Entwurf 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 (OPA / LOA 5D) als besonders geeignet, das Lärmaufkommen deutlich zu reduzieren.

Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg
Postanschrift: Postfach 10 15 08 · 47015 Duisburg | Büroanschrift: Mercatorstraße 22/24 · 47051 Duisburg
Tel.: 0203 28210 | Fax: 0203 26533 | Internet: www.duisburg.ihk.de | E-Mail: ihk@duisburg.ihk.de
Postbank Köln | Konto 388 932-501 | BLZ 370 100 50

1/2

Diese Maßnahmen sollten aus unserer Sicht Vorrang vor in den Verkehrsablauf eingreifenden Geschwindigkeitsbegrenzungen haben, denn dabei sind immer auch Auswirkungen im Gesamtnetz zu bedenken. Zugleich weisen wir auf Konfliktpotentiale 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 Temporeduzierung entlang der A 57 auf 100 km/h lehnen wir vor dem Hintergrund der sehr geringen Zahl von Betroffenen in diesem Bereich aus Gründen der Unverhältnismäßigkeit 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.

Mit freundlichen Grüßen
Die Geschäftsführung
Im Auftrag

Marc Sextro



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 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.

3. Landesbetrieb Straßenbau .NRW, Autobahnniederlassung Krefeld **Einwendung**



Lärmaktionsplanung der Gemeinde Issum (Stufe III)

Ricardo Weber An: franz.hillejan
Kopie: wilms

08.07.2020 13:09

Sehr geehrter Herr Hillejan,

zum Entwurf zur Lärmaktionsplanung der Stufe III gebe ich bezüglich der A 57 (eine Stellungnahme zur B 58 erfolgt zuständigkeitshalber von der RNL Niederrhein in Mönchengladbach) folgende Stellungnahme ab:

Aufgrund der mittlerweile fertiggestellten Lärmsanierungsmaßnahmen sind bezüglich des Straßenverkehrslärms der A 57 keine Betroffenheiten mehr zu erkennen (siehe meine Mail vom 19.07.2018).

Nach Durchsicht des Berichtes zum Lärmaktionsplan sind mir kleine Unstimmigkeiten aufgefallen, die vielleicht noch angepasst werden sollten.

Seite 8: Die Zuständigkeit für Maßnahmen an der A 57 liegt bei der Autobahnniederlassung (ANL) Krefeld, die Zuständigkeit für Maßnahmen an der B 58 liegt bei der Regionálniederlassung (RNL) Niederrhein in Mönchengladbach.

Seite 17: Die Lärmschutzwand südwestlich der A 57 in Fahrtrichtung Köln in Höhe Bönninghardt hat eine Gesamtlänge von 200 m und eine Höhe von 4 m über Fahrbahnrand.

Des Weiteren möchte ich darauf hinweisen, dass auf der A 57 im Bereich der Gemeinde Issum mittlerweile ein lärmarmen Asphalt mit einer Pegelminderung von -2 dB(A) aufgebracht wurde. Für zusätzliche Lärmsanierungsmaßnahmen besteht aus lärmtechnischer Sicht – aufgrund der Einhaltung der maßgeblichen Auslösewerte der Lärmsanierung von 69/59 dB(A) Tag/Nacht für Bebauung im Außenbereich – kein weiterer Handlungsbedarf.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Ricardo Weber

Landesbetrieb Straßenbau .NRW

Autobahnniederlassung Krefeld

Abteilung Bau (Projektteam Planung)

Tel.: 0 21 51 - 819 334

Fax.: 0 21 51 - 819 284

E-Mail.: Ricardo.Weber@strassen.nrw.de

Stellungnahme der Verwaltung

Die von der Autobahnniederlassung aufgeführten formellen Korrekturen wurden in den vorliegenden Bericht (Seite 8) aufgenommen. Die in der Einwendung beschriebene Lärmschutzwand sowie der geänderte Fahrbahnbelag wurden im Rahmen der vorliegenden Untersuchung noch nicht berücksichtigt, dies wird im Rahmen der nächsten Überarbeitung der Lärmaktionsplanung (Stufe IV) etwa 2023 erfolgen. Betroffen hiervon sind insgesamt 3 Wohnhäuser mit Geräuschemissionen oberhalb der Auslösewerte, für die sich Verbesserungen ergeben.

Beschlussvorschlag

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und für die nächste Stufe der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.

4. Landesbetrieb Straßenbau .NRW, Regionalniederlassung Niederrhein Einwendung



WG: Aufstellung eines Lärmaktionsplanes - Stufe III für die Gemeinde Issum (LAP III)

Steffi.Weiland An: Franz.Hillejan

Kopie: Ludger.Igel, Gerlinde.Quack

15.07.2020 07:48

Steffi.Weiland
Sehr geehrter Herr Hillejan,

Gemeinde Issum

Eingang

15. Juli 2020

z.Kn.	zur Bearbeitung			
BM	1	2	3	4

Sehr geehrter Herr Hillejan,

ich bedanke mich für die Beteiligung am Lärmaktionsplan Stufe III. Aufgrund dessen, dass ich in der Zeit vom 20.07. bis einschließlich 14.08.2020 nicht im Dienst sein werde, also aus meiner Warte heraus erhöhter Zeitdruck besteht, erhalten Sie vom Landesbetrieb entsprechend der Zuständigkeiten zwei Stellungnahmen. Während Sie von der Autobahnniederlassung Krefeld – Herr Weber – gesondert Antwort erhalten, beziehe ich mich heute ausschließlich auf die benannten Maßnahmen bezugnehmend auf die B 58.

Mit dem Lärmaktionsplan und den darin enthaltenen Maßnahmen besteht weiterhin kein Einvernehmen. Ich verweise an dieser Stelle auf meine Stellungnahme vom 15.09.2017.

Zusätzlich erwähnt sei, dass ein Asphalteinbau mit Lärminderungswirkung nur bei Erfordernis einer Fahrbahninstandsetzung zur Anwendung kommen kann. Der Landesbetrieb baut in Hotspots regulär Asphalte ein, die ein Lärminderungspotential haben. Allerdings haben Untersuchungen gezeigt, dass auch diese Fahrbahndeckschichten nach verhältnismäßig kurzer Zeit ihre Wirkung verlieren.

Weiterhin werden im Lärmaktionsplan Geschwindigkeitsreduktionen als Lärminderungsmaßnahme angeführt. Hierzu hatte ich in meiner letzten Stellungnahme darauf hingewiesen, dass hier eine Detailprüfung im Abwägungsverfahren zu einer möglichen Anordnung gemäß der Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 durchgeführt wird. Anordnendes Gremium solcher verkehrsbeschränkenden Maßnahmen ist die Straßenverkehrsbehörde. Eine Beteiligung des Landesbetriebes an einem solchen Abwägungsverfahren fand bisher nicht statt. Der Landesbetrieb geht daher davon aus, dass ein solches Verfahren bisher nicht angeregt wurde. Die Aussage zur Durchführung einer Detailberechnung gemäß der für den Landesbetrieb geltenden Vorgaben hat weiterhin Bestand.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Steffi Weiland

Landesbetrieb Straßenbau NRW
Regionalniederlassung Niederrhein

Planung & Immissionsschutz

Breitenbachstraße 90

41065 Mönchengladbach

Mo, Mi-Fr 7:30 – 16:00 Uhr

Di 7:30 – 12:30 Uhr

(Tel.: 02161 409-165

(Mobil: 0152 08719224

(Fax: 02161 409-155

- E-Mail: steffi.weiland@strassen.nrw.de

Straßen.NRW sucht Möglichmacher!

Jetzt bewerben: www.nrw-verbinden.de

Stellungnahme der Verwaltung

Die Einwendung der Regionalniederlassung entspricht weitestgehend der Einwendung zum LAP II aus 2017. Dort wurde folgende Stellungnahme der Verwaltung abgegeben:

„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.