

**Büro Grevenbroich**

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

**Büro Braunschweig**

Ölschlägern 6  
38100 Braunschweig  
☎ 0531 – 44626

**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

Für das Büro Grevenbroich:

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

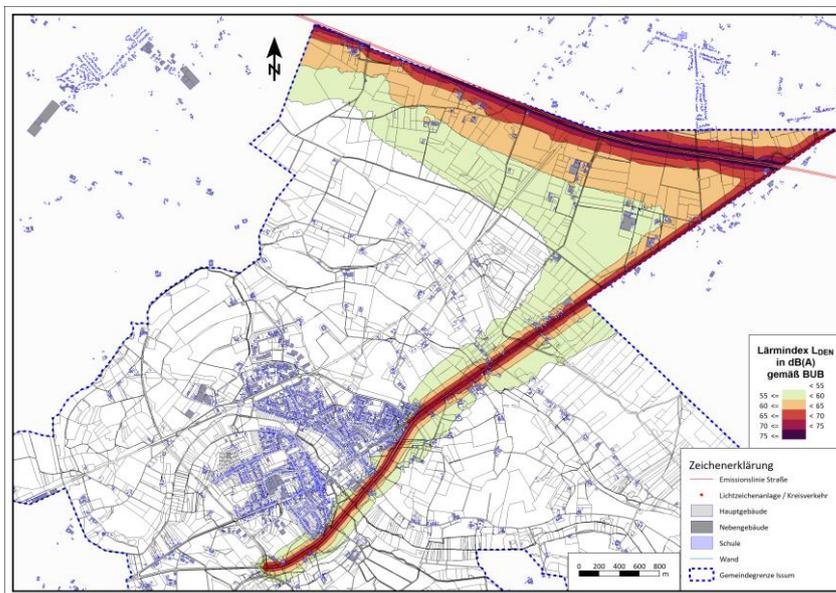


Messstelle nach §29b BImSchG  
für Messungen nach §§ 26, 28  
BImSchG zur Ermittlung von  
Geräuschen

**Bankverbindung**

Sparkasse Aachen  
IBAN DE43390500000047678123  
BIC AACSD33XXX

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



**Auftraggeber:** Gemeinde Issum  
Herrlichkeit 7-9  
47661 Issum

**Erstellt am:** 25.04.2024 (Entwurf zur Offenlage)  
06.09.2024 (Endbericht)

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

Dieser Bericht umfasst 46 Seiten.

## Inhaltsverzeichnis

|            |  |    |
|------------|--|----|
| 1          | Literatur .....  | 3  |
| 2          | Erläuterungen der Abkürzungen .....  | 6  |
| 3          | Einleitung und Aufgabenstellung.....   | 7  |
| 3.1        | Umgebungslärm .....  | 7  |
| 3.2        | Lärmkartierungen und Lärmaktionspläne .....  | 7  |
| 3.3        | Lärmaktionsplanung Gemeinde Issum .....  | 8  |
| 3.3.1      | Erste und zweite Stufe der Lärmaktionsplanung.....                                     | 8  |
| 3.3.2      | Dritte Stufe der Lärmaktionsplanung.....   | 8  |
| 3.3.3      | Vierte Stufe der Lärmaktionsplanung.....   | 9  |
| 4          | Zuständige Behörden .....  | 10 |
| 5          | Rechtlicher Hintergrund.....   | 11 |
| 6          | Geltende Grenzwerte .....  | 12 |
| 7          | Lärmkartierung durch das LANUV .....   | 13 |
| 8          | Berücksichtigte Hauptverkehrsstraßen und Verkehrsbelastungen Gemeinde Issum.....       | 14 |
| 9          | Lärmkarten .....   | 15 |
| 10         | Bewertung der Ist-Situation .....  | 19 |
| 10.1       | Anzahl betroffener Menschen und Gebäude.....   | 19 |
| 10.2       | Analyse gesundheitlicher Auswirkungen und Belästigungen .....                          | 20 |
| 10.3       | Vergleich der Lärmkarten und der Betroffenenzahlen mit vorherigen Lärmaktionsplänen .. | 21 |
| 11         | Fazit der Analyse.....   | 22 |
| 12         | Lärmminderungsmaßnahmen .....  | 23 |
| 12.1       | Vorhandene Maßnahmen.....  | 23 |
| 12.2       | Maßnahmen allgemein .....  | 23 |
| 12.2.1     | Lärmarme Fahrbahnoberflächen.....  | 23 |
| 12.2.2     | Geschwindigkeitsreduzierungen .....  | 24 |
| 12.3       | Empfohlene Maßnahmen .....   | 24 |
| 12.4       | Langfristige Maßnahmen .....   | 26 |
| 13         | Ruhige Gebiete.....  | 27 |
| 14         | Öffentliche Beteiligung und Einwendungen .....   | 28 |
| 14.1       | Offenlage des Entwurfes des LAP IV .....   | 28 |
| 14.2       | Einwendungen .....   | 29 |
| Anhang A:  | Ergebnisse der Lärmkartierung durch das LANUV Berichtsjahr 2023 .....                  | 30 |
| Anhang A1: | Gemeindegebiet Issum mit zu kartierenden Straßen.....                                  | 30 |
| Anhang A2: | Kartierung Lärmindex $L_{DEN}$ .....   | 31 |
| Anhang A3: | Kartierung Lärmindex $L_{Night}$ .....   | 32 |
| Anhang B:  | Ausgangsdaten und Emissionspegel der Straßen nach BUB .....                            | 33 |
| Anhang C:  | Lärmkartierung Straßen .....   | 34 |
| Anhang C1: | Teilbereich 1 – Nordost – Lärmindex $L_{DEN}$ .....                                    | 34 |
| Anhang C2: | Teilbereich 1 – Nordost – Lärmindex $L_{Night}$ .....                                  | 35 |
| Anhang C3: | Teilbereich 2 – Ortslage Issum – Lärmindex $L_{DEN}$ .....                             | 36 |
| Anhang C4: | Teilbereich 2 – Ortslage Issum – Lärmindex $L_{Night}$ .....                           | 37 |
| Anhang D:  | Angeschrieben Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange.....                   | 38 |

Anhang E: Einwendungen und Abwägungen..... 41

## 1 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.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>
- [4] Bericht über die Lärmkartierung für die Gemeinde Issum, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) NRW, vom 06.07.2023
- [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 11 Absatz 3 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 202) 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 Landesbetriebes Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) Geoinformationszentrum, Gebäude- und Straßendaten, 15.02.2024
- [8] Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie - Lärmkarten der 4. Runde nach § 47c BImSchG, Lärmaktionsplanung der 4. Runde nach § 47d BImSchG, Schreiben des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen an die Städte und Gemeinden mit Lärmkarten in Nordrhein-Westfalen vom 04.07.2023
- [9] 16. BImSchV - 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes - Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) 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 1 der Verordnung vom 28. Mai 2021 (BGBl. I S. 1251) 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] Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) – Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – **BUB** – inkl. Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB-D vom 7. September 2021

- [14] Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) – Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – **BEB** – vom 7. September 2021
- [15] Richtlinie (EU) 2020/367 der Kommission vom 4. März 2020 zur Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Festlegung von Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm
- [16] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-19), Ausgabe 2019, eingeführt durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 19/2020 Sachgebiet 12: Umweltschutz; 12.1: Lärmschutz StB 13/7144.2/02-20/3411587 Bonn, vom 24.11.2020
- [17] Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke - Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176) geändert worden ist
- [18] Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394) geändert worden ist
- [19] DIN 18005-1 - Schallschutz im Städtebau, Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung, Juli 2023
- [20] Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 - Schallschutz im Städtebau, Berechnungsverfahren – Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung, Juli 2023
- [21] DIN 45682 - Akustik – Thematische Karten im Bereich des Schallimmissionsschutzes, April 2020
- [22] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) – Dritte Aktualisierung in der Fassung vom 19.09.2022
- [23] LAI-Hinweise zur Lärmkartierung, Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) – Dritte Aktualisierung in der Fassung vom 27.01.2022
- [24] Lärmaktionsplanung - Anforderungen und Hilfestellung, Musterbericht, Umweltbundesamt Stand 07/2023
- [25] Environmental Noise Guidelines for the European Region, WHO, Juli 2018
- [26] WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Lärmfachliche Bewertung der neuen Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation für Umgebungslärm für die Europäische Region, Umweltbundesamt, Juli 2019
- [27] Bekanntmachung der Inzidenzrate für ischämische Herzkrankheiten nach § 5 Absatz 3b der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) vom 6. Dezember 2021, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, BAnz AT 20.12.2021 B5
- [28] Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung, Silent City, Umwelt-Bundesamt und Europäische Akademie für städtische Umwelt, Berlin 2008
- [29] Konformitätserklärung nach DIN 45687 der SoundPLAN GmbH vom 01.12.2022 für das Schallausbreitungs-Programmsystem SoundPLAN Version 9.0, das für die in diesem Bericht dokumentierten Schallprognoserechnungen verwendet wurde
- [30] Manuelle/Temporäre Straßenverkehrszählung der Bundesstraßen, Jahrgang 2021, Bundesanstalt für Straßenwesen, unter <https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Manuelle-Zaehlung.html?nn=1820340>, Stand März 2023

- [31] Angabe über Straßenbeläge B58, E-Mail Landesbetrieb Straßenbau NRW vom 21.11.2023
- [32] Angabe über Straßenbeläge A57, E-Mail Autobahn GmbH Niederlassung Rheinland vom 20.11.2023
- [33] ZTV Asphalt-StB 07/13 - Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2007/Fassung 2013
- [34] TAC 3208-17 Lärmaktionsplan Gemeinde Issum Stufe II, 18.12.2017
- [35] TAC 4498-19 Lärmaktionsplan Gemeinde Issum Stufe III, 24.08.2020

## 2 Erläuterungen der Abkürzungen

|                  |   |
|------------------|---|
| $L_{DEN}$        | Lärmindex Day, Evening, Night (24-Stunden-Wert) in dB(A)<br>$D, E, N$ = 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-19 in dB(A) für die Tagzeit (6-22 Uhr)   |
| $L_{r,N}$        | Beurteilungspegel nach RLS-19 in dB(A) für die Nachtzeit (22-6 Uhr)   |
| $DTV$            | Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in Kfz/24h  |
| $Kfz/a$          | Kraftfahrzeuge pro Jahr   |
| BlmSchG          | Bundes-Immissionsschutzgesetz   |
| BlmSchV          | Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz  |
| EG               | Europäische Gemeinschaft  |
| LAI              | Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz  |
| LANUV            | Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen   |
| LOA              | Lärmoptimierter Asphalt   |
| BUB              | Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) [13]                           |
| BEB              | Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm [14]   |
| $N$              | Anzahl der betroffenen Menschen   |
| WHO              | World Health Organization, Weltgesundheitsorganisation  |

### **3 Einleitung und Aufgabenstellung**

#### **3.1 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.

#### **3.2 Lärmkartierungen und Lärmaktionspläne**

Nach der Richtlinie 2002/49/EG [1] und der nationalen Umsetzung dieser EG-Richtlinie [2] bestand die Pflicht einer 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.

Anhand der Lärmkartierungen sind gemäß BImSchG [5] turnusmäßig alle 5 Jahre Lärmaktionspläne aufzustellen.

Lärmaktionspläne, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden sollen, 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.

### **3.3 Lärmaktionsplanung Gemeinde Issum**

Für die Gemeinde Issum ist als Fortschreibung der ersten drei Stufen nun die vierte Stufe der Lärmaktionsplanung zu erarbeiten.

Der Aufbau dieses Lärmaktionsplanes für die Gemeinde Issum orientiert sich an Anhang V „Mindestanforderungen für Aktionspläne“ nach Artikel 8 der Richtlinie 2002/49/EG [1] sowie dem Musterbericht [24].

#### **3.3.1 Erste und zweite Stufe der Lärmaktionsplanung**

In der ersten und zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung 2017 [34] 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.

#### **3.3.2 Dritte Stufe der Lärmaktionsplanung**

Aufgrund der aktualisierten Lärmkartierung 2017/2018 durch das LANUV-Nordrhein-Westfalen wurde 2020 gemäß § 47d BImSchG, der EU-Umgebungslärmrichtlinie sowie den Vorgaben des Landes NRW eine erneute fachliche Abhandlung zum Thema Lärmaktionsplanung - Stufe III durchgeführt [35].

Als Abweichungen gegenüber der Stufe II wurden nur neuere Verkehrszahlen (A57 und B58) angesetzt, weitere Änderungen waren 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 wurde im Rahmen der Stufe III nur eine Anpassung der Stufe II mit einer Darstellung der Änderungen durchgeführt, weitere Maßnahmen etc. wurden nicht behandelt.

Bezüglich der anzuwendenden Berechnungsmethoden wurden für die Stufe III weiterhin die vorläufigen Methoden [11][12][13] herangezogen.

Weiterhin verzichtet wurde hier auf die Erläuterungen zum Umgebungslärm sowie zur Notwendigkeit zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen. Es wurde auf die entsprechenden Textpassagen des Lärmaktionsplanes LAP II 2017 [34] verwiesen.

### **3.3.3 Vierte Stufe der Lärmaktionsplanung**

Aufgrund der aktualisierten Lärmkartierung 2022 durch das LANUV-Nordrhein-Westfalen [4] wird gemäß § 47d BImSchG [5], der EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] sowie den Vorgaben des Landes NRW [8] eine fachliche Abhandlung zum Thema Lärmaktionsplanung - Stufe IV notwendig.

Nach Fertigstellung und Veröffentlichung der Lärmkartierungen 2022 durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW [3] ist die Gemeinde Issum als zuständige Behörde nach dem Gesetz zur Umsetzung dieser EG-Richtlinie nun verpflichtet, einen entsprechenden neuen Lärmaktionsplan aufzustellen.

Lärmprobleme und Lärmauswirkungen sollen hier für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen betrachtet werden.

Das Gemeindegebiet Issum ist heute von Geräuschemissionen der Hauptverkehrsstraßen Autobahn A57 sowie Bundesstraße B58 betroffen. Der Lärmaktionsplan Stufe IV befasst sich daher ausschließlich mit diesen beiden Verkehrswegen.

Als Abweichungen gegenüber der Stufe III sind nun neben neueren Verkehrszahlen (A57 und B58) auch neue Rechenverfahren zur Berechnung der Geräuschemissionen aus Straßenverkehr gemäß [13] sowie neue Rechenverfahren zur Bestimmung der Belastetenzahlen gemäß [14] anzusetzen. Weitere Änderungen sind im betroffenen Bereich in Issum nicht erfolgt bzw. nicht bekannt. Dies betrifft auch Bebauungspläne im Bereich der betroffenen Straßenwege. Es erfolgte allerdings eine Anpassung der Anwohnerzahlen, hier wurden die Daten größtenteils aus der Lärmaktionsplanung 2017 übernommen und mit Daten des Landesbetriebes Information und Technik Nordrhein-Westfalen [7] ergänzt.

Es sind wirksame Maßnahmen zur Verminderung der Betroffenenzahlen 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.

#### 4 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 zuletzt 2022 diese Lärmkarten mit den Statistiken über die Betroffenheiten zur Verfügung gestellt [4]. Die Lärmkarten und der Bericht sind im Internet der Öffentlichkeit unter

„<https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>“ [3]

zugänglich.

Die Lärmaktionspläne sind von den Gemeinden aufzustellen [6]. 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 A57 liegen bei der Autobahn GmbH, Niederlassung Rheinland in Krefeld, die Zuständigkeiten für Maßnahmen an der B58 liegen beim Landesbetrieb Straßen NRW 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 nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz. Von dort werden die Unterlagen an die EU-Kommission weitergeleitet.

## **5 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 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.

## 6 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].

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 diese Indizes mit den Beurteilungspegeln nach RLS-19 [16]  $L_{r,T}$  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 [1] bzw. des § 2 der 34. BImSchV [10].

Für Lärmaktionspläne nach deutschem Recht gibt es keine Grenz- oder Auslösewerte, bei deren Überschreitung Aktionen zwingend vorgeschrieben werden. Empfehlungen und Anregungen werden zwar gegeben [28], die „Auslösewerte“ (Ziff. 2) des Runderlasses Lärmaktionsplanung von 2008 [6] können gemäß [8] jedoch nicht mehr angewandt werden.

Daher werden hier im Rahmen der Lärmkartierung alle Betroffenen ab den Schwellenwerten  $L_{DEN} = 55$  dB(A) und  $L_{Night} = 50$  dB(A) gemäß [22] ohne die Anwendung von Auslösewerten ausgewiesen.

Weitere in Deutschland geltende nationale Immissionsgrenz-, Auslöse- und Richtwerte sind im Anhang III der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung [22] aufgeführt.

## 7 Lärmkartierung durch das LANUV

Das Gemeindegebiet Issum ist nur von zwei Hauptverkehrsstraßen (A57 und B58) betroffen. Entsprechend erfolgte auch nur eine Kartierung des Straßenlärms dieser beiden Verkehrswege.

Anhang A1 zeigt die gesamte Gemeinde Issum und die im Berichtsjahr 2022 darin durch das LANUV kartierten Straßen [4]. Die Lärmkarte gemäß [3] über 24 h für den Lärmindex  $L_{DEN}$  ist in Anhang A2 wiedergegeben, für die Nachtzeit (Lärmindex  $L_{Night}$ ) in Anhang A3.

Bei der bereits durchgeführten Lärmkartierung durch das LANUV [4] für die Gemeinde Issum wurden 2022 die von der Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr geschätzte Gesamtzahl  $N$  der Menschen, die betroffenen Flächen und die Anzahl der betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser wie folgt ermittelt:

Tabelle 7.1: Ergebnisse der Lärmkartierung 2022:  
**Gesamtanzahl  $N$  von betroffenen Menschen** in der Gemeinde Issum, berechnet nach BUB [13], die in Gebäuden leben mit Lärmbelastungen gemäß BEB [14] an Fassaden mit  $L_{DEN} > 55$  dB(A) und  $L_{Night} > 50$  dB(A) nach [4]

| $L_{DEN}$ in dB(A)   | $\geq 55 - 59$ | $\geq 60 - 64$ | $\geq 65 - 69$ | $\geq 70 - 74$ | $\geq 75$ |
|----------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------|
| $N$                  | 313            | 204            | 96             | 50             | 21        |
| $L_{Night}$ in dB(A) | $\geq 50 - 54$ | $\geq 55 - 59$ | $\geq 60 - 64$ | $\geq 65 - 69$ | $\geq 70$ |
| $N$                  | 251            | 111            | 57             | 24             | 0         |

Tabelle 7.2: Ergebnisse der Lärmkartierung 2022:  
**Gesamtfläche der belasteten Gebiete** in der Gemeinde Issum mit  $L_{DEN} > 55$  dB(A) nach [4]

| $L_{DEN}$ in dB(A)       | $> 55$ | $> 65$ | $> 75$ |
|--------------------------|--------|--------|--------|
| Größe in km <sup>2</sup> | 7,29   | 1,70   | 0,38   |

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

Tabelle 7.3: Ergebnisse der Lärmkartierung 2022:  
**Gesamtzahl  $N$  der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser** der Gemeinde Issum mit  $L_{DEN} > 55$  dB(A) nach [4]

| $L_{DEN}$ in dB(A)     | $> 55$ | $> 65$ | $> 75$ |
|------------------------|--------|--------|--------|
| $N$ Wohnungen          | 324    | 78     | 10     |
| $N$ Schulgebäude       | 0      | 0      | 0      |
| $N$ Krankenhausgebäude | 0      | 0      | 0      |

## **8 Berücksichtigte Hauptverkehrsstraßen und Verkehrsbelastungen Gemeinde Issum**

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

Ein Lärmaktionsplan ist zum jetzigen Zeitpunkt der Stufe IV für alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kfz/Jahr aufzustellen. Solche Belastungen sind im Gemeindegebiet Issum nur auf der A57 im gesamten Gemeindegebiet mit ca. 10,08 Mio. Kfz/Jahr und der B58 im nordöstlichen Bereich von der A57 bis hinter den Ortsteil Issum mit ca. 3,95 Kfz/Jahr gegeben [30]. Die A57 verläuft im nordöstlichen Gemeindegebiet entlang der Gemeindegrenze. Die B58 ist eine wichtige Zubringerstraße vom Ortszentrum Issum zur Autobahn A57 und dient gleichzeitig als Umgehungsstraße für das Ortszentrum Issum. Nach Angabe des LANUV sollen für den aktuellen Lärmaktionsplan der Stufe IV die Verkehrsbelastungszahlen aus 2021 basierend auf den Verkehrszahlen der Bundesverkehrswegezählung [30] verwendet werden.

Im Weiteren werden beide Straßen auf Basis der digitalen LANUV-Daten [7] in Ergänzung mit eigenen örtlichen Feststellungen und Daten untersucht. Die aktuellen tatsächlich zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wurden bei Ortsterminen durch Inaugenscheinnahme ermittelt und den nachstehend aufgeführten Berechnungsergebnissen zugrunde gelegt. Abweichungen gegenüber dem LANUV-Modell sind dabei möglich. Die Verkehrsbelastungsdaten der Straßen wurden für jede Fahrtrichtung getrennt aufgeführt. Die Aufteilung der Verkehrsdaten auf die Fahrzeugklassen gemäß BUB erfolgte gemäß Tabelle 3 der LAI-Hinweise zur Lärmkartierung [23].

Für die A57 und die B58 wurde entsprechend den Angaben des LANUV sowie gemäß den Angaben des Landesbetriebes Straßenbau NRW [31] (für die B58) bzw. der Autobahn GmbH [32] (für die A57) der eingebaute Straßenbelag berücksichtigt. Danach wurde für beide Straßen im betreffenden Bereich ein Belag mit der Bezeichnung SMA 8 S. Die entsprechenden Koeffizienten für die Korrektur für Straßenoberflächen wurden danach gemäß den Berechnungsmethoden BUB bzw. der zugehörigen Datenbank BUB-D [13] berücksichtigt.

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

## 9 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 gemäß [30] und daraus bestimmten Emissionspegel gemäß BUB [13] sind im Detail im Anhang B aufgeführt.

Ausgehend von den Verkehrsdaten wurden die beiden Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  (Erläuterungen siehe Abschnitt 2) gemäß den Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen - BUB [13] mit einem Raster von 10 x 10 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. Gemäß der 34. BImSchV [10] sowie den LAI Hinweisen zur Lärmkartierung [23], die im vorliegenden Fall für die IV Stufe der Lärmaktionsplanung zugrunde gelegt werden, sind für die Lärmkarten die Farben der DIN 45682 [21] 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 folgenden Abbildungen (Abbildung 9.1 und Abbildung 9.2) zeigen die verkleinerten Kartenausschnitte für den  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  zur direkten Information.

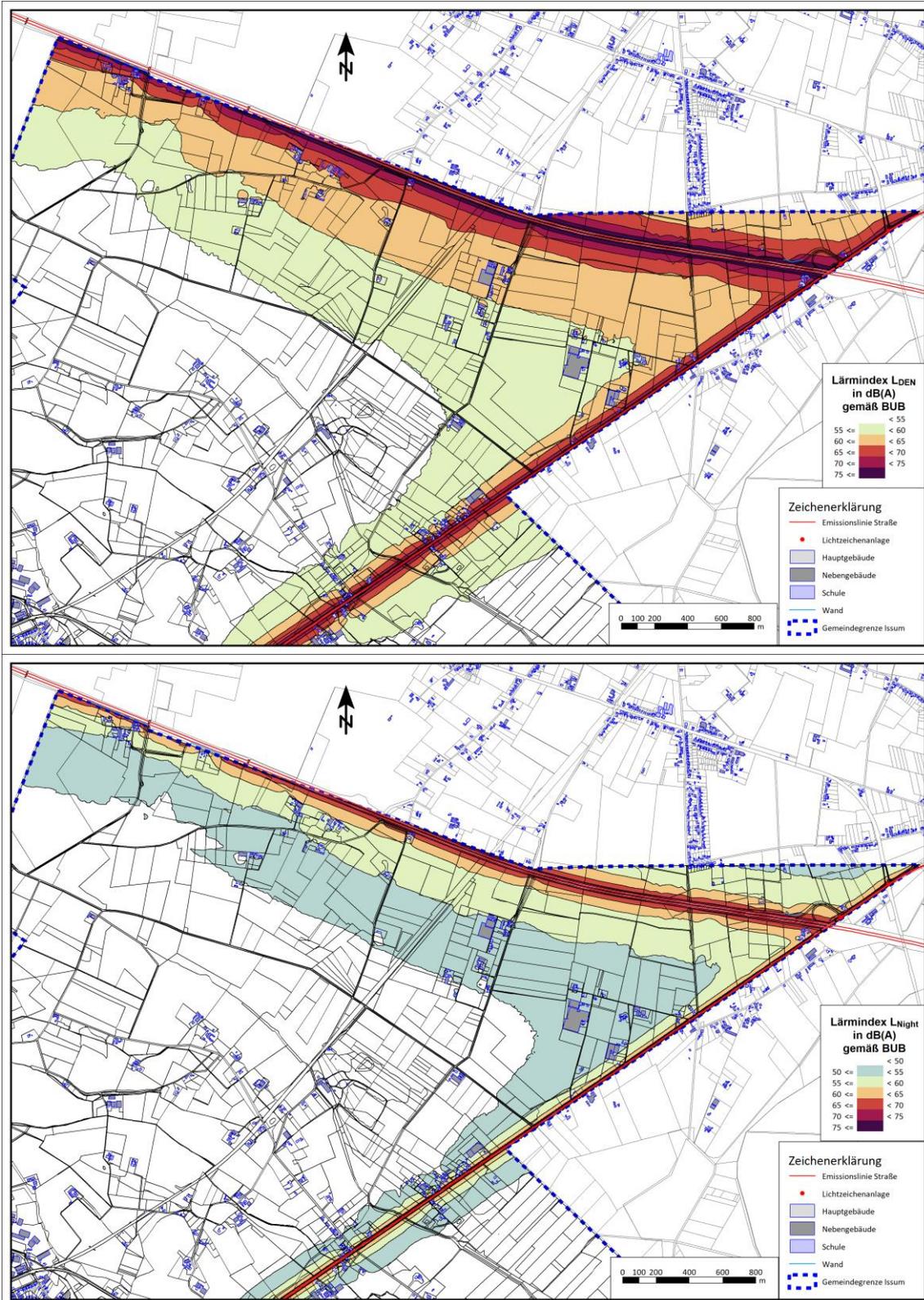


Abbildung 9.1:  $L_{DEN} > 55$  dB(A) (oben) und  $L_{Night} > 50$  dB(A) (unten) Teilbereich 1 – Nordost – entlang der Hauptverkehrsstraßen

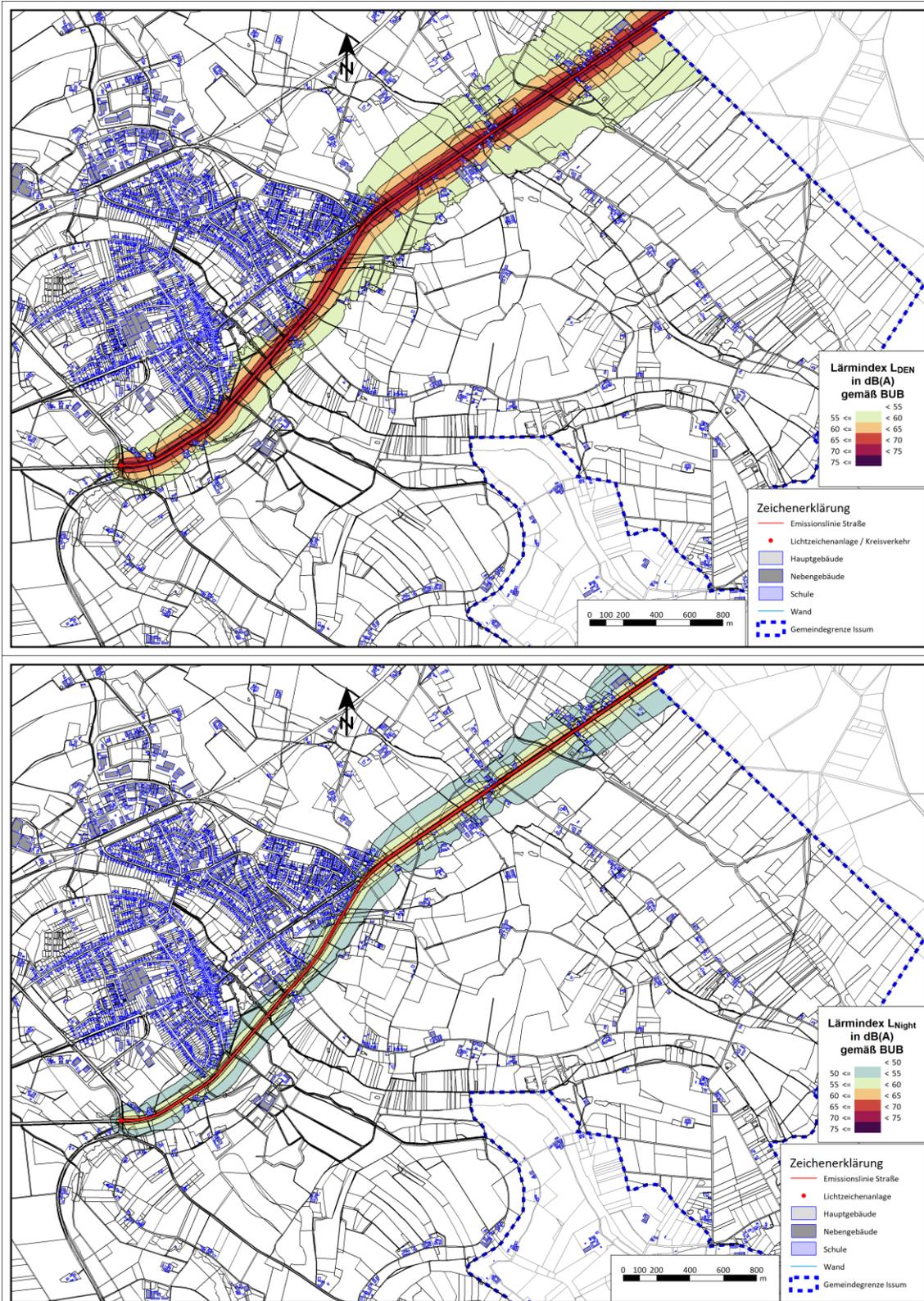


Abbildung 9.2:  $L_{DEN} > 55$  dB(A) (oben) und  $L_{Night} > 50$  dB(A) (unten) **Teilbereich 2** – Ortslage Issum – entlang der Hauptverkehrsstraßen

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 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.

## 10 Bewertung der Ist-Situation

### 10.1 Anzahl betroffener Menschen und Gebäude

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 größtenteils aus der Lärmaktionsplanung 2017 übernommen und mit den aktuellen Daten des Landesbetriebes Information und Technik Nordrhein-Westfalen [7] ergänzt.

Anschließend wurde für diese Gebäude nach der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm - BEB [14] – die Anzahl der betroffenen Menschen neu berechnet.

In der nachstehenden Tabelle 10.1 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 [4] sind in Klammern zur Information mit eingetragen.

Tabelle 10.1: Gesamtanzahl  $N$  von betroffenen Menschen in der Gemeinde Issum, neu berechnet 2024 nach BEB [14], die in Gebäuden leben mit Lärmbelastungen gemäß BUB [13] an Fassaden mit  $L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} > 50 \text{ dB(A)}$ , in Klammern (...) LANUV-Werte 2022 nach [4] zum Vergleich

| $L_{DEN}$ in dB(A)   | 55-59        | 60-64        | 65-69      | 70-74      | > 75      |
|----------------------|--------------|--------------|------------|------------|-----------|
| $N$                  | 227<br>(313) | 133<br>(204) | 89<br>(96) | 53<br>(50) | 1<br>(21) |
| $L_{Night}$ in dB(A) | 50-54        | 55-59        | 60-64      | 65-69      | > 70      |
| $N$                  | 167<br>(251) | 118<br>(111) | 52<br>(57) | 15<br>(24) | 0<br>(0)  |

Die Unterschiede zu den LANUV-Zahlen ergeben sich aus aktuellen Einwohner- und Straßenbelastungszahlen gemäß [30] in Verbindung mit den örtlichen Feststellungen 2023 sowie den neueren Angaben des Landesbetriebes Straßenbau NRW [31] sowie der Autobahn GmbH [32].

Die betroffenen Flächen wurden wie folgt ermittelt:

Tabelle 10.2: Gesamtfläche der belasteten Gebiete in der Gemeinde Issum mit  $L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$ , neue Lärmkartierung 2024 in Klammern (...) LANUV-Werte 2022 nach [4] zum Vergleich

| $L_{DEN}$ in dB(A)     | > 55           | > 65           | > 75           |
|------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Größe in $\text{km}^2$ | 7,00<br>(7,29) | 1,65<br>(1,70) | 0,35<br>(0,38) |

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

Tabelle 10.3: Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser der Gemeinde Issum mit  $L_{DEN} > 55$  dB(A), neue Lärmkartierung 2024, in Klammern (....) LANUV-Werte 2022 nach [4] zum Vergleich

| $L_{DEN}$ in dB(A) | > 55         | > 65       | > 75      |
|--------------------|--------------|------------|-----------|
| Wohnungen          | 262<br>(324) | 68<br>(78) | 1<br>(10) |
| Schulgebäude       | 0<br>(0)     | 0<br>(0)   | 0<br>(0)  |
| Krankenhausgebäude | 0<br>(0)     | 0<br>(0)   | 0<br>(0)  |

### 10.2 Analyse gesundheitlicher Auswirkungen und Belästigungen

Neben den bereits aufgeführten Angaben zu lärmbelasteten Menschen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern ist auch die geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen zu bestimmen und anzugeben. Gemäß § 4 Absatz 4 Nummer 9 der 34. BImSchV [10] sind zusammen mit den Lärmkarten tabellarische Angaben zu veröffentlichen über

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

Unter ischämischer Herzkrankheiten, auch koronare Herzkrankheit, versteht, man eine Erkrankung der Herzkranzgefäße (Koronararterien).

Die Ermittlung erfolgt entsprechend der EU-Richtlinie 2020/367 [15] auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen getrennt für jede Lärmquellenart. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien der WHO [25]. Für die Berechnung der Fälle ischämischer Herzkrankheiten und der Fälle starker Belästigung wird der  $L_{DEN}$  zugrunde gelegt, bei den Fällen starker Schlafstörung der  $L_{Night}$ .

Die gesundheitlichen Endpunkte „starke Belästigung“ und „starke Schlafstörung“ sind für Straßenverkehrs-, Schienenverkehrs- und Fluglärm getrennt anzugeben. Für die „ischämische Herzkrankheit“ sind ausschließlich die Fälle durch Straßenverkehrslärm zu berechnen.

Als Eingangsdaten der Berechnungen werden die in Abschnitt 10.1 gemachten tabellarischen Angaben über die geschätzte Zahl der lärmbelasteten Menschen in den jeweiligen 5 dB-Isophonen-Bändern verwendet. Für die Ermittlung der geschätzten Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten

ist für die hier vorliegenden vierte Runde der Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung gemäß [27] eine Inzidenzrate von 540 je 100 000 Einwohnenden (und Jahr) zugrunde zu legen.

Im Einzelnen haben sich die folgende Werte ergeben:

Tabelle 10.4: Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung

| Anzahl Fälle ischämischer Herzkrankheiten | Anzahl Fälle starker Belästigung | Anzahl Fälle starker Schlafstörung |
|---|----------------------------------|------------------------------------|
| 0   | 89                               | 24                                 |

### 10.3 Vergleich der Lärmkarten und der Betroffenenzahlen mit vorherigen Lärmaktionsplänen

Aufgrund der neu anzuwendenden Berechnungsmethoden BUB [13] ergeben sich gegenüber den vorherigen (vorläufigen) Berechnungsmethoden [11] bereits zum Teil erhebliche Abweichungen bei der Berechnung der Lärmkarten. In den LAI-Hinweisen zur Lärmkartierung [23] heißt es hierzu:

*„Auch ohne die erheblichen Änderungen aufgrund des in der BEB neu eingeführten Verfahren zur Ermittlung der Belasteten ... ist ein allgemeingültiger Vergleich der Lärmkarten nach VBUS und BUB nicht möglich. Diese Tatsache ist bei der Veröffentlichung der Lärmkarten gegenüber den Nutzern zu kommunizieren.“*

Durch die ebenfalls neuen Berechnungsmethoden zur Ermittlung der Belastetenzahlen - BEB [14] - ergeben sich noch gravierendere Unterschiede zu den vorherigen Lärmaktionsplänen, bei denen die Belasteten gemäß den VBEB [12] bestimmt wurden. In den LAI-Hinweisen zur Lärmkartierung [23] wird hierzu ausgeführt:

*„Für die Lärmkartierung 2022 ist dementsprechend eine deutliche Zunahme der Belastetenzahlen gegenüber den vorangegangenen Kartierungsrunden zu erwarten.“*

*Ein Vergleich mit den vergangenen Runden der Lärmkartierung ist damit kaum möglich, eine Entwicklung der Lärmsituation oder Erfolge von Lärmschutzmaßnahmen lassen sich ebenfalls nicht daraus ableiten. ...“*

## 11 Fazit der Analyse

Es ergeben sich nur an relativ wenigen Wohnungen im Gemeindebereich Issum sehr hohe Belastungswerte. So beschränkt sich die Anzahl der Wohnungen mit Werten von  $L_{DEN} > 70$  dB(A) auf 24 Wohnungen mit insgesamt 54 Betroffenen und mit Werten von  $L_{Night} > 60$  dB(A) auf 30 Wohnungen mit insgesamt 67 Betroffenen jeweils gemäß BEB [14].

Gemäß [22] stellen diese Lärmwerte eine Grenze dar, „bei deren Überschreitung sich das Ermessen der Behörden zur Pflicht einzuschreiten verdichtet“.

Auch bei der Analyse gesundheitlicher Auswirkungen ergeben sich für die ischämischen Herzkrankheiten keine und bei den Belästigungen und Schlafstörungen verhältnismäßig geringe Anzahlen.

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.

## 12 Lärminderungsmaßnahmen

### 12.1 Vorhandene Maßnahmen

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

- Lärmschutzwand Ortslage Issum, nördlich der Weseler Straße (B58), südwestlich ARAL-Tankstelle, Höhe ca. 3 m, Gesamtlänge ca. 142 m
- Lärmschutzwand südwestlich A57 Höhe Bönninghardt 32-35, Gesamtlänge ca. 375 m, Höhe ca. 2 m
- Lärmschutzwand südwestlich A57 Höhe Bönninghardt 31/31a, Gesamtlänge ca. 200 m, Höhe ca. 4 m
- Einbau eines lärmindernden Straßenbelages mit der Bezeichnung SMA 8 S auf der B58 gemäß [31] ab der Einmündung L362 bis zur östlichen Gemeindegrenze (Abschnitte B58 16 bis 19, die Bezeichnungen der genannten Abschnitte sind der Straßeninformationsbank Nordrhein-Westfalen (NWSIB) entnommen) sowie der A57 gemäß [32] im gesamten Gemeindegebiet.

Bei den am stärksten vom Lärm betroffenen Wohnhäusern handelt sich überwiegend um Straßenrandbebauungen entlang der B58 und um eine geringe Anzahl Gehöfte entlang der A57. Ob die Hauseigentümer bereits passiven, d. h. baulichen Schallschutz (Schallschutzfenster, schalldämmte Lüftungen) eingebaut haben, ist nicht bekannt.

### 12.2 Maßnahmen allgemein

#### 12.2.1 Lärmarme Fahrbahnoberflächen

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

Auf den hier betroffenen Straßen A57 und B58 ist bereits gemäß [31][32] ein gegenüber einem nicht geriffelten Gussasphalt lärmgeminderter Belag (SMA 8 S) aufgebracht. Die Minderung gemäß BUB-D [13] beträgt ca. 2 dB.

Eine weitere Minderung kann hier an Straßen außerorts wie Autobahnen und Bundesstraßen mit höheren Geschwindigkeiten (> 60 km/h) nur durch den Einbau offenerporiger Asphalte (OPA) erfolgen. Durch Verwendung eines offenerporigen Asphalttes aus PA 8 nach ZTV Asphalt StB 07/13 [33] würde sich eine zusätzliche Minderung von ca. 4,5 – 5 dB ergeben.

### 12.2.2 Geschwindigkeitsreduzierungen

Geschwindigkeitsbegrenzungen können insbesondere bei einer gleichzeitigen Verstärkung des Verkehrsflusses den Lärm mindern. Nach BUB [13] ist für die belasteten Straßenzüge in Issum mit den Lkw-Anteilen gemäß [30] mit Pegelminderungen von

ca. 1,0 dB bei Reduzierung von  $v = 130/80$  km/h auf  $100/80$  km/h (Pkw/Lkw)

ca. 2,7 dB bei Reduzierung von  $v = 100/80$  km/h auf  $70/70$  km/h (Pkw/Lkw)

ca. 3,5 dB bei Reduzierung von  $v = 70/70$  km/h auf  $50/50$  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.

### 12.3 Empfohlene Maßnahmen

Trotz der geringen Zahl Betroffener kann in Erwägung gezogen werden, Straßenabschnitte der B58 zwischen der Autobahn A57 und der Ortslage Issum, insbesondere im Bereich von Wohnhäusern, lärmäßig zu mindern. Hierzu wurden bereits im Lärmaktionsplan der zweiten Stufe [34] folgende Maßnahmen beschrieben:

- a) Geschwindigkeitsbegrenzung von heute 100 km/h auf 70 km/h im Bereich der Wohnhäuser entlang der Weseler Straße (B58) und auf 100 km/h auf der A57: Minderungserwartung rechnerisch 2,7 dB; kurzfristig umsetzbar.

- b) Einbau von lärmärmeren Fahrbahnoberflächen auf der B58, z. B. offenporige Asphalte (OPA)  
Minderungserwartung mindestens 4,5 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 nur sehr wenige Betroffenen (< 10 %) entfallen bzw. weniger belastet, wie bereits in [34] und [35] beschrieben.

Die Maßnahme b) nur an der B58 lässt die Betroffenenzahl dagegen um ca. 27 % ( $L_{DEN}$ ) bzw. ca. 30 % ( $L_{Night}$ ) abnehmen.

Eine Kombination der Maßnahmen a) (hier nur für die B58) und b) würde zu einer Abnahme der insgesamt Betroffenen um ca. 35 % ( $L_{den}$ ) bzw. ca. 39 % ( $L_{night}$ ) führen. Die Abnahme der Betroffenen mit Werten über 70 dB(A) für den  $L_{DEN}$  würde sogar ca. 92 % betragen.

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) auf der B58 als vorrangige Maßnahme zu betrachten. In Kombination mit einer Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich der Wohnhäuser entlang der B58 von derzeit 100 km/h auf 70 km/h ließe sich die Anzahl der betroffenen Menschen um mehr als 35 % reduzieren. Auf Grundlage der bereits in der Stufe II der Lärmaktionsplanung getroffenen Empfehlungen sowie der damaligen Einwendungen der Träger öffentlicher Belange bei der Stufe II und III der Lärmaktionsplanung (hier: Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Niederrhein in Mönchengladbach, sowie Landesbetrieb Straßenbau NRW, Autobahnniederlassung Krefeld) ist allerdings der Einbau eines offenporigen Asphaltbelags auf Bundesstraßen nicht vorgesehen, ein Einbau erfolgt nur auf Autobahnen.

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.

#### **12.4 Langfristige Maßnahmen**

Verbesserungen des Lärmschutzes entlang der A57 sind denkbar (Tempolimit 100 km/h, Offenporiger Asphalt). Zuständig wäre der Bund und damit die Autobahn GmbH. Die Gemeinde Issum hat keinen unmittelbaren Einfluss auf deren Planungen entlang der A57.

Ebenso sind Verbesserungen des Lärmschutzes entlang der B58 denkbar (Tempolimit 70 km/h, Offenporiger Asphalt). Zuständig wäre der Bund und damit der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Niederrhein, Hauptsitz Mönchengladbach. Die Gemeinde Issum hat keinen unmittelbaren Einfluss auf deren Planungen entlang der B58.

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 A57 oder der B58 mit Lärmbelastungen oberhalb der schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005 [20] 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 jeweiligen Bebauungsplan festgesetzt.

### **13 Ruhige Gebiete**

Die Umgebungslärmrichtlinie [1] verlangt die Behandlung von sogenannten ruhigen Gebieten. Gemäß § 47 d Abs. 2 BImSchG [5] handelt es sich bei ruhigen Gebieten um Bereiche und Regionen, die gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen sind.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind nur zwei Hauptverkehrsstraßen in Issum in die Lärmkartierung eingegangen. Kleinere Straßen und Straßen mit geringeren Verkehrszahlen sowie weitere Geräuschquellen sind nicht erfasst worden, so dass keine flächendeckende Lärmkartierung vorliegt. Die konkrete Ausweisung von ruhigen Gebieten kann somit anhand der Lärmkartierung nicht erfolgen.

Zudem sind insgesamt weniger als 13 % des Gemeindegebietes ganztägig mit Pegeln aus den Hauptverkehrsstraßen über 55 dB(A) belastet. Das bedeutet, dass über 87 % der Fläche ganztägig mit Pegeln unter 55 dB(A) belastet sind. Die vom Lärm der Hauptverkehrsstraßen nicht betroffenen Bereiche überwiegen somit deutlich.

Aus den oben genannten Gründen wird hier daher auf weitere Untersuchungen und auf eine Ausweisung von ruhigen Gebieten verzichtet.

Es wird trotzdem 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.

## 14 Öffentliche Beteiligung und Einwendungen

### 14.1 Offenlage des Entwurfes des LAP IV

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 29.07.2024 bis einschließlich 29.08.2024 bei der Gemeindeverwaltung Issum, Herrlichkeit 7-9, Zimmer 111, sowie nach mündlicher Vereinbarung zu jedermanns Einsicht öffentlich aus. Während dieser Zeit konnten die vorgenannten Unterlagen ebenfalls auf der Internetseite des Beteiligungsportales <https://beteiligung.nrw.de/portal/issum/beteiligung/themen> eingesehen werden. Anregungen konnten während der Auslegungsfrist schriftlich, zur Niederschrift oder per E-Mail vorgebracht werden.

Die Beteiligung der Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange erfolgte in der Zeit vom 12.07.2024 bis einschließlich 15.08.2024. Alle angeschriebenen Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sind den Tabellen in Anhang D zu entnehmen. In den Tabellen ist auch vermerkt, ob jeweils eine Stellungnahme abgegeben wurde oder nicht.

## 14.2 Einwendungen

Es gingen insgesamt 8 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange ein. Von Seiten der Öffentlichkeit gingen keine Einwendungen oder Stellungnahmen ein.

Alle Einwendungen zum Entwurf des LAP IV enthält der Anhang E. Die Einwendungen wurden seitens der Stadtverwaltung einzeln bewertet und abgewogen, die Ergebnisse sind im Anhang E ebenfalls mit aufgeführt.

Aus den Einwendungen ergeben sich keine weiteren wesentlichen Änderungen des Lärmaktionsplanes Stufe IV.

Grevenbroich, den 06.09.2024



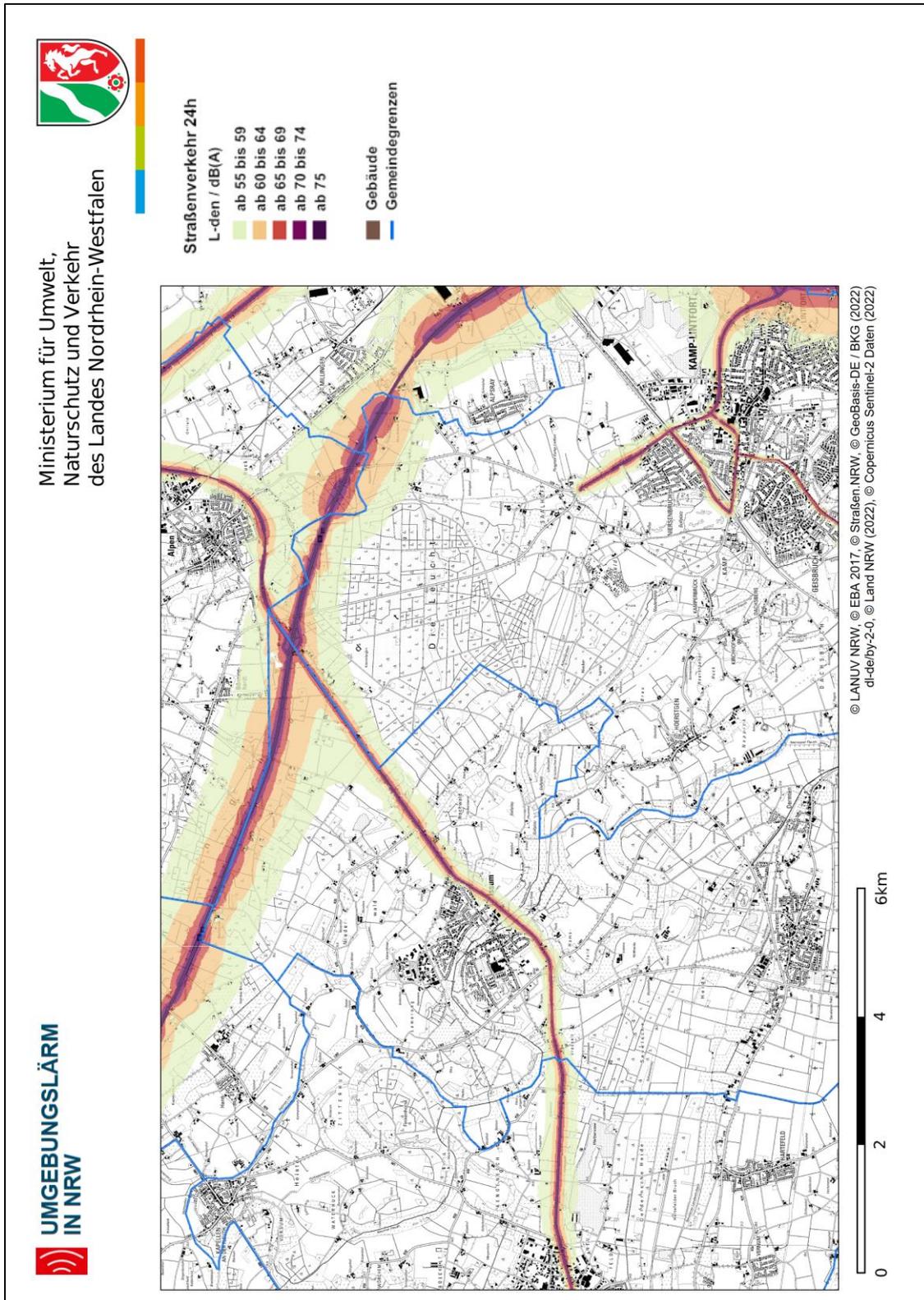
Dipl.-Ing. Ulrich Wilms  
(Ö. b. u. v. S. für Schallimmissionsschutz,  
fachlich Verantwortlicher Modul Immissionsschutz)



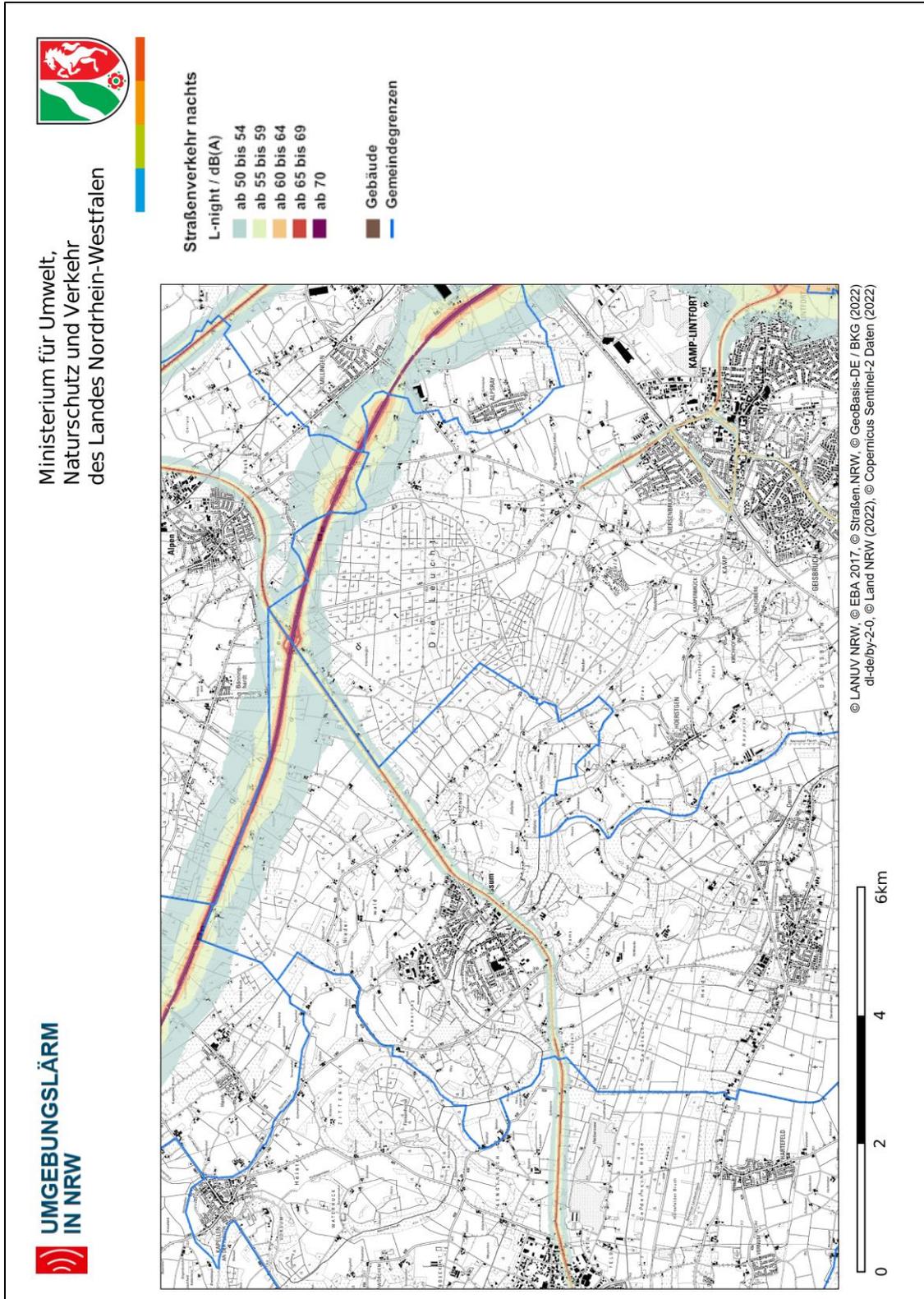
Dipl.-Ing. (FH) Florian Ruckeisen  
(stellvertretender fachlich Verantwortlicher  
Modul Immissionsschutz)



Anhang A2: Kartierung Lärmindex  $L_{DEN}$



Anhang A3: Kartierung Lärmindex *L<sub>Night</sub>*



## Anhang B: Ausgangsdaten und Emissionspegel der Straßen nach BUB

| Straße      | KM    | km    | DTV | Kfz/24h | Straßenoberfläche                                    | Q Cat1 Kfz/h | Q Cat1 km/h | Q Cat2 Kfz/h | Q Cat2 km/h | Q Cat3 Kfz/h | Q Cat3 km/h | Q Cat4a Kfz/h | Q Cat4a km/h | Q Cat4b Kfz/h | Lw Tag dB(A) | Lw Abend dB(A) | Lw Nacht dB(A) |
|-------------|-------|-------|-----|---------|--|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|---------------|--------------|---------------|--------------|----------------|----------------|
| A57 FR Nord | 0     | 20001 | 0   | 20001   | Spitlmastvespshalte SMA 8 nach ZTV Asphalt-SIB 07/13 | 1111,8       | 130         | 30,6         | 90          | 128,78       | 90          | 0             | 50           | 3,83          | 92,4         | 89,6           | 85             |
| A57 FR Nord | 5,991 | 13812 | 0   | 13812   | Spitlmastvespshalte SMA 8 nach ZTV Asphalt-SIB 07/14 | 740,46       | 130         | 28,21        | 90          | 110,19       | 90          | 0             | 50           | 2,64          | 91,1         | 88,1           | 83,9           |
| A57 FR Süd  | 9,896 | 20001 | 0   | 20001   | Spitlmastvespshalte SMA 8 nach ZTV Asphalt-SIB 07/15 | 1111,8       | 130         | 30,6         | 90          | 128,78       | 90          | 0             | 50           | 3,83          | 92,4         | 89,6           | 85             |
| B56 FR West | 0     | 8449  | 0   | 8449    | Spitlmastvespshalte SMA 8 nach ZTV Asphalt-SIB 07/17 | 498          | 100         | 11,03        | 80          | 38,05        | 80          | 1,1           | 45           | 3,31          | 89           | 86             | 81,4           |
| B56 FR West | 1,484 | 8449  | 0   | 8449    | Spitlmastvespshalte SMA 8 nach ZTV Asphalt-SIB 07/18 | 498          | 70          | 9,53         | 70          | 24,36        | 70          | 1,06          | 45           | 2,47          | 83,6         | 80,4           | 76,3           |
| B56 FR West | 2,504 | 5405  | 0   | 5405    | Spitlmastvespshalte SMA 8 nach ZTV Asphalt-SIB 07/19 | 315,58       | 100         | 9,53         | 80          | 24,36        | 80          | 1,06          | 45           | 2,47          | 84,2         | 81,2           | 76,6           |
| B56 FR West | 2,683 | 5405  | 0   | 5405    | Spitlmastvespshalte SMA 8 nach ZTV Asphalt-SIB 07/20 | 315,58       | 70          | 9,53         | 70          | 24,36        | 70          | 1,06          | 45           | 2,47          | 81,6         | 78,3           | 74,1           |
| B56 FR Ost  | 6,078 | 5405  | 0   | 5405    | Spitlmastvespshalte SMA 8 nach ZTV Asphalt-SIB 07/21 | 315,58       | 100         | 9,53         | 80          | 24,36        | 80          | 1,06          | 45           | 2,47          | 84,2         | 81,2           | 76,6           |
| B56 FR Ost  | 6,242 | 5405  | 0   | 5405    | Spitlmastvespshalte SMA 8 nach ZTV Asphalt-SIB 07/22 | 315,58       | 70          | 9,53         | 70          | 24,36        | 70          | 1,06          | 45           | 2,47          | 81,6         | 78,3           | 74,1           |
| B56 FR Ost  | 6,531 | 8449  | 0   | 8449    | Spitlmastvespshalte SMA 8 nach ZTV Asphalt-SIB 07/24 | 315,58       | 50          | 9,53         | 50          | 24,36        | 50          | 1,06          | 45           | 2,47          | 78,1         | 74,8           | 70,2           |
| B56 FR Ost  | 7,549 | 8449  | 0   | 8449    | Spitlmastvespshalte SMA 8 nach ZTV Asphalt-SIB 07/26 | 498          | 70          | 11,03        | 70          | 38,05        | 70          | 1,1           | 45           | 3,31          | 83,5         | 80,3           | 76,2           |
| B56 FR Ost  | 7,549 | 8449  | 0   | 8449    | Spitlmastvespshalte SMA 8 nach ZTV Asphalt-SIB 07/26 | 498          | 100         | 11,03        | 80          | 38,05        | 80          | 1,1           | 45           | 3,31          | 86,1         | 83,1           | 79,5           |

### Legende

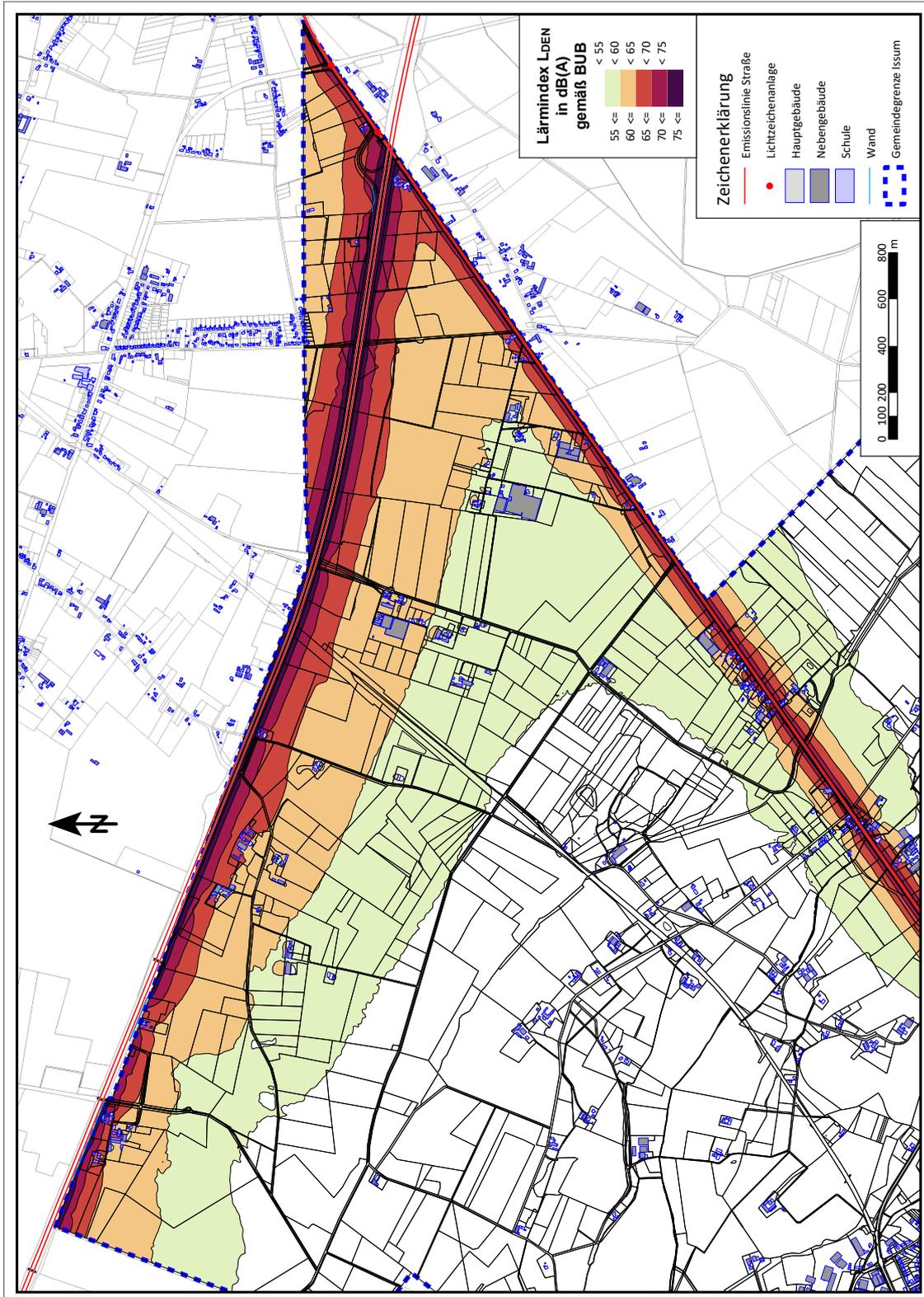
|                   |         |
|-------------------|---------|
| Straße            | km      |
| KM                | Kfz/24h |
| DTV               | km      |
| Straßenoberfläche | Kfz/24h |
| Q Cat1            | Kfz/h   |
| v Cat1            | km/h    |
| Q Cat2            | Kfz/h   |
| v Cat2            | km/h    |
| Q Cat3            | Kfz/h   |
| v Cat3            | km/h    |
| Q Cat4a           | Kfz/h   |
| v Cat4a           | km/h    |
| Q Cat4b           | Kfz/h   |
| v Cat4b           | km/h    |
| Lw Tag            | dB(A)   |
| Lw Abend          | dB(A)   |
| Lw Nacht          | dB(A)   |

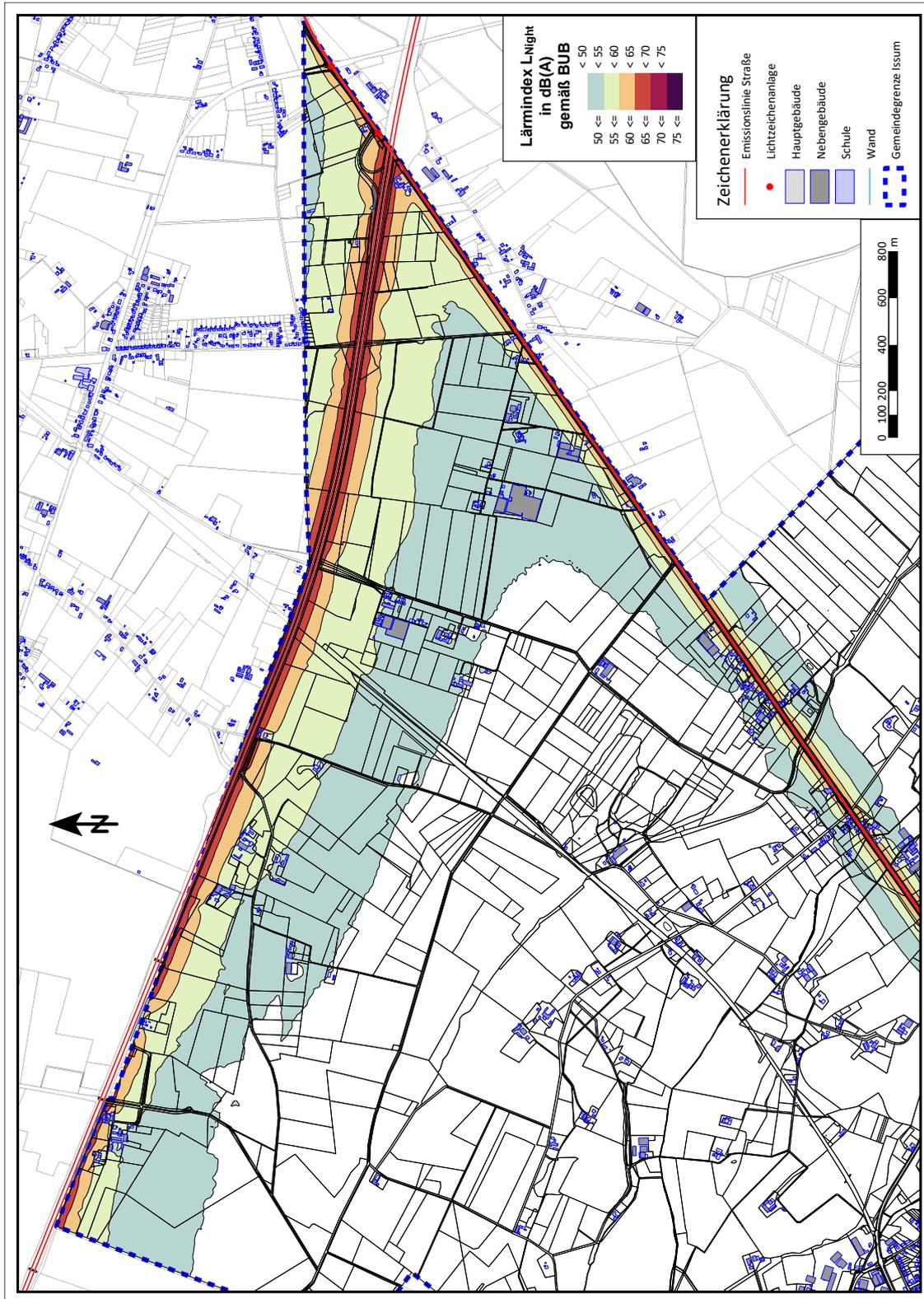
|  |  |
|--|--|
| Straßenname                                | Durchschnittlicher Taglicher Verkehr       |
| Kilometrierung                             | Fahrzeuge pro Stunde je Zeitbereich        |
| Durchschnittlicher Taglicher Verkehr       | Geschwindigkeit Fahrzeugtyp in Zeitbereich |
| Fahrzeuge pro Stunde je Zeitbereich        | Fahrzeuge pro Stunde je Zeitbereich        |
| Geschwindigkeit Fahrzeugtyp in Zeitbereich | Geschwindigkeit Fahrzeugtyp in Zeitbereich |
| Fahrzeuge pro Stunde je Zeitbereich        | Fahrzeuge pro Stunde je Zeitbereich        |
| Geschwindigkeit Fahrzeugtyp in Zeitbereich | Geschwindigkeit Fahrzeugtyp in Zeitbereich |
| Fahrzeuge pro Stunde je Zeitbereich        | Fahrzeuge pro Stunde je Zeitbereich        |
| Geschwindigkeit Fahrzeugtyp in Zeitbereich | Geschwindigkeit Fahrzeugtyp in Zeitbereich |
| Fahrzeuge pro Stunde je Zeitbereich        | Fahrzeuge pro Stunde je Zeitbereich        |
| Geschwindigkeit Fahrzeugtyp in Zeitbereich | Geschwindigkeit Fahrzeugtyp in Zeitbereich |
| Schalleistungspegel / Meter im Zeitbereich | Schalleistungspegel / Meter im Zeitbereich |
| Schalleistungspegel / Meter im Zeitbereich | Schalleistungspegel / Meter im Zeitbereich |

### Anhang C: Lärmkartierung Straßen

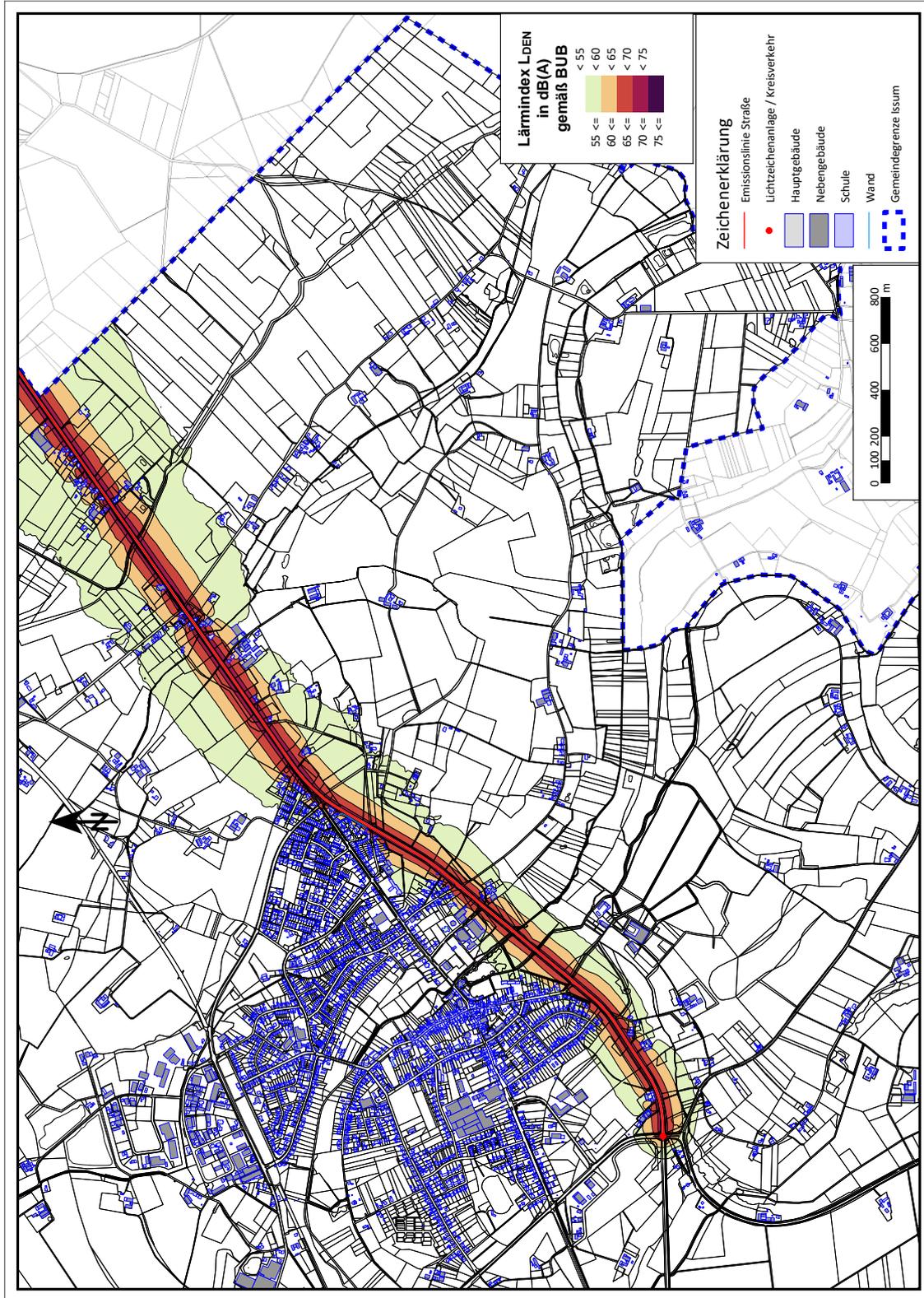
#### Anhang C1: Teilbereich 1 – Nordost – Lärmindex $L_{DEN}$



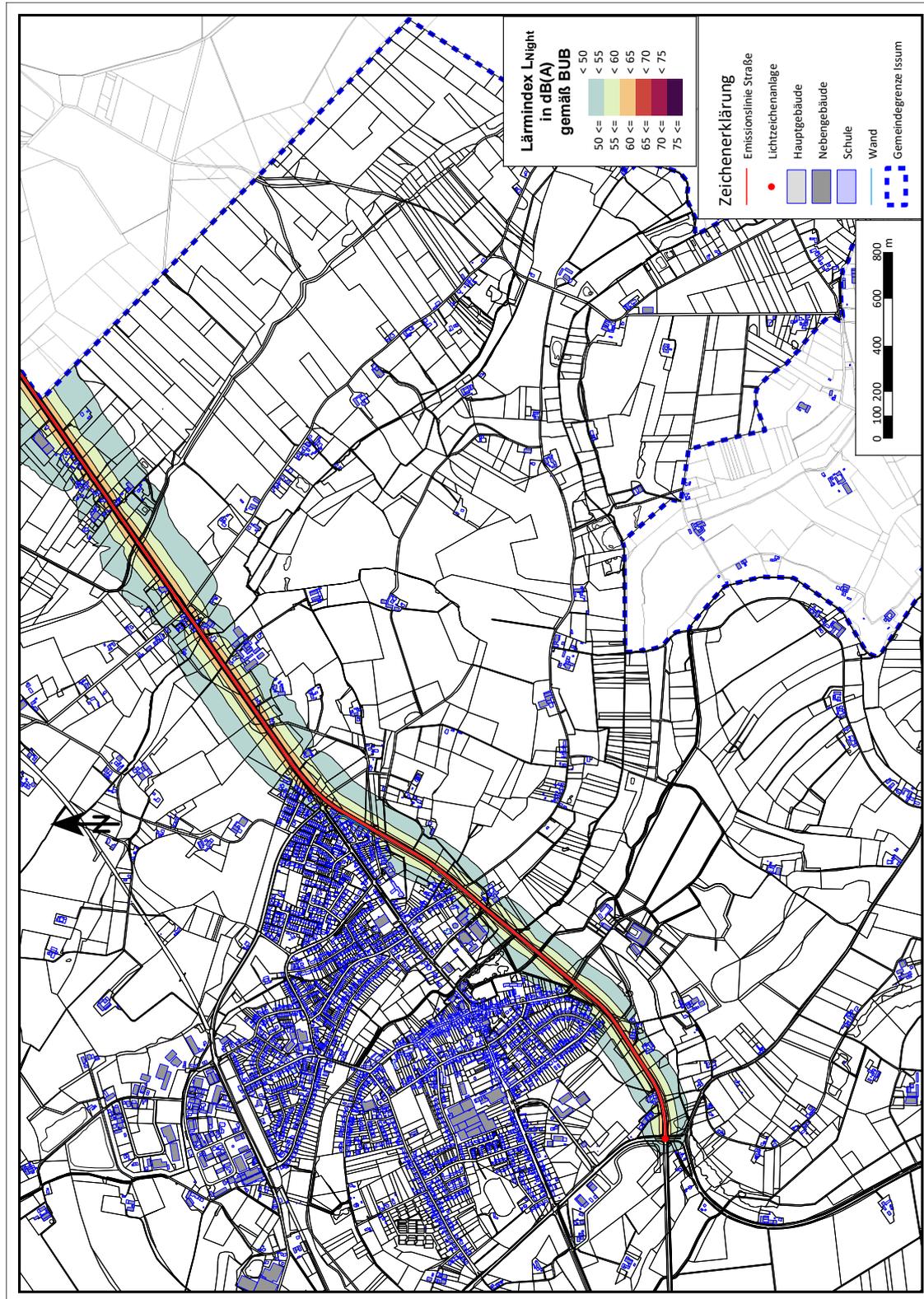
Anhang C2: Teilbereich 1 – Nordost – Lärmindex  $L_{Night}$



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



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



**Anhang D: Angeschrieben Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange**

Anlage 3 zu Vorlage Nr. 671 Ergänzung 1

**Anschriftenliste - Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange:  
hier: Aufstellung Lärmaktionsplan Stufe IV für die Gemeinde Issum**

| Belang / Zuständigkeit                                  | Behörde / TÖB / Stelle  | Kontakt  | Stellungnahme<br>J / N |
|---|---|--|------------------------|
| <b>Abfallentsorgung</b>                                 | Entsorgungspflichtige Körperschaft - Kreis-Kleive-Abfallwirtschaft GmbH   | info@kkagmbh.de  | N                      |
| <b>Agrarstruktur, Flurneuordnung und Landwirtschaft</b> | Amt für Landwirtschaft - Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen, Kreisstelle Kleive  | kleve@lwk.nrw.de   | N                      |
| <b>Arbeitsmarkt</b>                                     | Agentur für Arbeit Geldern – übergeordnet: Agentur für Arbeit Wesel   | wesel.amtsleitung@arbeitsagentur.de  | N                      |
| <b>Bergbau, Bodenschätze und Altlasten</b>              | Landesamt für Geologie und Bergwesen Bezirksregierung Arnsberg  | poststelle@gd.nrw.de<br>registrator-do@bezreg-arnsberg.nrw.de  | N                      |
| <b>Denkmalschutz/Denkmalpflege</b>                      | Bodendenkmalpflege - LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland<br>Bau- und Kunstdenkmalpflege – LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland                            | ABR.Bauleitplanung@lvr.de<br>Bkd.planung@lvr.de  | N<br>J                 |
| <b>Forstwirtschaft und Wald</b>                         | Landesbetrieb Wald und Holz NRW   | info@wald-und-holz.nrw.de  | J                      |
| <b>Grundbesitz in öffentlicher Hand</b>                 | Bund - Bundesanstalt für Immobilienaufgaben<br>Land - Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW<br>Kreis Kleive Baugesellschaft   | toeb.nw@bundesimmobilien.de<br>poststelle@blb.nrw.de<br>tiefbau@kkbgmbh.de   | N<br>N<br>N            |
| <b>Handel, Handwerk, Gewerbe, Industrie</b>             | Kreishandwerkerschaft Kleive<br>Industrie und Handwerkskammer<br>Handwerkskammer Düsseldorf<br>Einzelhandelsverband Kleive e.V<br>Wirtschaftsförderung Kreis Kleive | info@kh-niederrhein.de<br>Sextro@Niederrhein.ihk.de<br>florian.kienzl@hwk-duesseldorf.de<br>info@ehv-kleive.de<br>info@wfg-kreis-kleive.de | N<br>J<br>N<br>N<br>N  |
| <b>Kirchen und Seelsorge</b>                            | Bischöfliches Generalvikariat<br>Ev. Kirche im Rheinland, Ev. Pfarramt, Sevelen<br>Kath. Kirchengemeinde St. Anna<br>Neuapostolische Kirche des Landes NW           | info630@bistum-muenster.de<br>issum@ekir.de<br>stanna-issum@bistum-muenster.de<br>info@nak-issum.de  | N<br>N<br>N<br>N       |

Anlage 3 zu Vorlage Nr. 671 Ergänzung 1

|   |  |   |                                 |
|---|--|---|---------------------------------|
| <b>Naturschutz und Landschaftspflege</b>  | NABU Deutschland e.V. - Ortsgruppe Issum<br>NABU Kreisverband Kleve e.V  | windein.geldern@gmail.com<br>info@nabu-kleve.de   | N<br>N                          |
| <b>Planungsbehörde</b>  | Bezirksregierung Düsseldorf<br>Kreis Kleve   | bauleitplanungen@brd.nrw.de<br>info@kreis-kleve.de  | N<br>N                          |
| <b>Verkehr</b>  | Bund - Die Autobahn GmbH des Bundes<br>Land - Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen<br><br>Deutsche Bahn<br>Niederheinische Verkehrsbetriebe    | fu-rh-nl-kr-strassenverwaltung@autobahn.de<br>plan3.as-wes@strassen.nrw.de<br>Plan3.nl-kr@strassen.nrw.de<br><br>dbsimm-kin-baurecht@deutschebahn.com<br>info@niag-online.de  | N<br>N<br><br>N<br>N            |
| <b>Ver- und Entsorgung<br/>Versorger</b>  | Geisenwasser<br>Westnetz/Westenergie   | bauleitplanung@geisenwasser.de<br>bn@gw-energienetze.de<br>Stellungnahmen@westnetz.de<br>rz_ndth_liegenschaften@westnetz.de   | N<br>N<br>J<br>J                |
| <b>Leitungen</b>  | Open Grid Europe GmbH (OGE)<br>Thyssengas GmbH<br>Amprion<br><br>Eon<br>Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft mbH<br>Rotterdam-Rijn Pijpleiding | fremdplanung@pledoc.de<br>leitungsauskunft@pledoc.de<br>leitungsauskunft@thyssengas.com<br>gf-b-lbposteingangbehoerden@amprion.net<br>baerbel.vidal@amprion.net<br>info@eon.com<br>info@rnr-gmbh.de<br>info@rnpweb.nl | N<br>N<br>N<br>J<br>N<br>N<br>N |
| <b>Telekommunikation</b>  | Deutsche Glasfaser<br>Unitmedia<br>Telekom<br><br>Deutsche Post  | planauskunft@deutsche-glasfaser.de<br>zentraleplanung@unitmedia.de<br>Pti-Duisburg-Pb-L-3@telekom.de<br><br>impressum.brief@deutschepost.de   | N<br>N<br>N<br>N<br>N           |
| <b>Verteidigung</b>   | Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr  | batudbwtoeb@bundeswehr.org  | N                               |
| <b>Wasserwirtschaft,<br/>Gewässerschutz,<br/>Hochwasserschutz,<br/>Gewässerunterhaltung</b> | Niersverband<br>Wasser- und Bodenverband Issumer Fleuth<br>Wasser- und Bodenverband Gelderner Fleuth   | blp@niersverband.de<br>wbv.gelderner-fleuth@t-online.de<br>wbv.issumerfleuth@t-online.de  | N<br>N<br>N                     |

Anlage 3 zu Vorlage Nr. 671 Ergänzung 1

|                                   | lineg.vs@lineg.de  |  |  |
|-----------------------------------|--|--|--|
| <b>Gemeinde Issum intern</b>      | Linksniederrheinische Entwässerungs-Genossenschaft<br><br>Fachbereich 1 Zentrale Dienste<br>Fachbereich 2 Bauamt<br>Fachbereich 3 Ordnungsamt<br>Fachbereich 4 Arbeit und Soziales<br>Bauordnung<br>Bauleitplanung<br>Verkehr<br>Gleichstellungsbeauftragte<br>Tiefbau<br>Wasserwerk | Alexander.Alberts@Issum.de<br>Thomas.Schwolow@Issum.de<br>Susanne.Hackstein@Issu.de<br>Kerstin.Theysen@Issum.de<br>Jannis.Schmitz@Issum.de<br>Daniel.Burghardt@Issum.de<br>Jana.Witt@Issum.de<br>Sarah.Schulze@Issum.de<br>Stefanie.Thissen@Issum.de<br>Tobias.Kiwitt@Issum.de | N<br>N<br>N<br>N<br>N<br>N<br>J<br>J<br>N<br>N |
| <b>Nachbarkommunen angrenzend</b> | Gemeinde Alpen<br>Stadt Geldern<br>Stadt Kamp-Lintfort<br>Gemeinde Kerken<br>Gemeinde Rheurdt<br>Gemeinde Sonsbeck   | Info@Alpen.de<br>Info@Geldern.de<br>Info@Kamp-Lintfort.de<br>Info@Kerken.de<br>Info@Rheurdt.de<br>Info@Sonsbeck.de   | N<br>N<br>N<br>N<br>N<br>N                     |
| <b>Polizeiienstelle</b>           | Polizei Kleve  | poststelle.kleve@polizei.nrw.de  | N  |

## **Anhang E: Einwendungen und Abwägungen**

### **1. Niederrheinische Industrie- und Handelskammer**

*„Grundsätzlich setzt sich die Niederrheinische IHK dafür ein, auf restriktive Lärmschutzmaßnahmen zu verzichten, damit (innerstädtische) Wirtschaftsverkehre nicht eingeschränkt werden bzw. für diese keine längeren Fahrtwege erzwungen werden. Der Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen steht die IHK daher kritisch gegenüber. Unsere IHK unterstützt ganzheitliche und strategische Lösungen, die Härten von einseitigen Belastungen der Wirtschaft oder einzelner Wirtschaftszweige vermeiden. Wir weisen darauf hin, dass bei allen Maßnahmen die Standorte der von uns zu vertretenden Unternehmen erreichbar bleiben müssen und die Standortqualität nicht beeinträchtigt werden darf.*

*Der vorliegende Lärmaktionsplan befasst sich mit den beiden Hauptverkehrsstraßen im Gemeindegebiet: der Autobahn A57 sowie der Bundesstraße B58. Für beide Straßen wurden bereits in den Lärmaktionsplänen der Stufe II und Stufe III Maßnahmenvorschläge eingereicht. In diesem Zug verweisen wir auch auf unsere Stellungnahme vom 01.09.2017 zur Lärmaktionsplanung der Stufe II. Die Lärmaktionsplanung schlägt vor, die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Wohnhäuser entlang der Weseler Straße (B58) von heute 100 km/h auf 70 km/h herabzusetzen. Auch im Bereich der A57 wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h vorgeschlagen. Wie in der Lärmaktionsplanung aufgeführt, dient die B58 als Ortsumgehung des Ortszentrums Issum und ist eine wichtige Zubringerachse zur A57. Grundsätzlich empfehlen wir als IHK, auf restriktive Maßnahmen zu verzichten. Zudem empfehlen wir, 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. Aus den genannten Punkten, und vor dem Hintergrund der sehr geringen Zahl von Betroffenen in diesem Bereich lehnen wir, auch aus Gründen der Verhältnismäßigkeit, die Verbesserung des Lärmschutzes entlang der B58 und der A57 durch die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeiten ab.*

*Wir unterstützen hingegen 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 und wird auch im vorliegenden Aktionsplan als wirksamste Maßnahme ausgeschrieben. Der im vorliegenden Entwurf als Maßnahme vorgeschlagene Einbau einer lärmarmen Fahrbahnoberfläche (OPA) 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.*

*Mit Stufe 4 der Lärmaktionsplanung wurden die Kommunen erstmals aufgefordert, sogenannte „Ruhige Gebiete“ auszuweisen. Wenngleich der Begriff „Ruhige Gebiete“ im Gesetz nicht eindeutig definiert ist, löst die Ausweisung als solche dennoch die Pflicht für nachfolgende Planungen aus, den Schutzauftrag des „Ruhigen Gebiets“ zu berücksichtigen. So muss der Lärmschutz des „Ruhigen Gebiets“ zukünftig in der Abwägung anderer Planungen (z. B. Bauleitplanung) besondere Berücksichtigung finden. Aus diesem Grund sind bei der zukünftigen Ausweisung sogenannter „Ruhiger Gebiete“ Planungsinteressen für wirtschaftlich relevante Flächen zu berücksichtigen. Es sollten keine ruhigen Gebiete in unmittelbarer Nähe von bestehenden oder geplanten Industrie- und Gewerbeflächen ausgewiesen werden.*

*Wir bitten, unsere Ausführungen bei der weiteren Erarbeitung des Lärmaktionsplans zu berücksichtigen. Für Fragen und weitere Gespräche stehen wir gerne zur Verfügung.“*

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Bei den Geschwindigkeitsbegrenzungen handelt es sich um empfohlene Maßnahmen, die nur durch die Autobahn GmbH oder den Landesbetrieb Straßenbau NRW umgesetzt werden können.

Die Gemeinde Issum hat keinen unmittelbaren Einfluss auf Umsetzung der jeweiligen Maßnahme.

Grundsätzlich unterliegen zudem alle im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen dem Vorbehalt einer weiteren Prüfung auf Wirkungen und Realisierbarkeit. 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.

## **2. Issum (intern) – Verkehr**

*„Zum Lärmaktionsplan bestehen aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht keine Bedenken.“*

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Es ist keine Abwägung erforderlich.

### **Beschlussvorschlag:**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

## **3. Regionalzentrum Niederrhein – Netzplanung – Westnetz GmbH**

*„Wir arbeiten als Netzbetreiber im Bereich der Hoch-, Mittel-, Niederspannung  $\leq 110$  kV und Nachrichtentechnik im Namen und für Rechnung der Westnetz GmbH als Eigentümerin der Anlagen und bedanken uns für die Beteiligung am o. g. Verfahren.“*

*Wir betreiben im gesamten Stadtgebiet unterschiedliche Anlagen, die der öffentlichen Stromversorgung dienen und diese sicherstellen.*

*Von den Ortsnetzstationen, welche wir im Stadtgebiet betreiben, geht eine geringe Lärmbelastung aus. Sofern für die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan bestehende Anlagen der Westnetz GmbH abgeschaltet werden müssen benötigen wir hierzu eine Vorlaufzeit von ca. 10 Wochen.*

*Wenn bestehende Anlagen der Westnetz GmbH im Zuge des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Issum verlegt oder umgelegt werden müssen so bedarf dies eine Vorlaufzeit von ca. 12 Monaten. In beiden Fällen bitten wir um frühzeitige Kontaktaufnahme mit der Netzplanung Geldern unter:*

*rz\_ndrh\_planung\_geldern@westnetz.de*

*In der Gemeinde Issum betreibt die Westnetz GmbH aktuell keine 110 kV- oder Mittelspannungsumspannanlage, daher wird durch die Westnetz GmbH dort kein Lärm von Leistungstransformatoren emittiert. Die in Issum stationierte 110kV Umspannanlage „WP Issum“ ist Eigentum (auch Betreiber) der Wind2Net Issum GmbH.*

*Wegen der fachlichen Trennung der Zuständigkeiten in unserem Hause erhalten Sie, von den Kollegen der Westnetz GmbH, Abt. DRW-S-LK-TM, Florianstraße 15 - 21, 44139 Dortmund, eine separate Stellungnahme zum 110 kV - Hochspannungsnetz. Wir bitten Sie die Fachkollegen mit dem E-*

*Mail-Verteiler Stellungnahmen@Westnetz.de in den Verteiler mit aufzunehmen und im weiteren Verfahren direkt zu beteiligen.*

*Unter Berücksichtigung der vorgenannten Punkte bestehen seitens der Westnetz GmbH für Versorgungsleitungen und Anlagen  $\leq 110$  kV keine Bedenken gegen die Aufstellung des Lärmaktionsplanes Stufe IV (LAP) der Gemeinde Issum.“*

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Vor Eingriffen und Maßnahmen erfolgt eine Abstimmung in angeregter Vorlaufzeit. Es ist keine Abwägung erforderlich.

#### **Beschlussvorschlag:**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

#### **4. Westenergie**

*„Über das Gemeindegebiet Issum verläuft die im Betreff genannte Hochspannungsfreileitung. Die Leitungsführung entnehmen Sie bitte den beigefügten Lageplänen, wobei wir darauf hinweisen, dass sich die tatsächliche Lage der Leitungssachse und somit auch das Leitungsrecht allein aus der Örtlichkeit ergeben.*

*Bei Ihren weiteren Planungen bitten wir Sie, Folgendes zu berücksichtigen:*

- *Einwirkungen und Maßnahmen, die den Bestand oder Betrieb der Leitung beeinträchtigen oder gefährden, dürfen nicht vorgenommen werden.*
- *Die Leitung und die Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten.*
- *Alle geplanten Einzelmaßnahmen im Bereich der Leitung, insbesondere Hoch- und Tiefbaumaßnahmen, Geländeniveauveränderungen oder Anpflanzungen, bedürfen unserer Zustimmung.*

*Wir bitten Sie, uns baureife Planunterlagen mit entsprechenden Schnittzeichnungen und Höhenangaben (NHN-Höhen) zur Prüfung und Stellungnahme zuzusenden.*

*Die für die Abwicklung dieses Geschäftsvorfalles erforderlichen Daten werden von der Westnetz GmbH im Sinne der Datenschutzgesetze in der jeweils gültigen Fassung erhoben, verarbeitet und*

*genutzt. Alle Informationen hierzu finden Sie auf [www.westnetz.de/Datenschutz](http://www.westnetz.de/Datenschutz) oder werden Ihnen auf Verlangen separat übersandt.“*

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Vor Eingriffen und Maßnahmen erfolgt eine Abstimmung. Es ist keine Abwägung erforderlich.

**Beschlussvorschlag:**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

**5. Issum (intern) – Gleichstellung**

*„Ich habe keine Bedenken von Seiten der Gleichstellung.“*

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Es ist keine Abwägung erforderlich.

**Beschlussvorschlag:**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

**6. Wald und Holz NRW**

*„Aus forstbehördlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen das geplante Vorhaben.“*

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Es ist keine Abwägung erforderlich.

**Beschlussvorschlag:**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

## **7. LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland**

*„Vom Einbau von Schallschutzfenstern könnten Denkmäler betroffen sein, ein denkmalrechtliches Erlaubnisverfahren wäre dann jeweils erforderlich.*

*Weitere fachliche Anregungen oder Hinweise hat das LVR-Amt für Denkmalpflege nicht beizutragen.“*

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Es ist keine Abwägung erforderlich.

### **Beschlussvorschlag:**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

## **8. Amprion**

*„Im Planbereich der o. a. Maßnahme verlaufen keine Höchstspannungsleitungen unseres Unternehmens.*

*Wir gehen davon aus, dass Sie bezüglich weiterer Versorgungsleitungen die zuständigen Unternehmen beteiligt haben.“*

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Es ist keine Abwägung erforderlich.

### **Beschlussvorschlag:**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.