

Vorlage der Verwaltung	Fachbereich: Planen, Bauen, Wohnen	Datum: 17.01.2024	Genehmigungsvermerk
Tagesordnungspunkt 2	Bezeichnung der Vorlage: Lärmaktionsplan für die Stadt Wegberg - Vorstellung des Entwurfes		Datum: 22.01.2024
Vorlage-Nr: VO/0012/24			Bürgermeister: i. V. Karneth
Zu beraten im:			
Ö/N	Datum	Gremium	
Ö	20.02.2024	Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Verkehr und Tourismus (KUVT)	

Sachverhalt:

Mit der EU Umgebungslärmrichtlinie RL 2002/49 hat die Europäische Union eine Richtlinie zu Schallimmissionen verabschiedet. Die Richtlinie zielt darauf ab, schädliche Umwelteinwirkungen durch Umgebungslärm zu vermeiden und zu vermindern. Hierzu sind für bestimmte Gebiete und Schallquellen strategische Lärmkarten zu erstellen, die Öffentlichkeit zu informieren und Lärmaktionspläne aufzustellen. Lärmaktionspläne können Auswirkungen auf andere Planungen wie Bauleitpläne, Regionalpläne, Verkehrspläne und Luftreinhaltepläne haben. In zahlreichen Städten wurden in den Bearbeitungsstufen 1 bis 3 bereits Lärmaktionspläne aufgestellt.

In Folge eines Schreibens des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW wurde die Stadt Wegberg durch die Untere Immissionsschutzbehörde des Kreises Heinsberg aufgefordert, nun in der Bearbeitungsstufe 4 ebenfalls einen Lärmaktionsplan bis zum 18.07.2024 zu erstellen und diesen durch den Rat der Stadt Wegberg zu beschließen.

Nach einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes müssen Lärmaktionspläne für alle Bereiche aufgestellt werden, die von der verpflichtenden Lärmkartierung erfasst sind, unabhängig davon, wie hoch die Lärmpegel in den betreffenden Bereichen sind oder ob es in den Bereichen Lärmbetroffenheiten gibt. Ein Ermessensspielraum besteht nur bei der Frage, ob und welche Maßnahmen vorgesehen werden, nicht aber bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes. Die Lärmkartierung ist alle 5 Jahre erneut durchzuführen und der Lärmaktionsplan fortzuschreiben. Gemäß den Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes sind zu kartierende Hauptverkehrsstraßen als Bundesstraßen, Landesstraßen oder sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeuge pro Jahr definiert. Die Lärmkartierung erfolgte durch das Landesamt für Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz NRW (LANUV).

Hieraus ergeben sich für das Stadtgebiet Wegberg folgende zu untersuchende Straßenabschnitte:

- B 57 (Gladbacher Straße / von der nördlichen bis zur südlichen Stadtgrenze)

- L 3 (Dülkener Straße / vom Grenzlandring bis zur Einmündung Schwaamer Straße)
- L 127 (Am alten Schlagbaum / vom Grenzlandring bis zur Kreuzung B57)

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes Wegberg ist dieser Vorlage als Anlage beigefügt. Frau Schweer vom beauftragten Büro BKI mbH aus Aachen, wird diesen in der Sitzung vorstellen und für Rückfragen zur Verfügung stehen. Ihre Präsentation wird im Anschluss der Niederschrift zur Fachausschusssitzung beigefügt.

Die Verwaltung empfiehlt, auf der Grundlage des vorliegenden Entwurfes die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung durchzuführen. Es ist beabsichtigt, über die eingehenden Stellungnahmen und die endgültige Fassung des Lärmaktionsplanes in der Sitzung des Fachausschusses am 11.06.2024 zu beraten und diesen am 02.07.2024 dem Rat der Stadt zur Beschlussfassung vorzulegen.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Verkehr und Tourismus nimmt den Entwurf des Lärmaktionsplanes Wegberg zu Kenntnis. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage dieses Entwurfes die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung durchzuführen.

Kosten und Finanzierung:

Durch diesen Beschluss entstehen keine Kosten.

Alternativen:

Keine Vorschläge der Verwaltung.

Anlage/n:

1. Entwurf des Lärmaktionsplanes vom 16.01.2024

Unterschrift d. federführenden Fachbereichsleiters/Dezernenten		Gegenzeichnung d. beteiligten Fachbereichsleiter/Dezernenten	
Gez. Schroeders	FB 301	Gez. Thies	Techn. Beigeordneter
Gez. Bieker	FBL FB 301		



Lärmaktionsplan

Entwurf zur frühzeitigen Beteiligung

Stand 16.01.2024

BKI mbH

Jülicher Straße 318-320, 52070 Aachen

Geschäftsführung: Bauass. Dipl.-Ing. Friederike Schweer

Prokura: Dipl.-Ing. Natalie Thiedig

Handelsregister Aachen HRB 12760 **ID-Nr.:** DE 165410978

Steuernummer: 201 / 5948 / 3295

Peutz Consult GmbH

Kolberger Straße 19, 40599 Düsseldorf

Geschäftsführung:

Dr. ir. Martijn Vercammen, ir. Ferry Koopmans, ing. David de Boer

Handelsregister Düsseldorf HRB 22586 **ID-Nr.:** DE 119424700

Steuernummer: 106/5721/1489

Inhaltsverzeichnis

1	Situation und Aufgabenstellung	1
2	Bearbeitungsgrundlagen, zitierte Normen und Richtlinien	2
3	Allgemeine Angaben	5
3.1	Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde	5
3.2	Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird	5
3.3	Rechtlicher Hintergrund	8
3.4	Geltende Lärmgrenzwerte	9
4	Bewertung der Ist-Situation	12
4.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	12
4.1.1	Ergebnisse der Lärmkartierung	12
4.1.2	Strategische Lärmkarten	12
4.1.3	Betroffenheitsstatistiken	13
4.1.4	Bewertung gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen	15
4.2	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	16
4.3	Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	16
5	Maßnahmenplanung	18
5.1	Mögliche Lärmschutzmaßnahmen	18
5.2	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	21
5.2.1	Geschwindigkeitsanzeige Rath-Anhoven	21
5.2.2	Verbesserung der Verkehrssituation auf der B 57 in Rath-Anhoven	22
5.2.3	Temporeduzierung für die Ortsdurchfahrt Rickelrath	23
5.3	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre	23
5.4	Langfristige Strategien zum Schutz gegen Umgebungslärm	23
5.5	Schutz ruhiger Gebiete	24
5.6	Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert	24
6	Mitwirkung der Öffentlichkeit	25
6.1	Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung	25

6.2	Art der öffentlichen Mitwirkung	25
6.3	Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben	25
6.4	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit	25
6.5	Dokumentation	25
7	Finanzielle Informationen	26
	Anlagenverzeichnis	25

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3.1:	Auflistung der kartierten Hauptverkehrsstraßen	7
Tabelle 3.2:	Übersicht über nationale Immissionsgrenz-, Auslöse- und Immissionsrichtwerte	10
Tabelle 3.3:	Schalltechnische Orientierungswerte der DIN 18005 [19]	11
Tabelle 4.1:	Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete	12
Tabelle 4.2:	Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen, L_{den}	13
Tabelle 4.3:	Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen, L_{night}	13
Tabelle 4.4:	Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude	13
Tabelle 4.5:	L 3 - Ortsdurchfahrt Rickelrath, Anlage 3.1 Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}	14
Tabelle 4.6:	L 3 - Berg bis Balkhoven, Anlage 3.2 Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}	14
Tabelle 4.7:	L 127 - Morshoven, Anlage 3.3 Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}	14
Tabelle 4.8:	L 127 - Kipshoven, Anlage 3.4 Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}	15
Tabelle 4.9:	B 57 - nördlicher Ortsausgang Rath-Anhoven bis Im Mehlbusch, Anlage 3.5 Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}	15
Tabelle 4.10:	B 57 - südlicher Ortseingang Rath-Anhoven bis Grambuscher Straße, Anlage 3.6 Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}	15
Tabelle 4.11:	Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen	16
Tabelle 5.1:	Mögliche Maßnahmen an der Quelle	18
Tabelle 5.2:	Mögliche Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg	19
Tabelle 5.3:	Mögliche Maßnahmen durch städtebauliche Planung	19
Tabelle 5.4:	Mögliche Maßnahmen durch Änderung der Infrastruktur	19
Tabelle 5.5:	Mögliche Maßnahmen durch bürgerschaftlichen Dialog	19
Tabelle 5.6:	Übersicht Wirksamkeit technischer und verkehrsplanerischer Maßnahmen im Straßenverkehr	20

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 3.1: Stadtgebiet Wegberg (Kartengrundlage:
Digitale Topographische Karte NRW, -
Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0 –
<http://www.govdate.de/dl-de/zero-2-0>) 6
- Abbildung 4.1: Auszug aus Anlage 3.1: Das Gebäude in Bildmitte wird
sowohl dem Bereich hellgrün (55 - 59 dB(A)) als auch dem Bereich
orange (60 - 64 dB(A)) und dem Bereich
rot (65 - 69 dB(A)) zugeordnet. 14

1 Situation und Aufgabenstellung

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EG-Richtlinie 2002/49/EG und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in §§ 47a bis f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Die Lärmaktionsplanung basiert dabei auf einer Lärmkartierung, in der in der ersten Stufe außerhalb von Ballungsräumen die Schallimmissionen von Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz pro Jahr und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr sowie Großflughäfen mit mehr als 50.000 Bewegungen pro Jahr ermittelt wurden. Ab der zweiten Stufe sind Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr zu berücksichtigen.

Die Lärmkartierung ist ab dem Jahr 2007 alle 5 Jahre erneut durchzuführen.

Im Rahmen der Fortschreibung der Lärmkartierung ist auch die Lärmaktionsplanung fortzuführen.

Die bisherigen Stufen der Lärmaktionsplanung wurden noch auf Basis von vorläufigen Berechnungs- und Bewertungsrichtlinien durchgeführt, die teilweise angelehnt an nationale Vorschriften waren. Mittlerweile gibt es endgültige europäische Fassungen aller Berechnungs- und Bewertungsrichtlinien, die über eine aktualisierte 34. BImSchV im Jahre 2022 in deutsches Recht eingeführt wurden.

Diese Richtlinien unterscheiden sich in Ansätzen und Verfahren deutlich von den bisherigen vorläufigen Richtlinien, so dass eine Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen der bisherigen Stufen der Lärmaktionsplanung nicht mehr gegeben ist.

In Folge eines Schreibens des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW wurde die Stadt Wegberg durch die Untere Immissionsschutzbehörde des Kreises Heinsberg aufgefordert, nun in der Bearbeitungsstufe 4 einen Lärmaktionsplan bis zum 18.07.2024 zu erstellen und durch den Rat der Stadt Wegberg zu beschliessen.

Im Nachfolgenden werden die Ergebnisse der Lärmkartierung auf Grundlage der Berechnungen durch das Landesamt für Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz NRW (LANUV) dokumentiert und erläutert. Die Ergebnisse und Vorschläge zur weiteren Vorgehensweise im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden zusammengefasst und für die erforderliche Berichtserstattung durch die Stadt Wegberg aufbereitet.

2 Bearbeitungsgrundlagen, zitierte Normen und Richtlinien

Titel	Beschreibung / Bemerkung	Kat.	Datum
[1] EG-RL 2002/49/EG	Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm	RIL	25.06.2002
[2] EG-RL 2020/367	Richtlinie (EU) 2020/367 der Kommission zur Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Festlegung von Methoden und Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm	RIL	04.03.2020
[3] BImSchG Bundes- Immissionsschutzgesetz	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge	G	Aktuelle Fassung
[4] 34. BImSchV	Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung)	V	28.05.2021
[5] BUB	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straße, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)	RIL	05.10.2021
[6] BUB-D	Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straße, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)	RIL	05.10.2021

Titel	Beschreibung / Bemerkung	Kat.	Datum
[7] BEB	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm	RIL	05.10.2021
[8] BAnz AT 02.12.2021 B6	Berichtigung der Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)	V	02.12.2021
[9] BAnz AT 18.05.2022 B3	Berichtigung der Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)	V	18.05.2022
[10] LAI-Hinweise zur Lärmkartierung	LAI-Hinweise zur Lärmkartierung, Dritte Aktualisierung	Lit	27.01.2022
[11] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung	LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Dritte Aktualisierung	Lit	19.09.2022
[12] UBA Texte 84/2021	Vergleichsrechnungen für die EU-Umgebungslärmrichtlinie, Umweltbundesamt	Lit	Mai 2021
[13] UBA Texte 196/202	Umgebungslärmrichtlinie: Verfahren zur Identifizierung von Lärmbrennpunkten, Umweltbundesamt	Lit	November 2020
[14] UBA Texte 197/202	Umgebungslärmrichtlinie: Verfahren zur Identifizierung von Lärmbrennpunkten - Modellstadt, Umweltbundesamt	Lit	November 2020
[15] Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen Methode zur Abschätzung von Lärminderungspotenzialen	Umweltbundesamt	Lit	Juli 2023

Titel	Beschreibung / Bemerkung	Kat.	Datum
[16] 16. BImSchV 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes / Verkehrslärmschutzverordnung	Bundesgesetzblatt Nr. 27/1990, ausgegeben zu Bonn am 20. Juni 1990	V	12.06.1990 geändert am 04.11.2020
[17] Lärmschutz-Richtlinien-StV	Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm	V	23.11.2007
[18] TA Lärm Sechste AVwV zum Bundes-Immissionsschutzgesetz, technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm	Gemeinsames Ministerialblatt Nr. 26, herausgegeben vom Bundesministerium des Inneren vom 28.09.1998	VV	26.08.1998, zuletzt geändert am 01.06.2017
[19] DIN 18 005, Teil 1	Schallschutz im Städtebau – Grundlagen und Hinweise für die Planung	N	Juli 2002
[20] Ergebnisse der Lärmkartierung durch das LANUV	download aus dem kommunalen Downloadbereich von https://www.umgebungslaerm.nrw.de/	P	31.10.2023

Kategorien:

G: Gesetz
V: Verordnung
VV: Verwaltungsvorschrift
RdErl.: Runderlass

N: Norm
RIL: Richtlinie
Lit: Buch, Aufsatz, Berichtigung
P: Planunterlagen / Betriebsangaben

3 Allgemeine Angaben

3.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde:	Stadt Wegberg
Amtlicher Gemeindeschlüssel:	05370040
Vollständiger Name der Behörde:	Stadt Wegberg
Anschrift:	Rathausplatz 25 41844 Wegberg
Telefon:	02434 83-0
Email:	posteingang@stadt.wegberg.de
Internetadresse der Gemeinde:	www.wegberg.de

Abweichend davon ist für die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes zuständig:

Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn, <http://www.eba.bund.de>

3.2 Beschreibung der Gemeinde, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Stadt Wegberg ist eine kreisangehörige Stadt des Kreises Heinsberg und grenzt direkt an die Niederlande sowie an die umliegenden Kommunen Niederkrüchten, Schwalmtal, Mönchengladbach, Erkelenz und Wassenberg. Das Stadtgebiet umfasst 40 kleinere und größere Ortschaften. Eine Übersicht des Stadtgebietes zeigt die nachfolgende Abbildung 3.1.

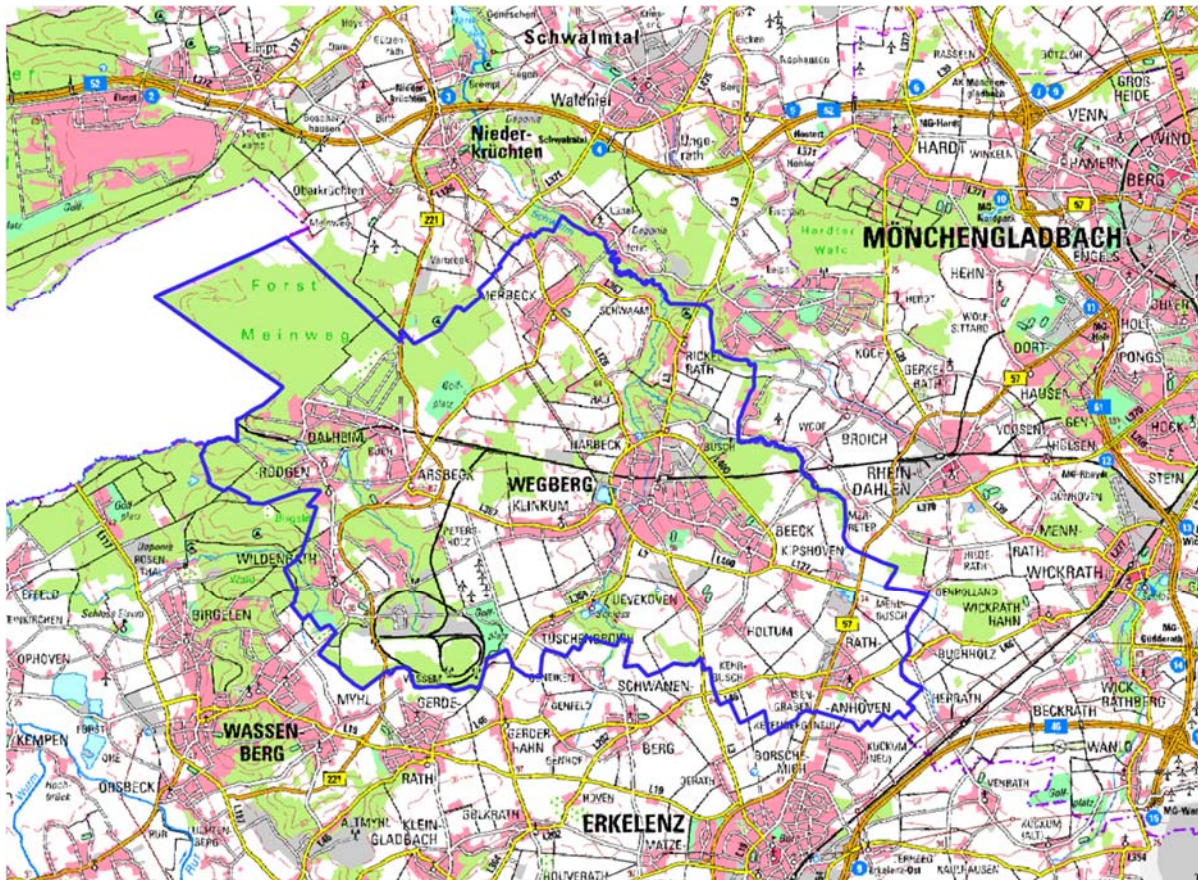


Abbildung 3.1: Stadtgebiet Wegberg
(Kartengrundlage: Digitale Topographische Karte NRW, - Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0 – <http://www.govdate.de/dl-de/zero-2-0>)

Ballungsraum:

Gemäß § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum als Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern je Quadratkilometer definiert.

Die Stadt Wegberg liegt mit 28.074 Einwohnern bei einer Fläche von 84,34 km² (Quelle: Wikipedia, Stand: 31.12.2022) deutlich unter diesen Werten und gilt demnach nicht als Ballungsraum.

Hauptverkehrsstraßen:

Gemäß § 47b BImSchG sind zu kartierende Hauptverkehrsstraßen als Bundesstraßen, Landesstraßen oder sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr definiert.

Im Stadtgebiet von Wegberg sind dies die in der folgenden Tabelle 3.1 mit Angabe des täglichen und jährlichen Verkehrsaufkommens aufgeführten Straßen und Abschnitte.

Die Grenzen der relevanten Straßenabschnitte ergeben sich aus der den Untersuchungen zugrunde liegenden Verkehrsbelastungszahlen. Daraus ergibt sich beispielsweise bei der Ortsdurchfahrt Rickelrath, dass von Süden kommend der Betrachtungsbereich an dem Knotenpunkt Schwaamer Straße endet. Hier teilt sich der Verkehr auf in die nördlich weiterführende L 3 und die Schwaamer Straße. Während vor dem Knotenpunkt das Verkehrsaufkommen mit 9.713 Kfz/d (rechnerisch 3.545.245 Kfz/Jahr) höher als

3 Mio. Kfz / Jahr liegt, beträgt der DTV für die weiterführende L 3 nur noch 6.254 Kfz/d (rechnerisch 2.279.425 Kfz/Jahr) und liegt damit unterhalb des Betrachtungswertes. Die Zahlen sind vom Land NRW veröffentlicht unter <https://www.nwsib-online.nrw.de/> als Verkehrsdaten 2019 (Hochrechnung). In dem Portal liegen auch Zählwerte aus dem Jahr 2021 vor, die wegen der Corona-Beschränkungen in dem Zeitraum jedoch unterhalb der für 2019 angegebenen Werte liegen und deshalb nicht angesetzt werden.

Die Stadt Wegberg ist kein Ballungsraum im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie. Der Lärmaktionsplan für den Straßenverkehr bezieht sich daher ausschließlich auf Hauptverkehrsstraßen. Grundlage sind die Daten, die das LANUV auf seinem Portal zur Verfügung stellt. Ballungsräume haben dagegen die Möglichkeit, eigene Kartierungen vorzunehmen und zu berücksichtigen. Aus diesem Grund kann es an den Stadtgebietsgrenzen zu einem Ballungsraum (wie z. B. Mönchengladbach) dazu kommen, dass Straßen im Ballungsraum kartiert und berücksichtigt werden, die in der angrenzenden Kommune unberücksichtigt bleiben.

Tabelle 3.1: Auflistung der kartierten Hauptverkehrsstraßen

Straße	Abschnitt	Verkehrsaufkommen	
		pro Tag (DTV) Kfz/24h	pro Jahr Kfz/a
B 57	Stadtgrenze Nord – L 127 Am Alten Schlagbaum	18.424	6.724.760
	L 127 Am Alten Schlagbaum – L 46 Grambuscher Straße	13.650	4.982.250
	L 46 Grambuscher Straße – Stadtgrenze Süd	12.891	4.705.215
L 3	L 367 Schwaamer Straße – L 400 Grenzlandring	9.713	3.545.245
L 127	L 400 Grenzlandring – B 57 Gladbacher Straße	9.991	3.646.715

Haupteisenbahnstrecken:

Gemäß § 47b BImSchG sind zu kartierende Haupteisenbahnstrecken als Schienenwege von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr definiert.

Im Stadtgebiet von Wegberg sind keine Eisenbahnstrecken mit einem solchen Verkehrsaufkommen vorhanden.

Großflughäfen:

Gemäß § 47b BImSchG sind zu kartierende Großflughäfen als Verkehrsflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen (Summe aus Starts und Landungen, ausgenommen ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen) pro Jahr definiert.

Die Stadt Wegberg liegt nicht im Einflussbereich eines Großflughafens.

Andere Lärmquellen:

Als weitere Lärmquellen sind gemäß § 4 Abs. 1 der 34. BImSchV nur in Ballungsräumen Industrie- und Gewerbegebiete, auf denen sich eine oder mehrere Anlagen gemäß Anhang I der Richtlinie 2010/75/EU einschließlich Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr zu kartieren.

Die Stadt Wegberg stellt keinen Ballungsraum dar, so dass keine anderen Lärmquellen zu berücksichtigen sind.

3.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a - f BImSchG.

EU-Recht (Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG)

Zum Schutz der Bevölkerung vor einer zunehmenden Belastung durch Lärm hat das Europäische Parlament am 25. Juni 2002 die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm – kurz Umgebungslärmrichtlinie – beschlossen.

Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

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

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

Neben der Eindämmung des Umgebungslärms in hoch belasteten Gebieten soll eine Zunahme des Lärms in ruhigen Gebieten von vornherein unterbunden werden.

Nach einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zum Vertragsverletzungsverfahren gegen den Mitgliedstaat Portugal vom 31. März 2022 müssen Lärmaktionspläne für alle Bereiche aufgestellt werden, die von der verpflichtenden Lärmkartierung erfasst sind, unabhängig davon, wie hoch die Lärmpegel in den betreffenden Bereichen sind und unabhängig davon, ob es in den Bereichen Lärmbetroffenheiten (z.B. betroffene Bevölkerung) gibt. Ein Ermessensspielraum besteht nur bei der Frage, ob und welche Maßnahmen vorgesehen werden, nicht aber bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen, ansonsten alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Umsetzung in nationales Recht (BImSchG § 47 a-f)

Die Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie werden in Deutschland durch die §§ 47a ff. BImSchG in nationales Recht umgesetzt. Sie sind grundsätzlich für die Aufstellung und Umsetzung der Lärmaktionspläne maßgeblich.

Die Lärmaktionsplanung ist ausführlich in § 47d BImSchG geregelt.

Nach § 47d Absatz 1 BImSchG stellen die zuständigen Behörden Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Nach § 47d Absatz 2 Satz 2 BImSchG soll es auch Ziel dieser Lärmaktionspläne sein, „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen“.

Die Grundlage von Lärmaktionsplänen bilden Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG (konkretisiert durch die 34. BImSchV) erstellt werden. Sie erfassen bestimmte Lärmquellen in dem betrachteten Gebiet, welche Lärmbelastungen von ihnen ausgehen und wie viele Menschen davon betroffen sind, und machen damit die Lärmprobleme und negativen Lärmauswirkungen sichtbar.

Lärmaktionspläne können Auswirkungen auf andere Planungen wie Bauleitpläne, Regionalpläne, Verkehrspläne und Luftreinhaltepläne haben und ermöglichen dadurch eine gesamtplanerische Problemlösung und -vermeidung. Viele lärmbedingte Konfliktfälle, die im Nachhinein hohe Kosten verursachen, können vorausschauend vermieden werden.

Die Erarbeitung und Überprüfung von Lärmaktionsplänen soll unter Mitwirkung der Öffentlichkeit stattfinden. In der Richtlinie der EU „(.) über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (RICHTLINIE 2002/49 – Umgebungslärmrichtlinie) heißt es dazu in Artikel 8, Absatz (7):

„Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird, dass sie rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken, dass die Ergebnisse dieser Mitwirkung berücksichtigt werden und dass die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen unterrichtet wird. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Mitwirkung der Öffentlichkeit vorzusehen.“

3.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte. Vielmehr sind diese im deutschen Fachrecht verankert. In der folgenden Tabelle 3.2 ist eine Übersicht der wesentlichen geltenden nationalen Werte dargestellt.

Hinweis: Die angegebenen Lärmpegel beziehen sich jeweils auf die Beurteilungszeiträume Tag/Nacht, wobei der Tagzeitraum als die Zeit von 06:00 – 22:00 Uhr und der Nachtzeitraum als die Zeit 22:00 – 06:00 Uhr festgelegt ist. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{den} und L_{night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

Tabelle 3.2: Übersicht über nationale Immissionsgrenz-, Auslöse- und Immissionsrichtwerte

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen und Schienenverkehrs wegen (Lärmvorsorge) gemäß 16. BImSchV [16] Tag/Nacht dB(A)	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes sowie an Schienenwegen des Bundes Tag/Nacht dB(A)	Richtwerte für straßenverkehrs- echtliche Lärmschutzmaß- nahmen gemäß Lärmschutz- Richtlinien-StV [17] Tag/Nacht dB(A)	Richtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen gemäß TA Lärm [18] Tag/Nacht dB(A)
Krankenhäuser und Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (Krankenhäuser)
reine (WR) und allgemeine (WA) Wohngebiete	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-, Kern- und Mischgebiete	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbane Gebiete	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiete	69/59	72/62	75/65	65/50

Für die städtebauliche Planung werden üblicherweise die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau“ herangezogen, die in der folgenden Tabelle 3.3 aufgeführt sind.

Tabelle 3.3: Schalltechnische Orientierungswerte der DIN 18005 [19]

Geltungsbereich	Orientierungswert	
	Tag dB(A)	Nacht* dB(A)
reine Wohngebiet, Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete	50	40 bzw. 35
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Campingplatzgebiete	55	45 bzw. 40
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete	60	45 bzw. 40
Dorfgebiete, Mischgebiete	60	50 bzw. 45
Kerngebiete, Gewerbegebiete	65	55 bzw. 50
sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart		

* bei zwei angegebenen Werten gilt der höhere Wert für öffentlichen Verkehrslärm, der niedrigere Wert für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie Geräusche vergleichbarer öffentlicher Betriebe

Die offiziell von Deutschland an die EU-Kommission gemeldeten Grenzwerte sind über folgenden link erreichbar:

http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/DE_DE_DF3_v3.xls/manage_document

4 Bewertung der Ist-Situation

4.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

4.1.1 Ergebnisse der Lärmkartierung

Die Lärmkartierung für die Hauptverkehrsstraßen in Nordrhein-Westfalen wurden durch das Landesamt für Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz NRW (LANUV) durchgeführt.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung sind über das Umgebungslärmportal des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen unter

<https://www.umgebungslaerm.nrw.de/>

abrufbar.

Der Mittelungspegel von Verkehrsgeräuschen wird getrennt für Tag, Abend und Nacht berechnet:

- L_{day} für die Zeit von 06.00 Uhr bis 18.00 Uhr
- L_{evening} für die Zeit von 18.00 Uhr bis 22.00 Uhr
- L_{night} für die Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr

Der Tag-Abend-Nacht-Index (day-evening-night) L_{den} ergibt sich daraus zu:

$$L_{\text{den}} = 10 \cdot \log \frac{1}{24} \left(12 \cdot 10^{\frac{L_{\text{day}}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{\text{evening}}+5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{\text{night}}+10}{10}} \right)$$

Die Darstellung und Beurteilung im Rahmen der Lärmkartierung erfolgt auf Grundlage der ermittelten Lärmindizes L_{den} und L_{night} .

4.1.2 Strategische Lärmkarten

Die Berechnungen zur Lärmkartierung erfolgten in einem 10x10 m-Raster zur Visualisierung in strategischen Lärmkarten und zur Ermittlung der lärmbelasteten Flächen.

Die Lärmkarten für den Bereich der Stadt Wegberg sind in Anlage 1 für den L_{den} und in Anlage 2 für den L_{night} aufbereitet.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Angaben über die Flächen der lärmbelasteten Gebiete dargestellt.

Tabelle 4.1: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete

L_{den} in dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Fläche in km ² :	1,47	0,42	0,01

4.1.3 Betroffenheitsstatistiken

Für die Ermittlung der betroffenen Einwohner und Gebäude wurden Immissionsberechnungen als Einzelpunktberechnungen mit gemäß den Vorgaben zur Zuweisung von Empfangspunkten zu Gebäudefassaden in Kapitel 4 der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) [7] durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Berechnungen liegen den Auswertungen der belasteten Einwohner und Gebäude (s. Tabelle 4.2, Tabelle 4.3 und Tabelle 4.4) zugrunde.

In den nachfolgenden Tabellen sind die Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der Isophonen-Bänder (gemäß 34. BImSchV § 4, Abs. 4) liegen, über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in diesen Gebieten, dargestellt:

Tabelle 4.2: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen, L_{den}

L_{den} in dB(A):	55 bis 59	60 bis 64	65 bis 69	70 bis 74	ab 75
Anzahl Personen:	193	158	131	28	0

Tabelle 4.3: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen, L_{night}

L_{night} in dB(A):	50 bis 54	55 bis 59	60 bis 64	65 bis 69	ab 70
Anzahl Personen:	160	137	26	0	0

Tabelle 4.4: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude

L_{den} in dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Anzahl Wohnungen:	241	75	0
Anzahl Schulgebäude:	0	0	0
Anzahl Krankenhausgebäude:	0	0	0

Die zitierten Zahlen sind Schätzungen, die das LANUV vornimmt und veröffentlicht. Die Schätzungen nimmt das LANUV für das gesamte Stadtgebiet zusammengefasst vor. Die tatsächliche Betroffenheit Einzelner kann daraus nicht abgeleitet werden.

Um für die einzelnen untersuchten Bereiche die jeweilige Betroffenheit abschätzen zu können, wurden die Wohngebäude bzw. Wohngebäudeteile gezählt, für die in den untersuchten Bereichen ein L_{den} von mehr als 55 dB(A) ermittelt wurde. Bei der Zählung wurden Wohngebäude, die mehreren Bereichen zugeordnet wurden, in jedem Bereich mitgezählt:



Abbildung 4.1: Auszug aus Anlage 3.1: Das Gebäude in Bildmitte wird sowohl dem Bereich hellgrün (55 - 59 dB(A)) als auch dem Bereich orange (60 - 64 dB(A)) und dem Bereich rot (65 - 69 dB(A)) zugeordnet.

Bezogen auf die in den Anlagen 3.1 bis 3.6 dargestellten Ausschnitte ergeben sich die folgenden Betroffenheiten:

Tabelle 4.5: L 3 - Ortsdurchfahrt Rickelrath, Anlage 3.1
Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}

L_{den} in dB(A):	55 bis 59	60 bis 64	65 bis 69	70 bis 74
Anzahl Gebäude bzw. Gebäudeteile:	22	29	36	11

Tabelle 4.6: L 3 - Berg bis Balkhoven, Anlage 3.2
Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}

L_{den} in dB(A):	55 bis 59	60 bis 64	65 bis 69	70 bis 74
Anzahl Gebäude bzw. Gebäudeteile:	14	5	5	3

Tabelle 4.7: L 127 - Morshoven, Anlage 3.3
Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}

L_{den} in dB(A):	55 bis 59	60 bis 64	65 bis 69	70 bis 74
Anzahl Gebäude bzw. Gebäudeteile:	15	5	7	-

Tabelle 4.8: L 127 - Kipshoven, Anlage 3.4
Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}

L_{den} in dB(A):	55 bis 59	60 bis 64	65 bis 69	70 bis 74
Anzahl Gebäude bzw. Gebäudeteile:	7	7	3	-

Tabelle 4.9: B 57 - nördlicher Ortsausgang Rath-Anhoven bis Im Mehlbusch, Anlage 3.5
Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}

L_{den} in dB(A):	55 bis 59	60 bis 64	65 bis 69	70 bis 74
Anzahl Gebäude bzw. Gebäudeteile:	17	11	3	2

Tabelle 4.10: B 57 - südlicher Ortseingang Rath-Anhoven bis Grambuscher Straße, Anlage 3.6
Gebäude bzw. Gebäudeteile, zugeordnet zum berechneten L_{den}

L_{den} in dB(A):	55 bis 59	60 bis 64	65 bis 69	70 bis 74
Anzahl Gebäude bzw. Gebäudeteile:	19	12	20	5

4.1.4 Bewertung gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen

Zusätzlich zu den Betroffenenheiten in Pegelklassen sind gemäß Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie statistische Angaben zu gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen erforderlich. Die Ermittlung erfolgt entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie bzw. § 4 Absatz 4 Nummer 9 der 34. BImSchV auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ veröffentlichte.

Die auf Grundlage der vorliegenden Pegel und Betroffenenzahlen resultierenden geschätzten Fallzahlen sind in der folgenden Tabelle 4.11 aufgeführt.

Es handelt sich bei den in der Tabelle aufgeführten Zahlen um statistische Schätzungen, die keine Aussage über die tatsächliche Anzahl realer Fälle macht.

Tabelle 4.11: Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen

gesundheitsschädliche Auswirkung	geschätzte Zahl der Fälle
starke Belästigung (high annoyance, HA)	91
starke Schlafstörung (high sleep disturbance, HSD)	20
ischämische Herzkrankheiten (ischaemic heart disease, IHD)	0

4.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Gemäß den geschätzten Zahlen der Betroffenheitsstatistik sind insgesamt 510 Personen von Lärmpegeln L_{den} ab 55 dB(A) und 323 Personen von Lärmpegeln L_{night} ab 50 dB(A) betroffen. Bei einer Einwohnerzahl von 28.074 Einwohnern (Quelle: Wikipedia, Stand 31.12.2022) entspricht dies beim L_{den} 1,8 % und beim L_{night} 1,2 % der Einwohner Wegbergs.

Von höheren Lärmpegeln L_{den} ab 65 dB(A) sind insgesamt 159 Personen, Lärmpegeln L_{night} ab 55 dB(A) 163 Personen betroffen. Dies entspricht Anteilen von jeweils 0,6 % der Einwohner Wegbergs.

Lärmbelastete Schulen oder Krankenhausgebäude mit L_{den} ab 55 dB(A) oder L_{night} ab 50 dB(A) sind in Wegberg nicht vorhanden.

Die verhältnismäßig niedrige (geschätzte) Anzahl der Betroffenen hat für den / die tatsächlich Betroffene/n keine Bedeutung, denn wer unter Lärm leidet, leidet nicht weniger, weil im gesamten Stadtgebiet nur wenige Betroffene ausgemacht werden. Deshalb soll an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen werden, dass der vorliegende Lärmaktionsplan die Verpflichtung der Stadt Wegberg aus der europäischen Umgebungslärmrichtlinie erfüllt. Darüber hinaus gehende Untersuchungen oder Überlegungen enthält dieser Lärmaktionsplan nicht.

4.3 Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Für eine gegenüber den Lärmkarten (Anlagen 1 und 2) genauere Verortung der Betroffenheiten wurden im Rahmen der vorliegenden Untersuchung alle Gebäude mit den zugehörigen Fassadenpegeln verschnitten und die jeweils höchsten Fassadenpegel den Gebäuden zugeordnet.

Die betroffenen Gebäude mit Pegeln von mindestens 55 dB(A) für den L_{den} und mindestens 50 dB(A) für den L_{night} sind in den Ausschnittsplänen der Anlagen 3 (Darstellung L_{den}) und 4 (Darstellung L_{night}) in 5 dB-Klassen mit der Farbgebung der Lärmkartierung dargestellt.

Die Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG gibt nur allgemeine Hinweise darauf, wann im Rahmen der Lärmaktionsplanung Lärminderungsmaßnahmen geplant und durchgeführt werden müssen. Sie nennt weder einzuhaltende Lärmgrenzwerte, noch legt sie fest, dass Maßnahmen ab einer bestimmten Anzahl von Lärmbetroffenen ergriffen werden müssen. Es ist vielmehr Aufgabe der für die Lärmaktionsplanung zuständigen Behörden, die Lärmsituation im Einzelnen zu bewerten und Kriterien für die Lärmaktionsplanung zu entwickeln. Dabei ist die Höhe der Lärmpegel allein kein hinreichendes Kriterium für die Entscheidung, an welchen Orten die Durchführung von Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung notwendig ist. Zu berücksichtigen ist vielmehr auch, wie viele Menschen welchen Lärmpegeln ausgesetzt sind.

Zur räumlichen Identifikation von Lärmbrennpunkten („Hotspots“) wurde in der vorliegenden Untersuchung in Anlehnung an eine Untersuchung des Umweltbundesamtes [13], [14] sogenannte Hotspotmaß-Lärmkennziffern HSM_LKZ für den L_{den} und den L_{night} ermittelt.

Die Hotspotmaß-Lärmkennziffern HSM_LKZ ergibt sich zu

$$HSM_LKZ = \sum_{i=1}^N n_i(L_i - L_S) + \sum_{k=1}^O n_k(L_k - L_S) + \sum_{l=1}^P n_l(L_l - L_S)$$

mit

- N: Gesamtzahl betroffener Einwohner
- L_i : Pegelwert nach BEB für die Anzahl anteiliger Betroffener n_i
- O: Gesamtzahl betroffener Schüler
- L_k : Pegelwert nach BEB für die Anzahl anteilig betroffener Schüler n_k
- P: Gesamtzahl betroffener Krankenhausbetten
- L_l : Pegelwert nach BEB für die Anzahl anteilig betroffener Krankenhausbetten n_l
- L_S : Schwellenwert, $L_S = 65$ dB(A) für den L_{den} , $L_S = 55$ dB(A) für den L_{night}

Schulen sind nur für den L_{den} zu berücksichtigen.

Die Auswertung erfolgte über eine Rasterung von 100x100 m für das gesamte Stadtgebiet von Wegberg.

Die Ergebnisse der jeweiligen Hotspotmaß-Lärmkennziffern HSM_LKZ sind für den L_{den} in Anlage 5 und für den L_{night} in Anlage 6 dargestellt. Für die Skalierung wurde die in der Modell-Untersuchung des Umweltbundesamtes [14] genutzte Einteilung und Farbgebung verwendet.

5 Maßnahmenplanung

5.1 Mögliche Lärmschutzmaßnahmen

Im Musterbericht zur Lärmaktionsplanung werden die im Folgenden gelisteten Lärmschutzmaßnahmen aufgeführt. Bei den angegebenen Maßnahmenarten handelt es sich um eine exemplarische, nicht abschließende Auflistung möglicher Maßnahmen. Die Angaben berücksichtigen die europäischen Vorgaben zur Datenberichterstattung, so dass ggf. auch übergeordnete Maßnahmen aufgeführt sind, die auf Ebene der Gemeinden nicht umgesetzt werden können.

Tabelle 5.1: Mögliche Maßnahmen an der Quelle

Kategorie	Maßnahmenart
Änderung des Emissionspegels	Maßnahmen am Straßenbelag
	Lärmarme Reifen
	Leise Motoren
	Maßnahmen an der Auspuffanlage
	Umrüstung auf leisere öffentliche Verkehrsmittel und Komponenten
Zeitliche Beschränkungen	Zeitliche Beschränkungen für Lkw
	Zeitliche Beschränkungen für Pkw
Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung	Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und Lichtsignalsteuerung
	Kreisverkehre und Kreuzungen
	Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
	Ausweisung von verkehrsberuhigten Zonen
Sonstige Verkehrsmanagementmaßnahmen	Stärkung des öffentlichen Verkehrs
	Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger
	Intelligente Mobilität
	Veränderung / Reduzierung der Fahrspuren
	Fahrverbote und Umleitungen für Lkw
	Fahrverbote und Umleitungen für Pkw
	Parkraumbewirtschaftung
	City-Maut

Tabelle 5.2: Mögliche Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg

Kategorie	Maßnahmenart
Lärmschutzwände	Lärmschutzwände / -wälle und Instandhaltung
	Grüne Lärmschutzwände / -wälle und Instandhaltung
Schalldämmung an Gebäuden	Schallschutzfenster
	Sonstige Maßnahmen zur Schalldämmung

Tabelle 5.3: Mögliche Maßnahmen durch städtebauliche Planung

Kategorie	Maßnahmenart
Flächennutzungsplanung	Flächennutzungsplanung / Bauleitplanung
	Lärmreduzierung für sensible Gebiete
	Abstandsflächen / Pufferzonen
Lärmschutzbereiche	Verfügbarkeit von ruhigen Gebieten
	Verfügbarkeit von Grünflächen
	Maßnahmen zur Verbesserung des akustischen Raumes

Tabelle 5.4: Mögliche Maßnahmen durch Änderung der Infrastruktur

Kategorie	Maßnahmenart
Neue Infrastruktur	Neubau von Umgehungsstraßen oder -brücken
	Neubau von Tunneln
Sperrung von Verkehrsanlagen	Sperrung von Straßen

Tabelle 5.5: Mögliche Maßnahmen durch bürgerschaftlichen Dialog

Kategorie	Maßnahmenart
Kommunikation	Vermittlung von Informationen
	Beschwerdemanagement
Maßnahmen zur Verhaltensänderung	Förderung der lärmarmen Mobilität
	Förderung des öffentlichen Verkehrs

Kategorie	Maßnahmenart
	Förderung von Carsharing
	Bildungs- und Aufklärungsaktivitäten

Als Hilfestellung für die kommunale Planungspraxis sind in den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung [11] verschiedene verkehrsbezogene Lärmschutzmaßnahmen gegenübergestellt und in Hinblick auf ihre Wirksamkeit bewertet. Dabei wurde Wert darauf gelegt, auch die Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung aufzuzeigen, damit bei einer integrierten Bearbeitung von Lärmaktionsplanung und Luftreinhalteplanung Synergieeffekte genutzt und konträr wirksame Maßnahmen ausgeschlossen werden können.

Tabelle 5.6: Übersicht Wirksamkeit technischer und verkehrsplanerischer Maßnahmen im Straßenverkehr

Maßnahme	Lärm	Luft	räumliche Wirkung/ Sekundäreffekte	Zeitraumen
Reduzierung der fahrzeugseitigen Schadstoffemissionen	0	++	gesamtstädtische Wirkung	entspr. der technischen Entwicklung
Reduzierung der fahrzeugseitigen Geräuschemissionen	++	0		
Reduzierung der Kfz-Verkehrsmenge durch weitgehende Modal-Split-Änderungen	0+	0+	gesamtstädtische Wirkung; positive Effekte Verkehrsreduzierung	langfristig
Gesamtstädtische Reduzierung der Lkw-Anteile	0+	+		
Verkehrslenkung und -umverteilung	+	+	Straßenraum; Verdrängungseffekte	kurz- bis mittelfristig
Kleinräumige Reduzierung der Lkw-Anteile	+	+		
Erhöhung der Anteile schadstoffarmer Fahrzeuge	0	+	Straßenraum; ggf. Verdrängungseffekte	kurzfristig; bei technischer Weiterentwicklung nachl. Effekte
Erhöhung der Anteile lärmarmen Fahrzeuge	++	0+		
Reduzierung der Geschwindigkeit	++	0+	Straßenraum; Erhöhung Verkehrssicherheit	kurzfristig
Verbesserung des Verkehrsflusses	+	+	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Immissionsmindernde Straßenraumorganisation	0+	0+	Straßenraum; ggf. Verbesserung Verkehrsabwicklung	
Lärmindernder Fahrbahnbelag	++	0	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig

Maßnahme	Lärm	Luft	räumliche Wirkung/ Sekundäreffekte	Zeitraumen
Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche	++	+		
Verlegen der Fahrstreifen in Straßenmitte	+	0	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Schallschutzwand	++	0+	Straßenraum;	kurz- bis mittelfristig
Bewertung: ++ sehr positive Auswirkungen + positive Auswirkungen 0 weitgehend wirkungsneutral (0+ mit pos. Tendenz, 0- mit neg. Tendenz)				

5.2 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Unter den bereits vorhandenen Maßnahmen zur Lärminderung werden hier drei Beschlüsse aufgeführt, die teilweise zu der Durchführung von Maßnahmen geführt haben, teilweise aber auch zu einer Ablehnung von möglichen Maßnahmen geführt haben.

5.2.1 Geschwindigkeitsanzeige Rath-Anhoven

Mit Beschluss vom 04.02.2020 hat der Ausschuss für Tourismus, Kultur, Sport und Verkehr einem Bürgerantrag auf Aufstellung einer Geschwindigkeitsanzeigentafel an der B57 - Ortsdurchfahrt Rath-Anhoven - stattgegeben. Anlass waren Beschwerden der Anwohner über mangelnde Verkehrssicherheit und Verkehrslärm infolge der Verkehrsbelastung und der häufigen Überschreitung der angeordneten Geschwindigkeit von maximal 50 km/h.

Aus der Beschlussbegründung:

Da die B 57 die immense Verkehrslast von und in Richtung Mönchengladbach zu tragen hat, ist es Aufgabe aller Beteiligten eine sichere und leistungsfähige Verkehrsführung zu schaffen, damit der Verkehrsfluss gewährleistet ist. Vom Ausbauzustand der B 57 her wäre grundsätzlich sogar eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h innerhalb der Ortsdurchfahrt möglich.

Unter Berücksichtigung der verkehrsrechtlichen Möglichkeiten hält die Verwaltung den Antrag, eine Geschwindigkeitsanzeigentafel variabel an verschiedenen Stellen der Ortsdurchfahrt aufzustellen für sehr sinnvoll. Vielfache Erfahrungen aus anderen Städten zeigen deutlich, dass auf diese Art eine Sensibilisierung der Fahrzeugführer zu erreichen ist. Um diesen Effekt zu erreichen; sollte eine solche Anzeige allerdings für beide Fahrtrichtungen gleichzeitig, also doppelt, aufgestellt werden. Prävention in Bezug auf Gefahren des Straßenverkehrs gehört zu den Pflichtaufgaben der Straßenverkehrsbehörden. Auch wenn elektronische Geschwindigkeitsanzeigen nicht zu den Verkehrszeichen im Sinne des § 39 der Straßenverkehrsordnung gehören und keine pflichtige Beschaffung darstellen, gelten sie als Mittel zur Selbstkontrolle und Verkehrsberuhigung. Sie dienen damit der Durchsetzung der mit VZ310 angeordneten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und können als mobile Anlagen bei Bedarf auf weiteren Straßenabschnitten im Stadtgebiet eingesetzt werden.

Beschluss:

Der Ausschuss für Tourismus, Kultur, Sport und Verkehr beauftragt die Verwaltung, zwei mobile Geschwindigkeitsanzeigetafeln zu beschaffen und zunächst im Bereich der B 57 Ortsdurchfahrt Rath-Anhoven an geeigneten Stellen aufzustellen

5.2.2 Verbesserung der Verkehrssituation auf der B 57 in Rath-Anhoven

Zur Sitzung der Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt, Verkehr und Tourismus am 01.06.2021 wurde ein Antrag der CDU-Fraktion aus Anlass einer Eingabe des Dorfausschusses Rath-Anhoven behandelt und zur Kenntnis genommen. Ziel des Antrages war die Aufnahme von Gesprächen mit dem Landesbetrieb Straßen NRW durch die Stadtverwaltung.

Bei diesem Antrag ging es um Möglichkeiten, die Belastungen infolge des starken Verkehrsaufkommens auf der B 57 in der Ortsdurchfahrt Rath-Anhoven zu verringern. Dazu hatten vor Antragstellung bereits Gespräche mit dem Dorfausschuss, dem Landesbetrieb Straßen NRW, der Kreispolizeibehörde Heinsberg und der örtlichen Straßenverkehrsbehörde stattgefunden. Im Ergebnis wurden mehrere Maßnahmen umgesetzt bzw. geplant, von denen einige das Thema Lärm betreffen.

Maßnahmen (aus dem Sachverhalt der Ausschussvorlage):

- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h
Diese Maßnahme muss durch den Landesbetrieb Straßen NRW veranlasst werden. Die Kreispolizeibehörde sieht auf der Grundlage der Unfallstatistik und der Verkehrsmessungen keine Veranlassung zu der Geschwindigkeitsreduzierung.
- Anbringung von Piktogrammen
Zur Reduzierung der Geschwindigkeit auf dem Rheinweg, der Rather Straße sowie der Johannes-Pellen-Straße wurden Piktogramme aufgebracht.
- Reduzierung der LKW-Durchfahrten
Veränderung der Beschilderung am Kreisverkehr in Richtung Rather Straße, um das LKW-Verbot kenntlicher zu machen. Hierzu wurde ein größeres Verkehrszeichen bestellt und die Anbringung angeordnet.

Darüber hinaus fanden Gespräche des Fachbereichs Umwelt, Verkehr und Abwasser mit dem Landesbetrieb Straßen NRW statt, um eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der B 57 zu erreichen. Ziel war eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der B57 ab dem Kreisverkehr, entlang dem Baugebiet Gaskessel bis zur Kreuzung Heyer sowie die Versetzung des Ortsschildes.

Der Landesbetrieb Straßen NRW teilte dazu folgendes mit:

Die B57 ist, in dem dargestellten Bereich, eine anbaufreie Bundesstraße mit entsprechender Verkehrsbedeutung. Aus verkehrlicher Sicht besteht derzeit keine Veranlassung, an der bestehenden Beschilderung etwas zu ändern.

Mit der Entstehung der Siedlung "Am Gaskessel" wurde, wie in der Örtlichkeit zu erkennen ist, ein Lärmschutzwall zur B57 hin errichtet. Es wird davon ausgegangen, dass es seinerzeit entsprechende Berechnungen gegeben hat, die im Ergebnis die Aufschüttung dieses Lärmschutzwalls zur Folge hatten.

Sollte nun der Bedarf einer Prüfung hinsichtlich der aktuellen Situation bestehen, so besteht die Möglichkeit, dass Anwohner persönlich einen Antrag an den Landesbetrieb Straßenbau NRW richten, Lärmberechnungen für den Standort der eigenen Immobilie durchführen zu lassen. Diese Prüfung ist Voraussetzung, um gegebenenfalls passiven Lärmschutzbegründen zu können.

Die Stellungnahme wurde dem Dorfausschuss so zur Verfügung gestellt. Die Anwohner des Gebietes Gaskessel sollten daher hierüber Kenntnis haben.

5.2.3 Temporeduzierung für die Ortsdurchfahrt Rickelrath

In seiner Sitzung am 01.06.2021 hat sich der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Verkehr und Tourismus mit dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN gefasst, mit dem die Verwaltung beauftragt werden sollte, für die Ortsdurchfahrt Rickelrath eine Temporeduzierung auf 30 km/h anzuordnen. Diese Anordnung ist ein Geschäft der laufenden Verwaltung, daher unterliegt sie nicht der Entscheidungsbefugnis des Rates bzw. eines Ausschusses.

In der Vorlage zu der o. g. Sitzung befindet sich eine umfangreiche Begründung dafür, dass die Verwaltung als Straßenverkehrsbehörde die Temporeduzierung nicht anordnen würde, sollte ein entsprechender Antrag bei ihr eingehen.

In der Begründung verweist die Verwaltung auf die Regelungen der Straßenverkehrsordnung, der Richtlinien für straßenverkehrliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien - Stv) und auf die Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit (Übermaßverbot) und Feststellungserfordernis nach § 45 Abs. 9 Straßenverkehrsordnung StVO.

5.3 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre

Zum jetzigen Zeitpunkt (vor frühzeitiger Beteiligung für den Lärmaktionsplan) sind keine Maßnahmen benannt.

5.4 Langfristige Strategien zum Schutz gegen Umgebungslärm

Da es im Stadtgebiet Wegberg kaum flächenhafte Bereiche mit hohen Lärmbelastungen und einer hohen Anzahl an betroffenen Einwohnern gibt, sind derzeit keine weiteren langfristigen Maßnahmen geplant.

Maßnahmen zum Schutz gegen den Umgebungslärm beziehen sich im Stadtgebiet Wegberg ausschließlich auf Maßnahmen gegen den Verkehrslärm der L 3, der L 127 und der B 57. Für nahezu alle möglichen Maßnahmen ist der Landesbetrieb Straßen NRW entweder Kostenträger oder muss zumindest in die Planung und Umsetzung der Maßnahmen einbezogen werden.

Ein wesentlicher Bestandteil der Lärmaktionsplanung ist es daher, im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung Anregungen für mögliche Maßnahmen zu sammeln und auszuwerten. Mit dem Ergebnis sollen anschliessend Gespräche mit dem Landesbetrieb Straßen NRW geführt werden. Die Ergebnisse werden in der zweiten Beteiligung zum Lärmaktionsplan zusammengestellt.

5.5 Schutz ruhiger Gebiete

Ziel von Lärmaktionsplänen soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (§ 47d Abs. 2 BImSchG). Unterschieden wird zwischen ruhigen Gebieten auf dem Land und in der Stadt. Die Gemeinden sind aufgefordert, potentiell geeignete Gebiete als ruhige Gebiete im Lärmaktionsplan festzuschreiben und Maßnahmen zu deren Schutz zu benennen. Die Festlegung ruhiger Gebiete sowie geeigneter Maßnahmen zu deren Schutz liegt im Ermessen der Gemeinden.

Gemäß Tabelle 4.1 sind 1,47 km² lärmbelastete Flächen mit einem L_{den} ab 55 dB(A), davon 0,42 km² höher belastete Flächen mit einem L_{den} ab 65 dB(A). Bei einer Gesamtfläche der Stadt Wegberg von 84,34 km² entspricht dies Anteilen von 1,74 % bzw. 0,50 %.

Mehr als 98 % der Fläche der Stadt Wegberg gelten daher im Rahmen der Lärmkartierung als nicht lärmbelastet.

Auf eine Festlegung von ruhigen Gebieten wird daher verzichtet.

5.6 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Hier werden Angaben ergänzt, soweit sich im Zuge des Lärmaktionsplans geplante Maßnahmen ergeben.

6 Mitwirkung der Öffentlichkeit

6.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Zeitraum der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ergibt sich aus dem Beschluss des zuständigen Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt, Verkehr und Tourismus.

Geplant ist das frühzeitige Beteiligungsverfahren für einen zweiwöchigen Zeitraum im März 2024.

Eine Offenlage des abschliessenden Lärmaktionsplans ist für ebenfalls zwei Wochen im April / Mai 2024 geplant.

6.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

Die frühzeitige Beteiligung und die Offenlage soll durch eine schriftliche Beteiligung auf der Veröffentlichungsseite der Stadt Wegberg erfolgen.

6.3 Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben

Die Angaben hierzu wird nach erfolgten Beratungen vervollständigt. Derzeit ist eine Abstimmung des Lärmaktionsplans mit dem Landesbetrieb Straßen NRW vorgesehen, da alle zu beachtenden Bereiche Landesstraßen und eine Bundesstraße betreffen.

6.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Hier erfolgt eine Zusammenfassung, jeweils nach der frühzeitigen Beteiligung und der Offenlage.

6.5 Dokumentation

Die Dokumentation des Verfahrens wird je nach Verfahrensschritt fortgeschrieben.

7 Finanzielle Informationen

Diese Informationen sind von den Ergebnissen des jetzt beginnenden Verfahrens abhängig. Sie werden für die weiteren Verfahrensschritte aufbereitet und fortgeschrieben.

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: Ergebnisse der Lärmkartierung, L_{den}
Quelle: Landesamt für Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz NRW (LANUV), graphisch ausgewertet durch Peutz Consult GmbH
- Anlage 2: Ergebnisse der Lärmkartierung, L_{night}
Quelle: Landesamt für Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz NRW (LANUV), graphisch ausgewertet durch Peutz Consult GmbH
- Anlage 3: Gebäude mit Kennzeichnung des maximalen L_{den}
Quelle: Landesamt für Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz NRW (LANUV), graphisch ausgewertet durch Peutz Consult GmbH
- Anlage 4: Gebäude mit Kennzeichnung des maximalen L_{night}
Quelle: Landesamt für Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz NRW (LANUV), graphisch ausgewertet durch Peutz Consult GmbH
- Anlage 5: Hotspotmaß-Lärmkennziffer HSM_LKZden und Kennzeichnung von Hotspots
Quelle: Landesamt für Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz NRW (LANUV), graphisch ausgewertet durch Peutz Consult GmbH
- Anlage 6: Hotspotmaß-Lärmkennziffer HSM_LKZnight und Kennzeichnung von Hotspots
Quelle: Landesamt für Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz NRW (LANUV), graphisch ausgewertet durch Peutz Consult GmbH

Bearbeitet durch:

Dipl.-Ing. Volker Albers, Peutz Consult GmbH, Düsseldorf
Dipl.-Ing. Heinz-Peter Aymans, Peutz Consult GmbH, Düsseldorf
Bauass. Dipl.-Ing. Friederike Schweer, BKI mbH, Aachen

