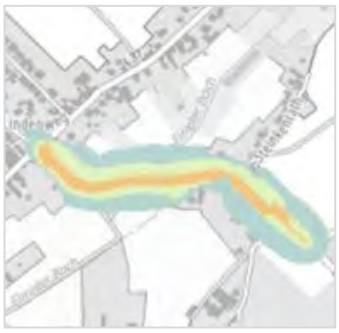
PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Gemeinde Niederkrüchten
Lärmaktionsplan 4. Runde

Entwurf, Arbeitsstand: 2024-05-21



Lärmaktionsplan 4. Runde

im Auftrag der

Gemeinde Niederkrüchten

bearbeitet von

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin

Jochen Richard
Hilde Richter-Richard

Redaktionsstichtag: Datum des ersten Tages der ersten Offenlage

Über redaktionelle Bearbeitungen hinausgehende inhaltliche Änderungen gegenüber der 1. Phase des Mitwirkungsverfahrens sind gelb hervorgehoben.

Aachen, Mai 2024

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

Gliederung gemäß V EU-Umgebungslärmrichtlinie

1. Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen 2

2. Zuständige Behörde 5

3. Rechtlicher Hintergrund 6

4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR 10

5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten 11
5.1 Auswertung der Lärmkarten 11
5.2 Belastungsachsen 18
5.3 Ruhige Gebiete 22

6. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen 25

7. Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR 27

8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmminderung 28

9. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete 31
9.1 Strategische Planungsansätze 31
9.2 Belastungsachsen 33
9.2.1 B 221 Venloer Straße – Brüggener Straße 33
9.2.2 L 372 Mönchengladbacher Straße 37
9.3 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärmminderung 42

10. Langfristige Strategie 43

11. Finanzielle Informationen 44

12. Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans 45

13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen 46

Anhänge

I.1 Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase
I.2 Hinweise aus der Mitwirkung der TÖB – 1. Phase

II.1 Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase
II.2 Hinqweise aus der Mitwirkung der TÖB – 2. Phase

III Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

A B B I L D U N G S V E R Z E I C H N I S

Abb. 1.1: Untersuchte Lärmquellen 4
Abb. 5.1: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) 12
Abb. 5.2: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit 13
Abb. 5.3: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberfläche 14
Abb. 5.4: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk 15
Abb. 5.5: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den} 16
Abb. 5.6: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night} 17
Abb. 5.7: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L_{den} ≥60 dB(A) 19
Abb. 5.8: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L_{night} ≥50 dB(A) 20
Abb. 5.9: Belastungsachsen Straßenverkehr L_{den}/ L_{night} ≥60/50 dB(A) 21
Abb. 5.10: Naturpark Schwalm-Nette [Quelle: Zweckverband Schwalm-Nette https://www.npsn.de] 23
Abb. 9.1: Maßnahmenübersicht B 221 Venloer Straße – Brüggener Straße 36
Abb. 9.2: Maßnahmenübersicht Mönchengladbacher Straße 41

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 3.1: Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen 9
Tab. 3.2: Beurteilungspegel der 16. BImSchV (Lärmvorsorgewerte) 9
Tab. 4.1: Empfehlungen zu den Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung (UBA) 10
Tab. 6.1: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen 25
Tab. 6.2: Lärmbelastete Flächen 26
Tab. 6.3: Lärmbelastete Flächen und geschätzte Anzahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser 26
Tab. 8.1: Umsetzungsstand Maßnahmen der 3. Runde 28
Tab. 9.1: Basisdaten B 221 Venloer Straße – Brüggener Straße 33
Tab. 9.2: Betroffenheiten (Fassadenpegel nach BEB) 34
Tab. 9.3: Betroffenheiten vor/ nach Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen (Fassadenpegel nach BEB) 35
Tab. 9.4: Basisdaten Belastungsachse L 372, Steinkenrath – Knotenpunkt Hauptstraße 37
Tab. 9.5: Betroffenheiten Mönchengladbacher Straße (Fassadenpegel nach BEB) 37
Tab. 9.6: Betroffenheiten vor/ nach Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen (Fassadenpegel nach BEB) 40

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

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

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

Ballungsraum

Ein Ballungsraum ist ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer. Im Land Nordrhein-Westfalen definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Gemeinde Niederkrüchten im Kreis Viersen zählt mit 15.170 Einwohnern zum 31. Dezember 2022 nicht zu den Ballungsräumen.

Hauptverkehrsstraßen

Zu untersuchende Hauptverkehrsstraße sind Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr (DTV >8.200 Kfz). Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) hat folgende Straßen(-abschnitte) kartiert (Pflichtaufgabe):

- A 52 im Gemeindegebiet,
- B 221 nördliche Gemeindegrenze bis L 126,
- L 372 Mönchengladbacher Straße von Steinkenrather Weg bis Straße An der Beek.

Haupteisenbahnen

Zu betrachten sind die die Schienenwege von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr. In der Gemeinde Niederkrüchten gibt es solche Schienenwege nicht. Somit besteht auch keine Kartierungspflicht durch das EBA.

Großflughäfen

Die Gemeinde Niederkrüchten befindet sich bezüglich der Auslösewerte des Lärmaktionsplans nicht im Lärmwirkungsbereich eines Großflughafens mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/ Jahr (Starts und Landungen).

Militärisch genutzte Flughäfen sowie Regionalflughäfen und Landeplätze sind nicht Gegenstand der Lärmminderungsplanung.

Gewerbelärm

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

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

Andere Lärmquellen

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

Probleme mit diesen Lärmquellen sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

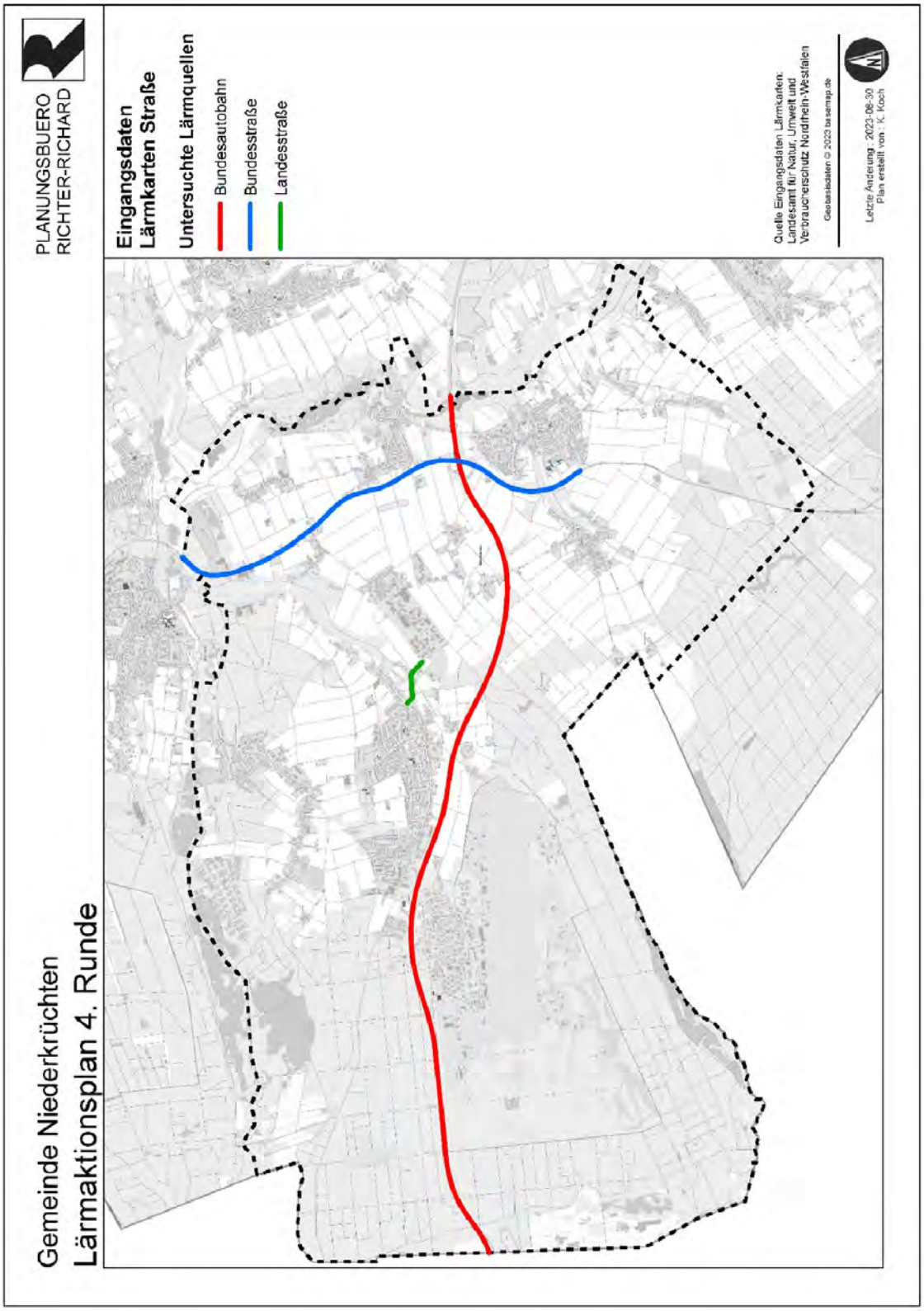


Abb. 1.1: Untersuchte Lärmquellen

2. Zuständige Behörde

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten Straßenverkehr ist in NRW das LANUV zuständig.

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

Gemeinde Niederkrüchten
FB II, PG 1
Planen und Umwelt
Elisabeth Mevißen
Laurentiusstraße 19
41372 Niederkrüchten

Tel. 02163/980-128
Fax 02163/980-111
E-Mail: elisabeth.mevissen@niederkruechten.de
Internet: www.niederkruechten.de

Gemeindeschlüssel: 05 1 66 020

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

3. Rechtlicher Hintergrund

Vorbemerkung

Seit der 3. Runde der Lärmaktionspläne haben sich nahezu alle Richtlinien und Berechnungsverordnungen zum Lärmschutz auf EU- wie auch auf nationaler Ebene verändert:

- Die Berechnungsmethoden entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie haben sich zum 31. Dezember 2018 wie folgt geändert:
  - Die "Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen – VBUS, Schienen – VBUSch und Industrie und Gewerbe – VBUI" wurden durch die "Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)" (BUB) ersetzt.
  - Anstelle der "Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen" (VBUF) gilt nun die BUF.
  - Die Belastetenzahlen werden nun nicht mehr entsprechend der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB) ermittelt, sondern mit dem Rechenansatz der "Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (BEB), die im Sinne der Betroffenen zu deutlich höheren Belastetenzahlen führt.

  Die neuen Berechnungsmethoden für die strategischen Lärmkarten erlauben durch die im Vergleich zu den bisherigen Richtlinien zum Teil stark veränderten Parametern keinen Vergleich mit den bisher ermittelten Werten.

- Auf nationaler Ebene wurden für Berechnung des Straßenverkehrslärms bisher die "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90" angewandt. Diese wurden am 1. März 2021 mit Änderung der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) durch die "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19" abgelöst.

- Bisher wurden die Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 als einzige Lärmschutzrichtlinie noch nicht novelliert, so dass hier in den meisten Bundesländern, so auch in Nordrhein-Westfalen, bis auf weiteres die RLS-90 zur Anwendung kommt.

- Das Umweltbundesamt hat die bisherigen Empfehlungen für die Auslösewerte von 65/55 dB(A) L_{den}/ L_{night} für die kurzfristigen Umwelthandlungsziele um 5 dB(A) auf 60/50 dB(A) L_{den}/ L_{night}, bei den mittelfristigen Handlungszielen um weitere 5 dB(A) auf 55/45 dB(A) L_{den}/ L_{night} abgesenkt.

- Der Spielraum zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen hat sich durch jüngere Gerichtsurteile erweitert. Bis Ende 2023 werden durch die geplante Änderung des Straßenverkehrsgesetzes weitere Möglichkeiten eröffnet.

- Der LAI empfiehlt in seinen jüngsten Hinweisen, die ruhigen Gebiete in einem kleinteiligeren Rahmen zu betrachten als es die Umgebungsrichtlinie vorgibt.

- Es wurden vom Umweltbundesamt vereinfachte Berechnungsverfahren für die Ermittlung der Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen eingeführt.

Als Folge ist der Lärmaktionsplan der 4. Runde nicht nur eine einfache Fortschreibung, sondern erfordert eine umfassende Überprüfung des Lärmaktionsplans der 3. Runde.

EU-Recht

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

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

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.

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

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

Die zuständigen Behörden haben nun in der 4. Runde bis zum 18. Juli 2024 Zeit, die Lärmaktionspläne der 3. Runde zu überprüfen. Entsprechend dem "Portugal-Urteil" des EuGH müssen alle Gemeinden, die kartiert wurden, auch einen Lärmaktionsplan (ggf. mit verringertem Aufwand) aufstellen.

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

Nationale Umsetzung des EU-Rechts

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

Umgebungslärm bezeichnet "belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht" (§ 47b BImSchG).

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

- "*Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,*

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

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

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

Nationales Recht zum Lärmschutz

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

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

Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von passiven Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Auslösewerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Dazu zählt unter anderem, dass Lärmsituationen anhand der VLärmSchRL 97 in Verbindung mit den RLS-19 zu ermitteln und zu bewerten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen (DIN 18005-1)

oder aus der Realnutzung. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen (zum Beispiel, wann ein betroffenes Gebäude errichtet wurde).

Tab. 3.1: Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen

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

* Die Beurteilungspegel können an Landesstraßen in einzelnen Bundesländern abweichen.

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

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

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

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

4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat in seinem Umweltgutachten 2004[1] und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005[2] auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind. In dem Gutachten "Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität" des Sachverständigenrats aus dem Jahr 2020 wird empfohlen, in einem ersten Schritt 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht als allgemein geltende obere Grenze zulässiger Lärmbelastung herzuziehen. Langfristig sollten die Lärmpegel die Werte von 55 dB(A) tagsüber bzw. 45 dB(A) nachts nicht übersteigen.[3]

Die Weltgesundheitsorganisation, Regionalbüro für Europa, gibt die Empfehlung[4], durch Straßenverkehrslärm bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 dB(A) für den L_{den} und auf weniger als 45 dB(A) für den L_{night} zu verringern, um gesundheitliche Auswirkungen und eine Beeinträchtigung des Schlafs zu vermeiden.

In den letzten Jahren ist zudem ein Trend zu beobachten, dass sich die Lärmsanierungswerte immer weiter den Lärmvorsorgewerte annähern.

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

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

Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung

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

Quelle: Umweltbundesamt 2022

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

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

5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

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

5.1 Auswertung der Lärmkarten

Die Fahrzeuge werden bei dem neuen Berechnungsverfahren für den "Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)" (BUB) in vier verschiedene Klassen eingeteilt:

- Leichte Kraftfahrzeuge (Pkw, Lieferwagen ≤3,5 t, Geländewagen (SUV), Großraumlimousinen, einschließlich Anhänger und Wohnwagen),
- mittelschwere Kraftfahrzeuge (mittelschwere Fahrzeuge, Lieferwagen >3,5 t, Busse, Wohnmobile usw. mit zwei Achsen und Doppelbereifung auf der Hinterachse),
- schwere Kraftfahrzeuge (schwere Nutzfahrzeuge, Reisebusse, Busse, mit drei oder mehr Achsen),
- zweirädrige Kraftfahrzeuge (zwei-, drei- und vierrädrige Mopeds, Motorräder mit und ohne Seitenwagen, drei- und vierrädrige Motorräder).

Die Lkw-Anteile werden deshalb im Lärmaktionsplan der 4. Runde nicht mehr grafisch dargestellt.

Eine Neuerung ist zudem, dass zweirädrige Kraftfahrzeuge (zwei-, drei- und vierrädrige Mopeds, Motorräder mit und ohne Seitenwagen, drei- und vierrädrige Motorräder) unter Schwerverkehr erfasst werden. Der Vorteil ist, dass für Verbote einer Kraftfahrzeuggruppe die lärmmindernde Wirkung entsprechend prozentual berechnet werden kann.

Die Überprüfung der Eingangsdaten der Lärmkarten kam zu folgendem Ergebnis:

- Die Lärmkarten für die B 221 wurden auf dem zu betrachtenden Straßenabschnitt mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h berechnet, tatsächlich sind jedoch 70 km/h angeordnet. Dadurch erhöht sich der Pegel um ca. 1,9 dB(A).
- Die in der Abbildung dargestellte westliche Lärmschutzwand an der A 52 gibt es nicht, für das weitere Verfahren allerdings nicht bedeutend.

Bei der Darstellung der Lärmminderungsmaßnahmen (Kap. 9.) wird diese Korrektur berücksichtigt.

Die nicht korrigierten Eingangsdaten und die damit vom LANUV berechneten strategischen Lärmkarten zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

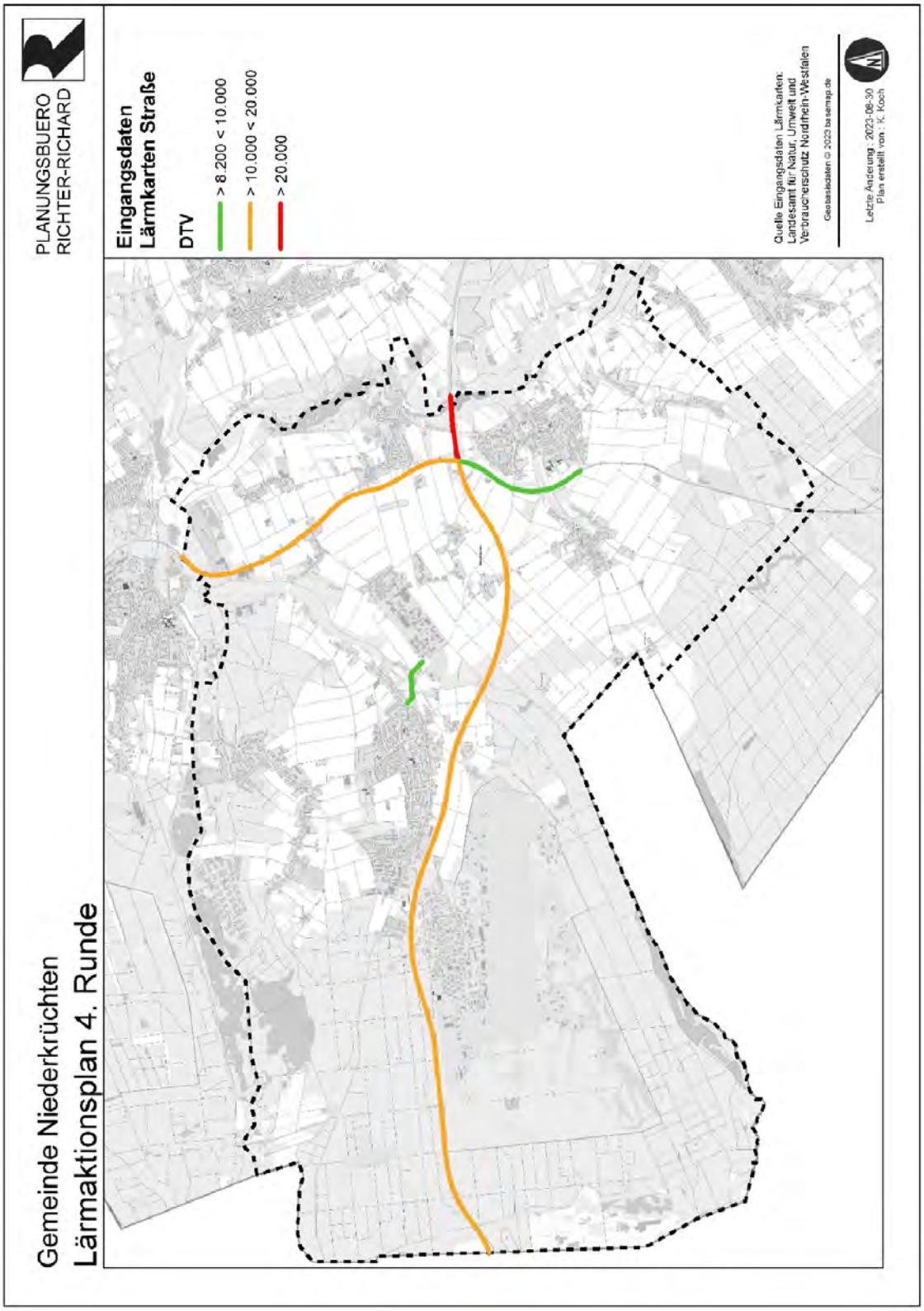


Abb. 5.1: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

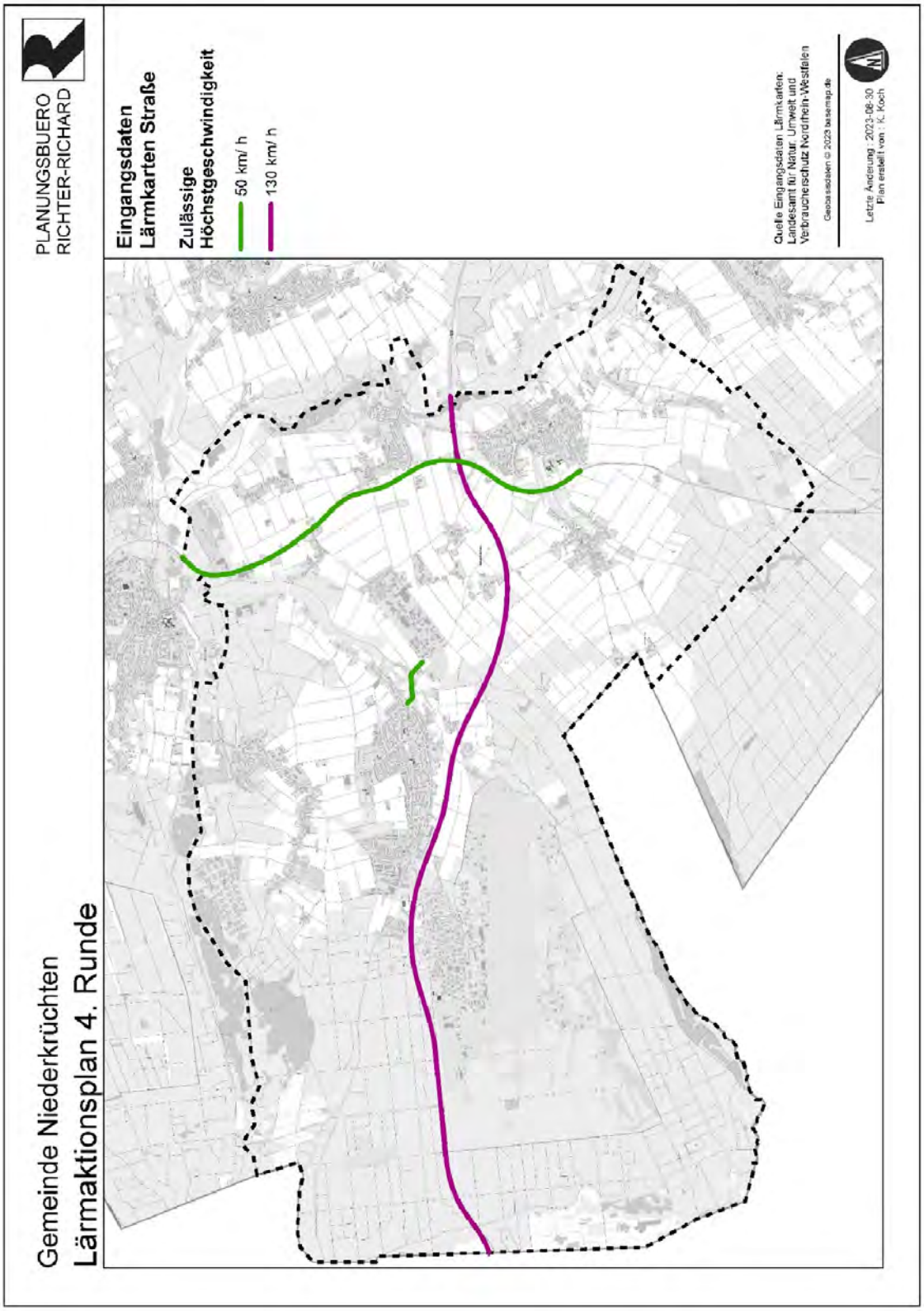


Abb. 5.2: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit

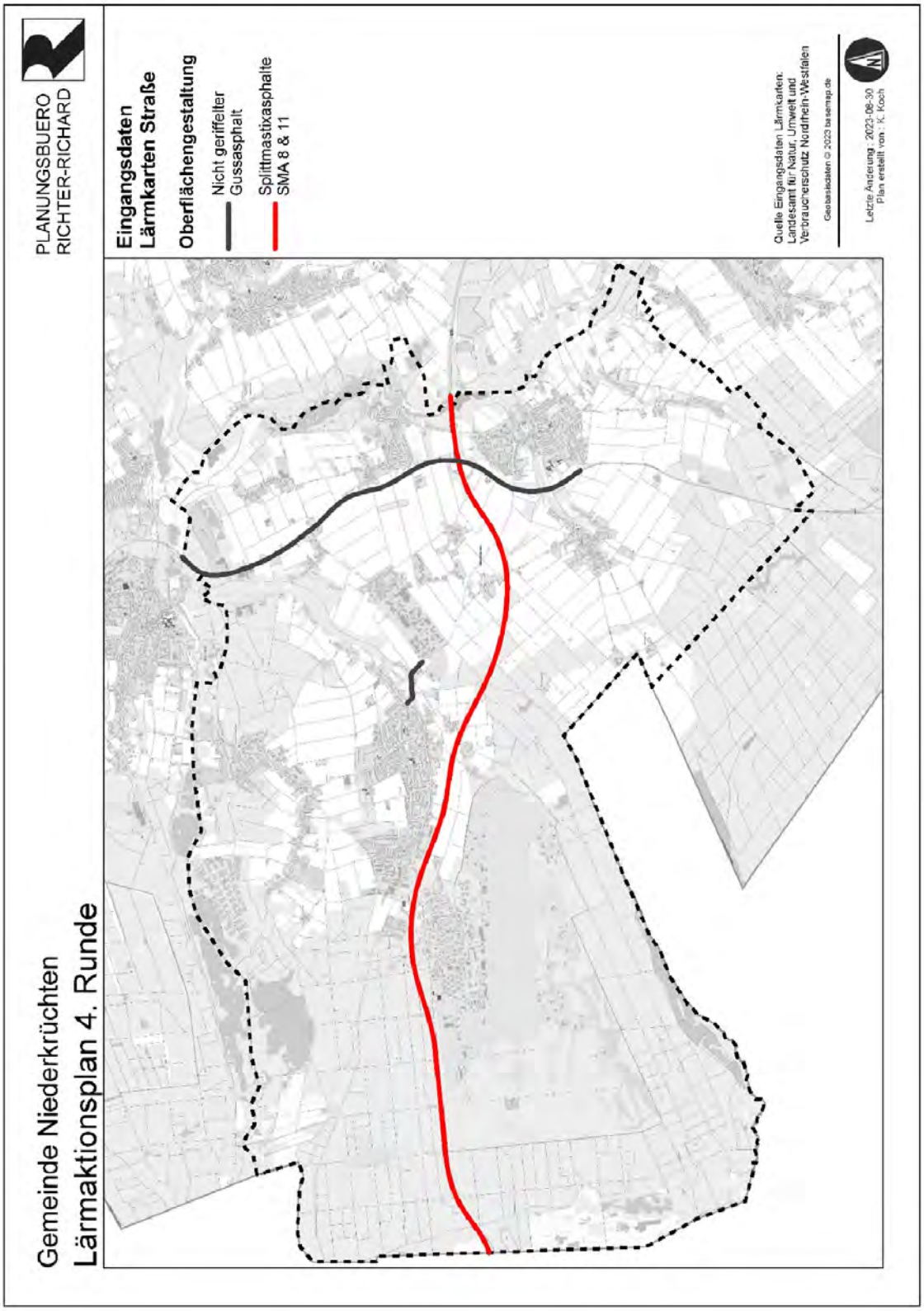


Abb. 5.3: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberfläche

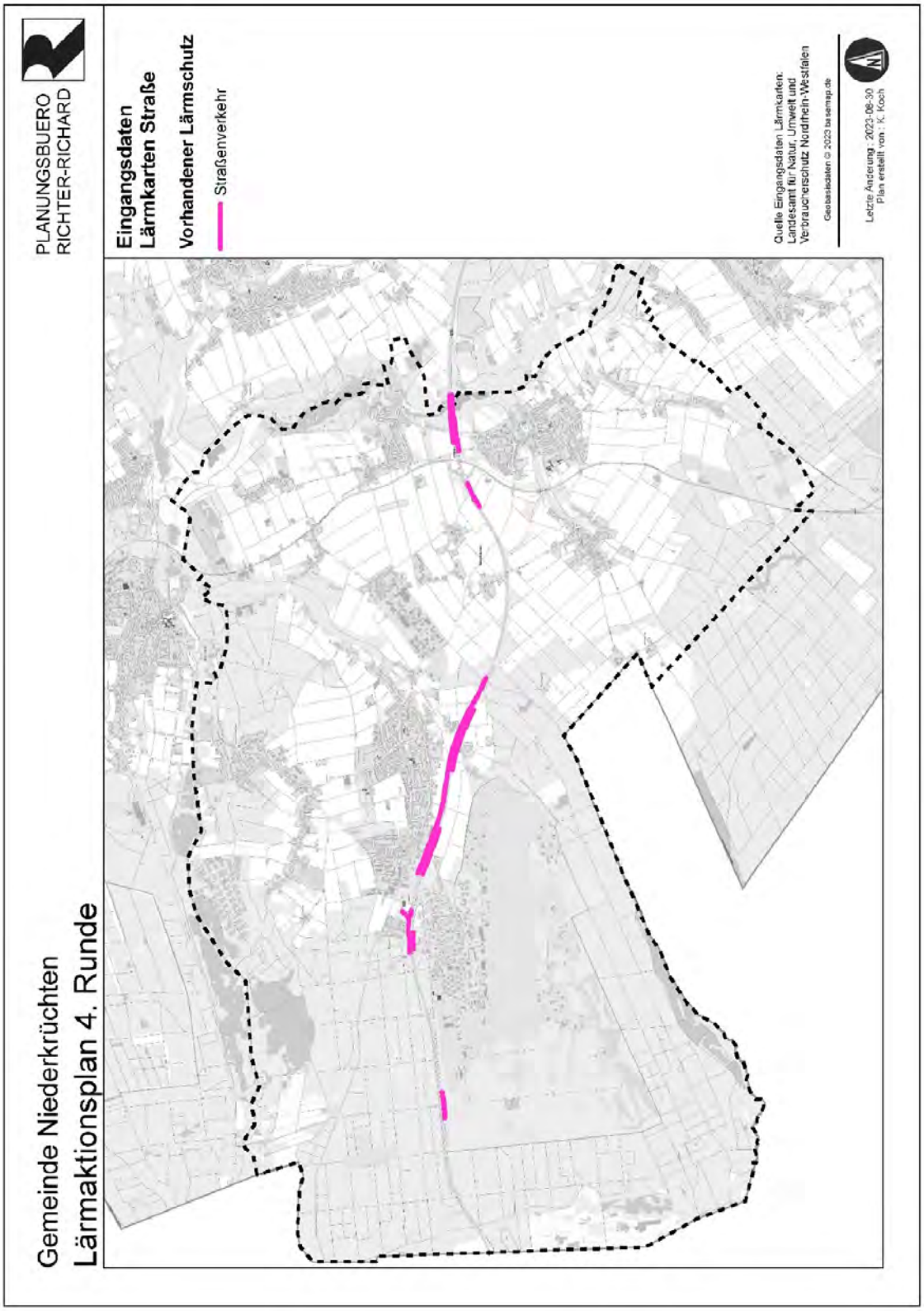


Abb. 5.4: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk

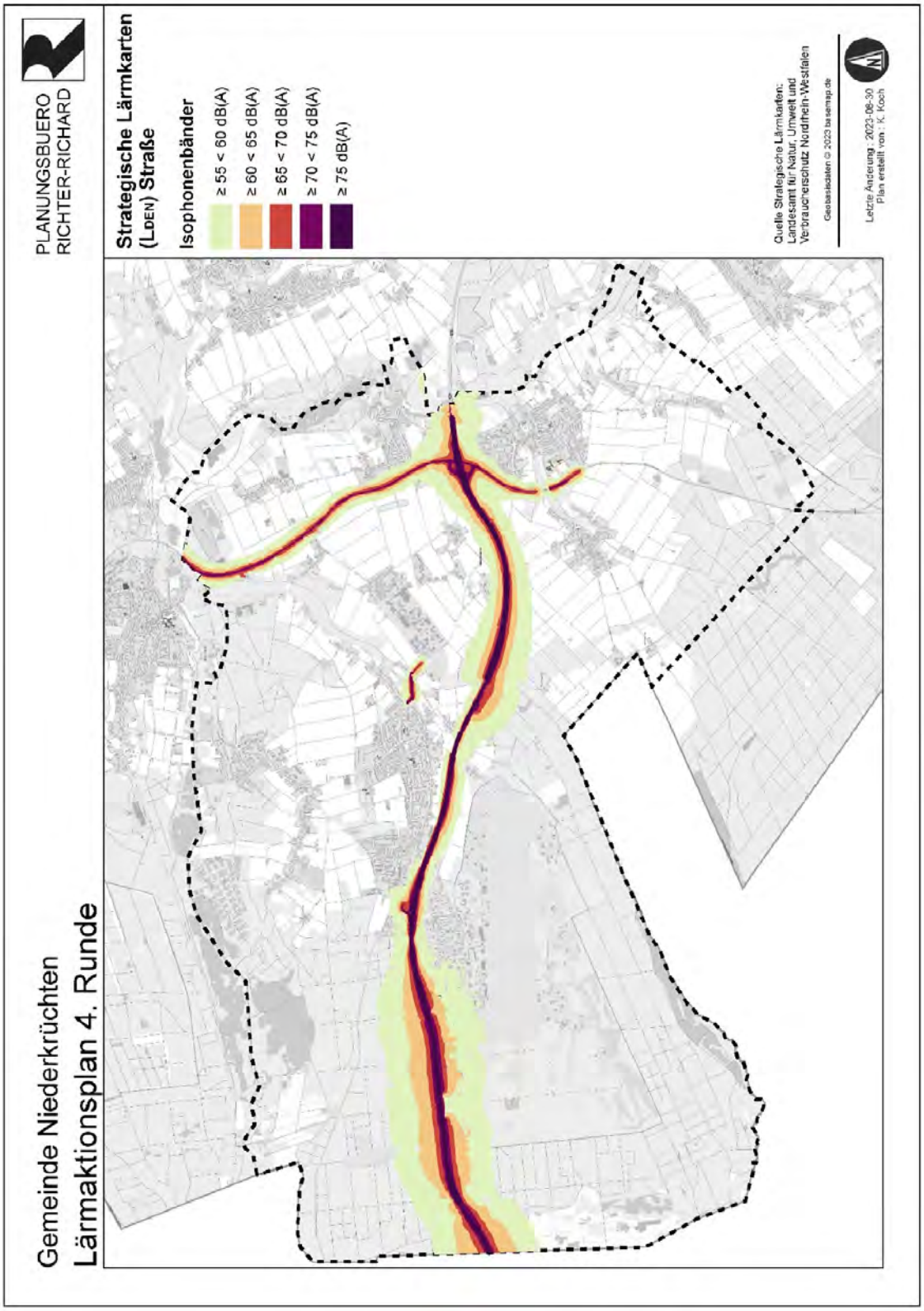


Abb. 5.5: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}

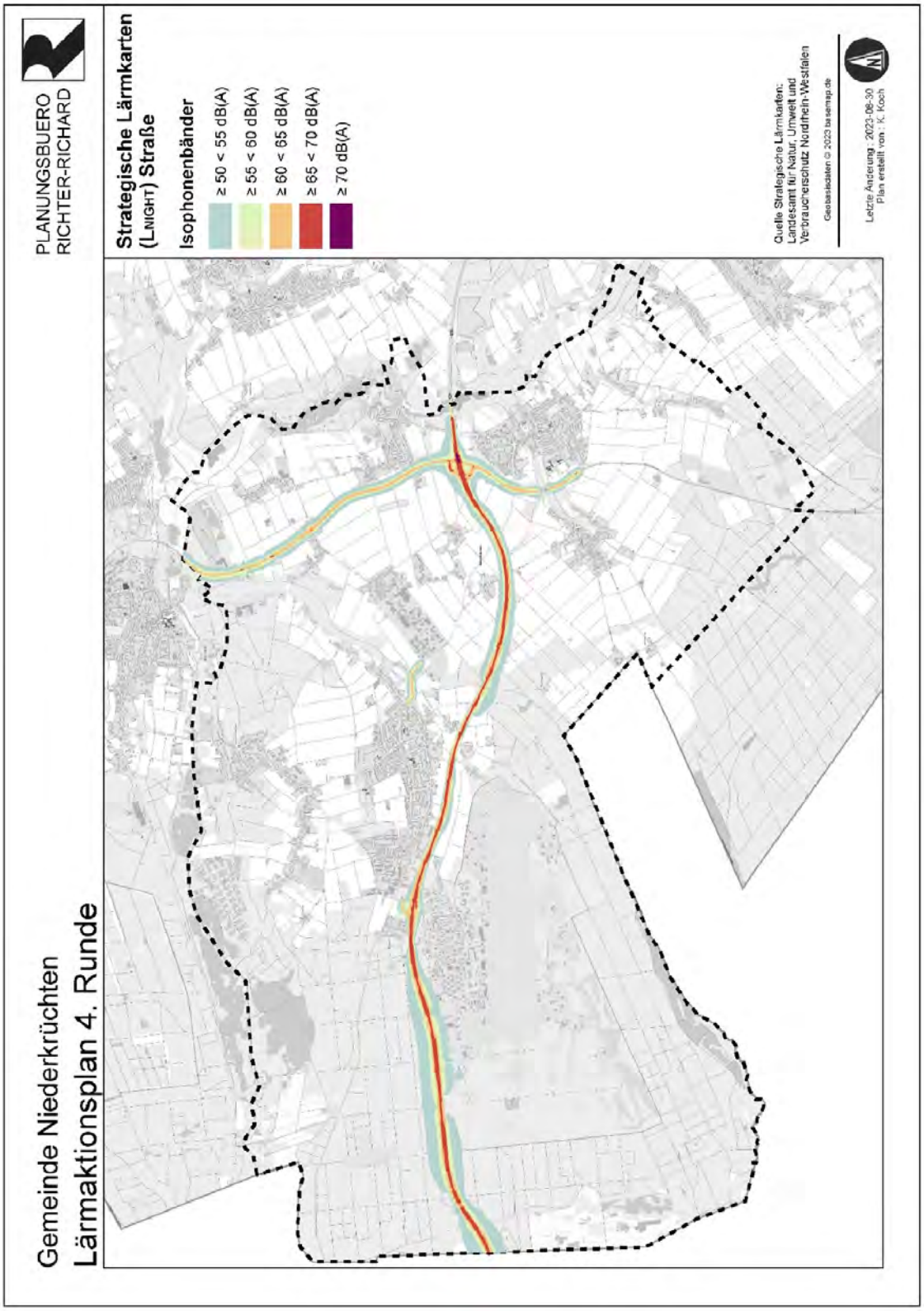


Abb. 5.6: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night}

5.2 Belastungsachsen

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

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

- mit Überschreitung der Lärmwerte in drei Kategorien
  - L_{den} ≥70 dB(A) und/ oder L_{night} >60 dB(A) als sehr hohe Lärmbelastung,
  - L_{den} ≥65 – <70 dB(A) und/ oder L_{night} ≥55 – <60 dB(A) als hohe Lärmbelastung,
  - L_{den} ≥60 – <65 dB(A) und/ oder L_{night} ≥50 – <55 dB(A) wegen Nichteinhaltung des Umwelthandlungsziels und

- einer zulässigen (Bebauungsplan) oder tatsächlichen (Realnutzung) empfindlichen Nutzung (Wohnung, Schule, Krankenhaus)

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

Bereiche mit Gebäuden, die sehr hohen Pegeln L_{den} ≥70 dB(A)/ L_{night} ≥60 dB(A) ausgesetzt sind:

- Mönchengladbacher Straße, westlich der Einmündung Steinkenrath,
- Mönchengladbacher Straße, östlich Knotenpunkt Hauptstraße.

Bereiche mit Gebäuden, die hohen Pegeln L_{den} ≥65-<70 dB(A)/ L_{night} ≥55-<60 dB(A) ausgesetzt sind:

- Venloer Straße, Bebauung um den Knotenpunkt B 221 Venloer Straße/ L 372 Damer Straße.

Weitere betroffene Einzelgebäude befinden sich um die A 52, Anschlussstelle Elmpt. Hier besteht bereits Lärmschutz. Dahinter liegende Gebäude werden mit Pegeln <65/55 dB(A) belastet. In die Lärmkartierung ging nur der Lärmschutz westlich der Überbrückung Nollesweg ein. Inzwischen besteht auch östlich der Überbrückung Lärmschutz, mit dem die Gebäude Roermonder Straße, Haus Nr. 36, 40 und 40a, entlastet wurden. Darüber hinaus liegen an der A 52 zwei Gebäude an der Roermonder Straße im Bereich der Anschlussstelle Elmpt über den Auslösewerten. Passiver Lärmschutz ist zwischen den Eigentümern und Straßen.NRW geregelt. Dieser Bereich wird deshalb im Lärmaktionsplan nicht weiter betrachtet.

Die B 221 Venloer Straße – Brüggener Straße wurde fälschlicherweise durchgängig mit V_{zul} 50 km/h berechnet. Ein Abschnitt der Belastungsachse tangiert Heyen. Sie ist auf diesem Abschnitt als Weiler ausgewiesen. Im Bereich der ausgewiesenen Belastungsachse ist die V_{zul} auf 70 km/h reduziert. Die Fassadenpegel liegen damit etwa 2,4 dB(A) höher als in der Lärmkartierung angegeben. In Kapitel 9.2 werden die korrigierten Fassadenpegel angegeben.

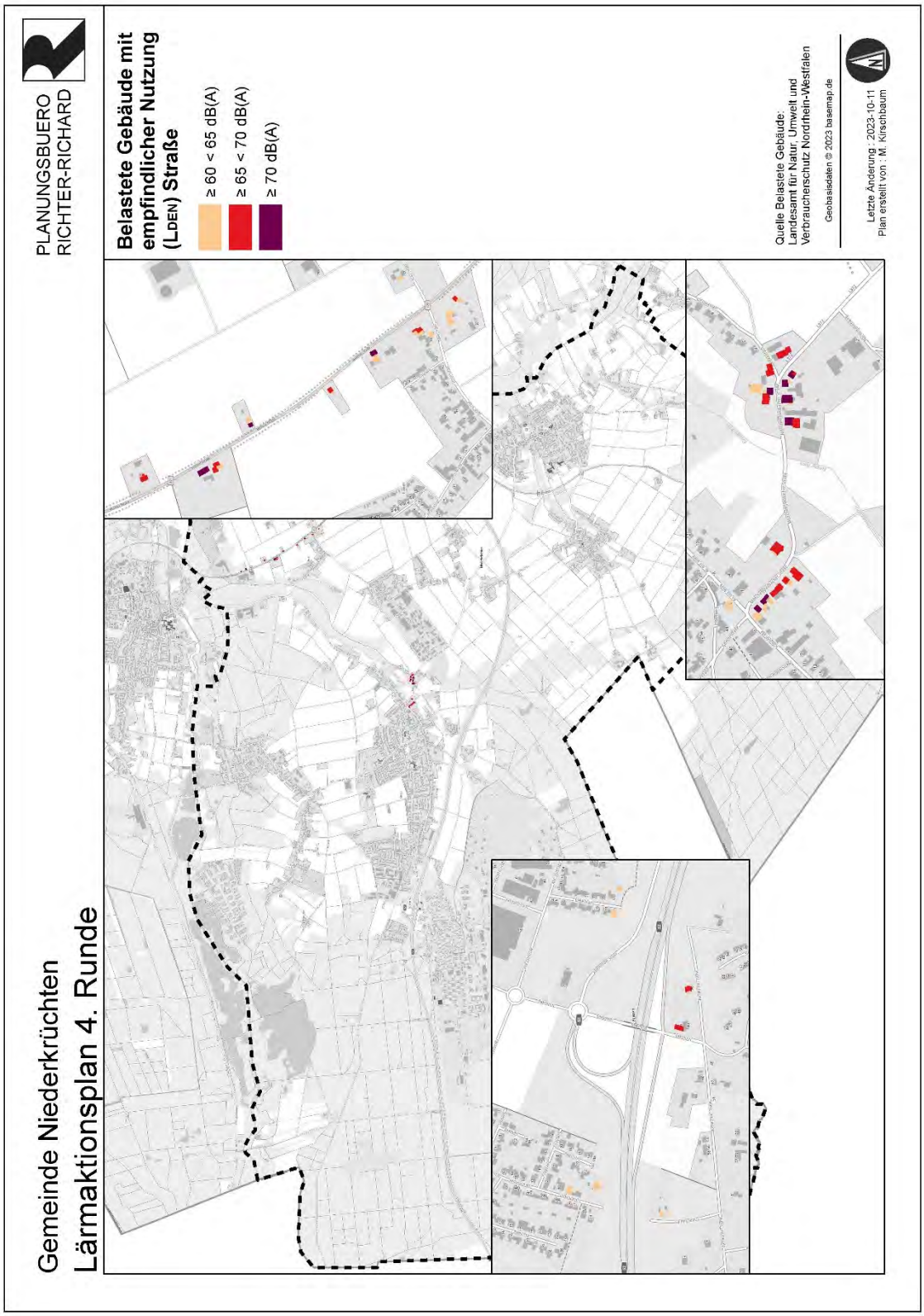


Abb. 5.7: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L_{den} ≥60 dB(A)

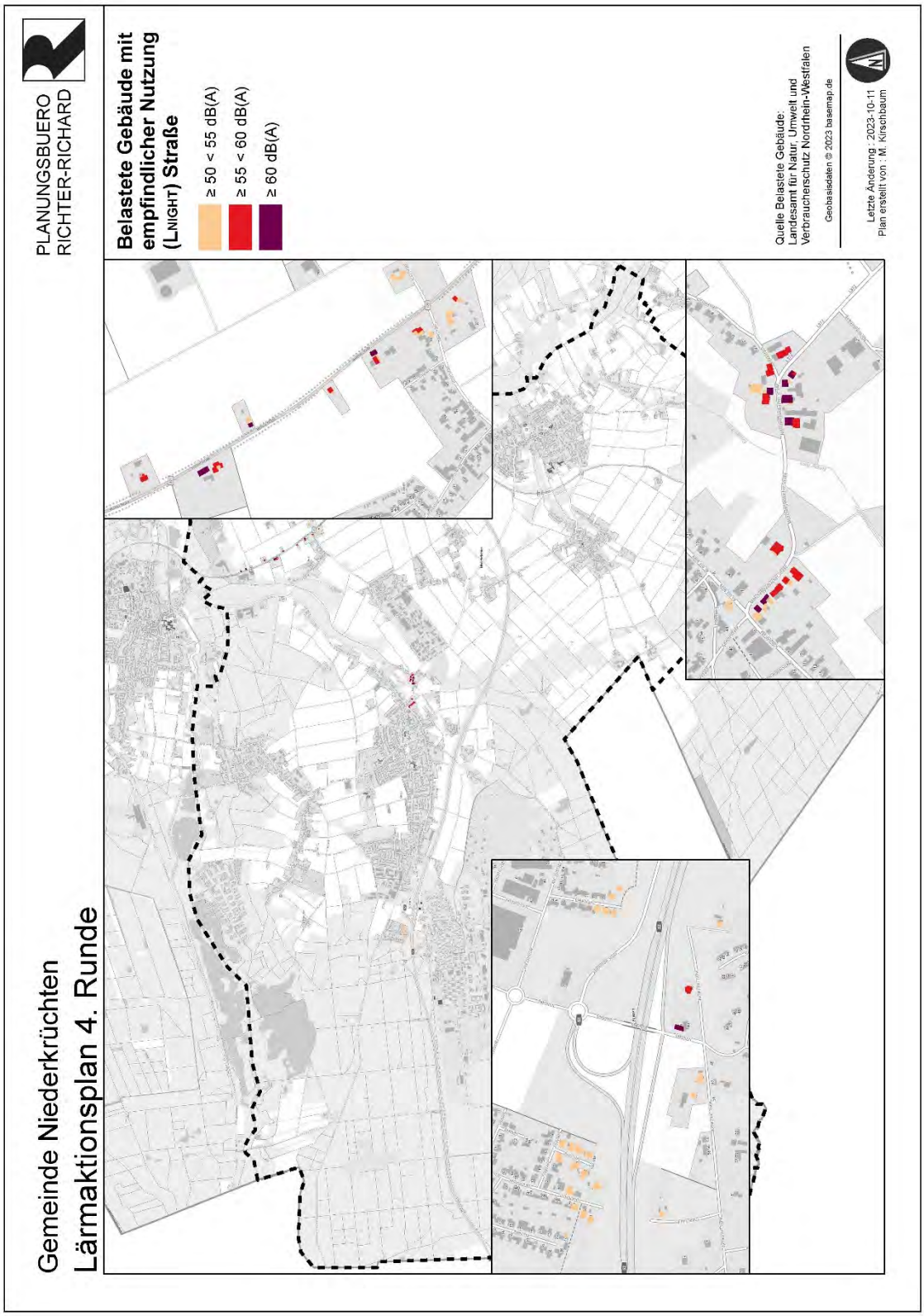


Abb. 5.8: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L_{night} ≥50 dB(A)

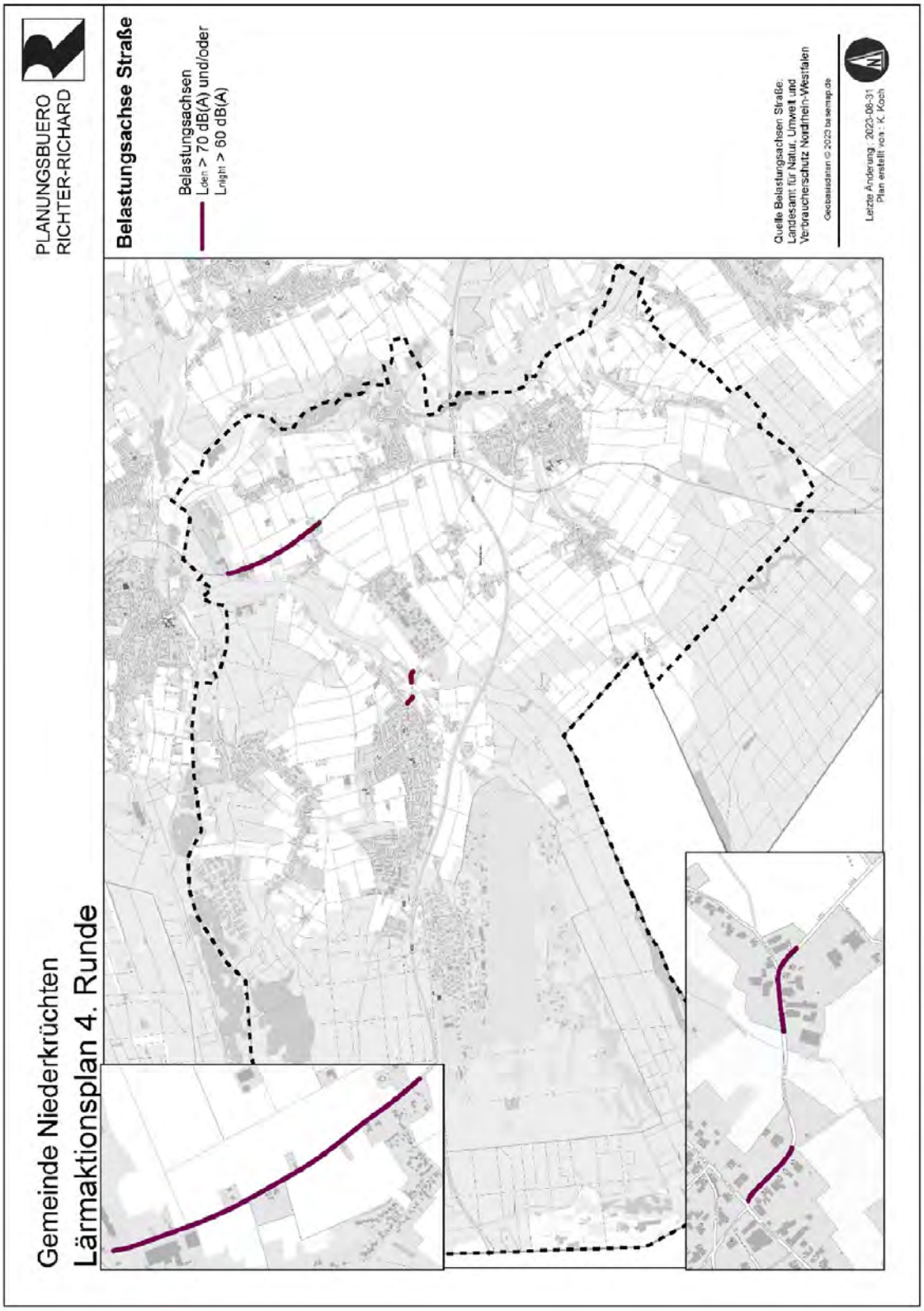


Abb. 5.9: Belastungsachsen Straßenverkehr L_{den}/ L_{night} ≥60/50 dB(A)

5.3 Ruhige Gebiete

In Gemeinden außerhalb der Ballungsräume sind ruhige Gebiete auf dem Land zu identifizieren. Nach Artikel 3 m) der Umgebungslärmrichtlinie ist ein "ruhiges Gebiet auf dem Land ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist". Dies gilt nicht für Geräusche durch forst- und landwirtschaftliche Nutzung. Bauplanungsrechtlich verbindliche festgesetzte Vorhaben (Planfeststellung, Bebauungsplan) sind hierbei zu beachten, sonst gilt die Realnutzung zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmaktionsplans.

In § 47d Abs. 2 BImSchG wird ausgeführt: "*Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen*." Ein ruhiges Gebiet darf somit durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht zusätzlich verlärmt werden. Die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist zudem bei der Herstellung von Planungsrecht (B-Pläne, Planfeststellung) als Abwägungsbelang zu beachten. Durch die allgemeine Verkehrszunahme entsteht kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz in ruhigen Gebieten. Der Schutz ruhiger Gebiete ist damit vom Grundsatz her ein passives Instrument.

Die Bundesrepublik Deutschland hat keine Werte zur Definition von ruhigen Gebieten festgelegt. Sie liegt bei den zuständigen Behörden, i.d.R. die Gemeinden, für ihren Bereich eine geeignete Vorgehensweise festzulegen. Die großen Handlungsspielräume können als Chance verstanden werden, für jede Gemeinde eine bestmögliche Lösung zu finden.

Das Umweltbundesamt weist darauf hin, dass die Unterscheidung nach ruhigen Gebieten in einem Ballungsraum und auf dem Land mit der in Deutschland üblichen Definition von Ballungsräumen wenig sinnvoll ist, da es einerseits viele Kommunen mit weniger als 100.000 Einwohnern gibt, die dennoch in hochverdichteten Agglomerationen liegen und andererseits das in der Umgebungslärmrichtlinie für ruhige Gebiete auf dem Land genannte Kriterium "kein Lärm" zu unspezifisch und mit den vorhandenen Lärmkarten nicht identifizierbar ist. Dafür wäre eine flächenhafte Berechnung der Schallimmissionen erforderlich, die aber in den Gemeinden außerhalb von Ballungsräumen nicht vorliegt. Hinzu kommt, dass die Lärmkarten i.d.R. erst Werte L_{den} >55 dB(A) ausweisen, die verschiedenen Lärmquellen getrennt kartiert werden und jeweils auf verschiedenen Berechnungsverfahren beruhen.

In der Fachbroschüre des Umweltbundesamts[5] wird ausgeführt: "In der Praxis werden verschiedene akustische Kriterien für die Auswahl von ruhigen Gebieten vorgeschlagen oder umgesetzt, die häufig auch kombiniert werden:

- Absolute Pegel von 40 bis 55 dB(A) L_{DEN}. Der untere Wert gilt für sehr ruhige Gebiete, der obere Wert wird in der Regel als maximal zulässiger Wert verwendet."

Die Schwellenwerte müssen dabei nur in einem Teil der Fläche und/ oder nur tagsüber eingehalten werden und können von der Lage des Gebiets abhängen. Zusätzlich stellt die Art der Flächennutzung das am häufigsten verwendete Auswahlkriterium für ruhige Gebiete dar. Vor allem Grünflächen, Waldflächen, Wasserflächen, Naturschutzgebiete, FFH-Gebiete und Landwirtschaftsflächen werden für ruhige Gebiete in Betracht gezogen. Voraussetzung für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist zudem die öffentliche Zugänglichkeit.

Wenn in den Randbereichen ein Pegel von L_{den} = 55 dB(A) nicht überschritten wird und keine erheblichen Lärmquellen in der Fläche vorhanden sind, ist davon auszugehen, dass Gebiete in

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

Ballungsräumen mit einer Ausdehnung von 4 km² auf dem überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmbelastung L_{den} ≤50 dB(A) aufweisen. Rechnet man diesen Wert für ruhige Gebiete in Ballungsräumen (4 km² ≤50 dB(A)) auf 40 dB(A) für ruhige Gebiete auf dem Land um, muss der Abstand drei Mal verdoppelt werden (Verdoppelung des Abstandes = -3 dB(A)), um 41 dB(A) im Kernbereich der Fläche zu erreichen. Daraus ergibt sich eine Fläche einschließlich der verlärmten Randbereiche von 256 km² bzw. eine Kantenlänge von 16x16 km. Sofern die Randbereiche leiser als 55 dB(A) sind, kann eine Fläche von 64 km² bzw. eine Kantenlänge von 8 km auf ein sehr ruhiges Gebiet im Kern der betrachteten Fläche hinweisen.

In ländlichen Gebieten ist das Verkehrsaufkommen auf den nicht kartierungspflichtigen Straßen teilweise so gering, dass auch bei kürzeren Kantenlängen kaum Lärm im Innern eines Gebiets ankommt.

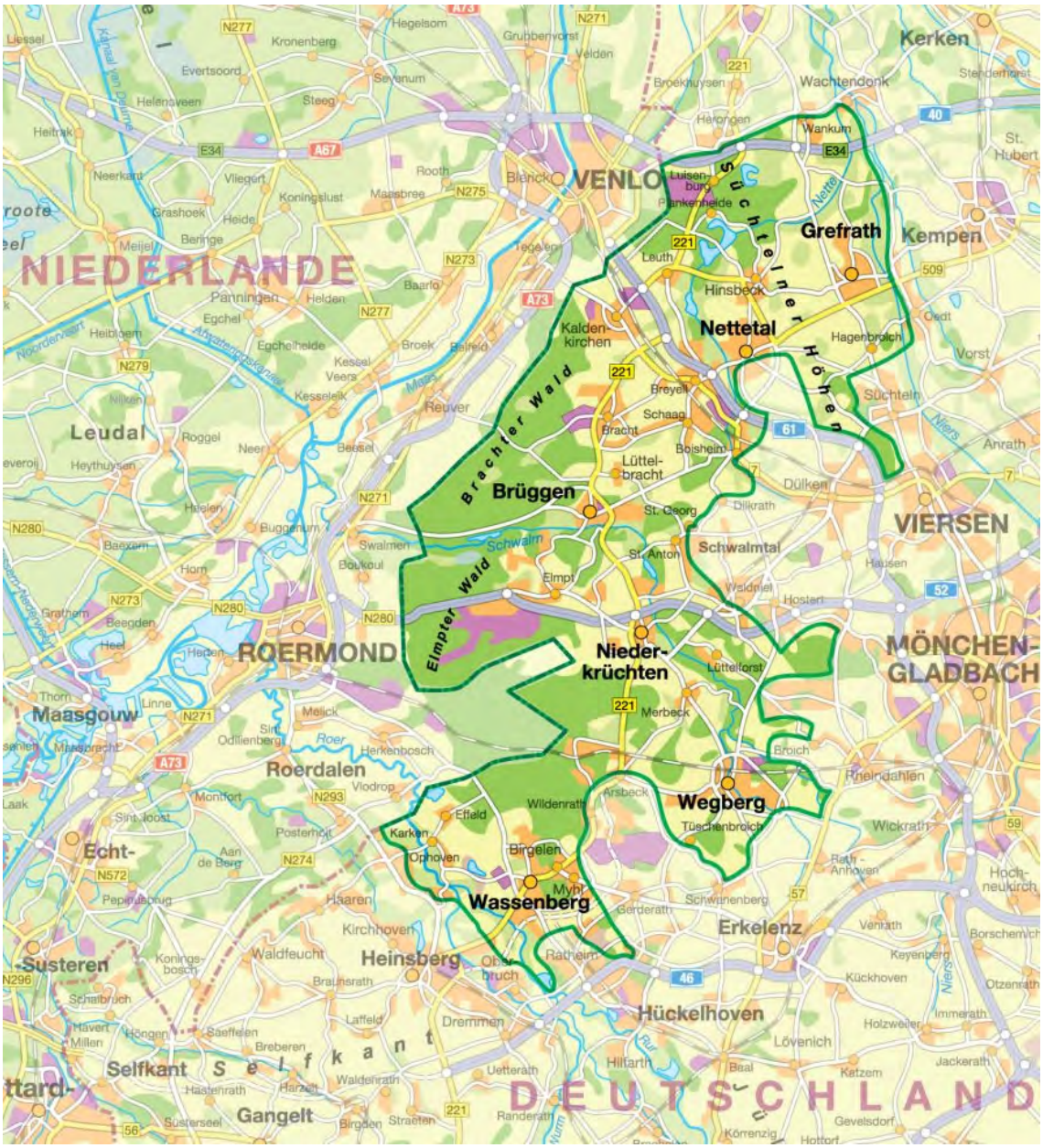


Abb. 5.10: Naturpark Schwalm-Nette [Quelle: Zweckverband Schwalm-Nette https://www.npsn.de]

Die Gemeinde Niederkrüchten liegt im Naturpark Schwalm-Nette. Im westlichen Gemeindegebiet befindet ein ausgedehntes Waldgebiet. Das Gebiet ist engmaschig von Fußwegen erschlossen und setzt sich nach Norden in der Burggemeinde Brüggen fort. Innerhalb des Gebiets befindet sich in dem ehemaligen Militärgelände der ehemalige Flughafen Elmpt mit ca. 150 ha. Die Gemeinde Niederkrüchten sieht eine gewerbliche und industrielle Nachnutzung vor, was eine stärkere Belastung der vorhandenen Verkehrserschließung und eine Anbindung an das überregionale Straßennetz nach sich zieht.

Da die Brachfläche nicht in das umliegende Waldgebiet integriert werden soll, werden die Anforderungen an ein ruhiges Gebiet auf dem Land nicht erfüllt. Allerdings erstreckt sich von Kaldenkirchen in Norden über das westliche Gemeindegebiet Brüggen, dem Grenzgebiet in den Niederlanden und Niederkrüchten bis nach Wassenberg eine qualitativ hochwertige bewaldete Achse von knapp 30 km Länge.

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

Die von den kartierten Hauptverkehrsstraßen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom LANUV berechnet und zur Verfügung gestellt.

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

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

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

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

Die nachfolgenden aufführten Zahlen beruhen auf Modellrechnung und nicht aufgrund örtlich konkreter Daten. Insbesondere in kleineren Gemeinden im ländlichen Raum sind deshalb nennenswerte Abweichungen von den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort nicht auszuschließen.

Tab. 6.1: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen

L_{DEN} [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	≥75
N	373	68	40	31	0

L_{night} [dB(A)]	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	≥70
N	111	45	28	0	0

Ganztags sind 71 Personen von Pegeln ≥65 dB(A) betroffen, davon 31 Personen mit Pegeln ≥70 dB(A). Mit Pegeln ≥75 dB(A) ist keine Personen belastet. Hinzu kommen 68 Belastete gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 60-65 dB(A), so dass insgesamt 139 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Nachts sind 73 Personen von Pegeln ≥55 dB(A) betroffen, davon 28 Personen mit Pegeln ≥60 dB(A). Mit Pegeln >65 dB(A) bzw. >70 dB(A) ist keine Personen belastet. Hinzu kommen 111 Belastete gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 50-55 dB(A), so dass insgesamt 184 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit höher als die ganztägige Lärmbetroffenheit.

Tab. 6.2: Lärmbelastete Flächen

L_{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km²]	9,56	2,09	0,66

9,56 km² sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel einem Pegel >55 dB(A) ausgesetzt, davon 2,09 km² einem Pegel >65 dB(A). Einem Pegel >75 dB(A) sind 0,66 km² ausgesetzt.

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

L_{den} [dB(A)]	>55*	>65	>75
Wohnungen	242	33	0
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

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

Da keine Stufung >60 vorliegt, kann nicht abgelesen werden, wie viele Wohnungen das UBA-Umwelthandlungsziel >60 überschreiten. 33 Wohnungen sind mit Pegeln über 65 dB(A) L_{den} belastet, keine mit sehr hohen Pegeln >75 dB(A) L_{den}. Es sind keine Schul- und Krankenhausgebäude von Pegeln >55 dB(A) betroffen.

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

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

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist dreigeteilt vorzunehmen:

- Träger öffentlicher Belange,
- allgemeine Öffentlichkeit,
- politische Gremien.

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

Für die erste Phase des Mitwirkungsverfahrens wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans der 4. Runde am 12. Dezember 2024 im Rat der Gemeinde Niederkrüchten vorgestellt und die Offenlage beschlossen. Diese erfolgte vom 2. Januar bis zum 16. Februar 2024 als öffentliche Auslegung. Begleitend zur Offenlage bot die Gemeinde Niederkrüchten am 24. Januar 2024 eine Bürgersprechstunde an. Alle Interessierten hatten die Möglichkeit, sich mit Fachleuten aus der Verwaltung und des bearbeitenden Büros über Lärmprobleme und mögliche Lösungen auszutauschen.

Die Offenlage und Bürgersprechstunde wurden über verschiedene Medien angekündigt (amtliche Bekanntmachung sowie Internetseite der Gemeinde Niederkrüchten). Zusätzlich wurde über die Social-Media-Kanäle der Gemeinde Niederkrüchten auf das Verfahren aufmerksam gemacht. Es bestand zudem die Möglichkeit, sich während der Sprechzeiten der Verwaltung über den Lärmaktionsplan zu informieren. Die Träger öffentlicher Belange wurden parallel beteiligt.

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

Hinweis: Wird nach Abschluss des Mitwirkungsverfahrens ergänzt.

8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmminderung

Die Gemeinde Niederkrüchten hat in der 3. Runde einen Lärmaktionsplan nach EU-Recht aufgestellt. Er wurde am 11. Oktober 2018 durch den Gemeinderat angenommen.

Mit der nachfolgenden Tabelle wird überprüft, welcher Umsetzungsstand bei den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 3. Runde erreicht wurde.

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

Tab. 8.1: Umsetzungsstand Maßnahmen der 3. Runde

grün = Maßnahme umgesetzt, fortlaufende Maßnahmen werden durch den LAP der 4. Runde unterstützt
blau = Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP der 4. Runde weiterverfolgt
schwarz = Maßnahme nicht umgesetzt, wird nicht weiterverfolgt

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
B 221 – Venloer Straße		
Verringerung der Lärmimmissionen	Mittel- bis langfristig Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht. Je nach Bauweise und dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Erneuerung kann eine Minderung von 2 dB(A) und bis zu 4 dB(A) (ggf. höher) erreicht werden.	Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Sie wird im LAP 4 weiterverfolgt.
	Sollte mit dem Einsatz des Dialog-Displays die zulässige Höchstgeschwindigkeit weiterhin häufig überschritten werden, ist die Einrichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung zu prüfen.	Die Gemeinde Niederkrüchten besitzt ein mobiles Dialog-Display, das auch auf der B 221 zum Einsatz kommt.
L 372 – Mönchengladbacher Straße		
Verringerung der Lärmimmissionen	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h (-2,4 dB(A)) aus Verkehrssicherheitsgründen mit dem zusätzlichen Effekt der Lärmminderung auf dem Abschnitt der Bebauung Steinkenrath im Kurvenbereich, sowie	Anordnungsfähigkeit zz. in der Einzelfallprüfung. Die Maßnahme wird im LAP 4 weiterverfolgt. Aufgrund der Gefahrenlage soll V_{zul} 30 km/h nach Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht beibehalten werden.
	auf dem Abschnitt einschließlich und östlich des Knotenpunkts Mönchengladbacher Straße/ Hauptstraße (Mönchengladbacher Straße, Haus Nr. 14, bis Adam-Houx-Straße).	Anordnungsfähigkeit zz. in der Einzelfallprüfung. Die Maßnahme wird im LAP 4 weiterverfolgt. Nach Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht und dem Umbau des Knotenpunkts als Kreisverkehr kann die Maßnahme zurückgenommen werden, sofern nicht andere Gründe für eine Beibehaltung sprechen.

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
Verringerung der Lärmimmissionen	Erneuerung der Deckschicht – durch diese Maßnahme werden bereits die durch die Schäden entstehender zusätzlichen Geräusche abgebaut. Mittel- bis langfristig ist bei Beibehaltung von Tempo 50 der Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht anzustreben. Je nach Bauweise und dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Erneuerung kann eine Minderung von 2 dB(A) und bis zu 4 dB(A) (ggf. höher) erreicht werden. Bei Anordnung von Tempo 30 führt der Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht nicht mehr zu einer hohen Lärmminderung.	Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Der Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht wird im LAP 4 weiterverfolgt. Die Trennung zwischen kurz- und langfristiger Maßnahme wird aufgegeben.
Förderung Fuß- und Radverkehr	Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn, Prüfung von Schutzstreifen. Die Vorprüfung ergibt entsprechend ERA eine Einordnung in den Belastungsbereich II, innerorts. Die Fahrbahn ist am Ortseingang 7,00 m breit (hier Bankett), liegt in der Durchfahrt Steinkenrath zz. bei 7,35 m und weitet sich zur Hauptstraße auf über 8,00 m auf. Der Schwerverkehr liegt bei unter 400 Lkw/ Bussen pro Tag. Grundlegende Voraussetzungen für die Anordnung sind damit gegeben. Zuständig: Straßen.NRW. Sanierung/ durchgängiger Ausbau der Gehwege (beidseitig) und Verlängerung des Gehwegs auf der Südseite bis Nachtigallenweg. Zuständig: Straßen.NRW.	Die Maßnahmen wurden nicht umgesetzt. Das Mobilitätskonzept Niederkrüchten (2022) geht von einen gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der Mönchengladbacher Straße aus. Die Maßnahme wird im LAP 4 entsprechend umformuliert.
	Übergänge im Knotenpunkt Mönchengladbacher Straße/ Hauptstraße. Zuständig: Straßen.NRW.	Die Maßnahmen wurden nicht umgesetzt. Die Maßnahme entfällt. Im Kontext mit der Umsetzung neuer Wohngebiete soll der Knotenpunkt als Kreisverkehr ausgebaut werden. Der Kreisverkehr wird als langfristige Maßnahme aufgenommen.
	Ausbau der Sperrfläche an der Zufahrt zum Autohaus als Mittelinsel mit Querungssicherung am Ortsausgang. Zuständig: Straßen.NRW.	Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Sie wird weiterverfolgt.
	Prüfung einer Mittelinsel mit Querungssicherung im Bereich des Grünzugs auf der anbaufreien Strecke (siehe auch unterstützende Maßnahmen). Zuständig: Straßen.NRW.	Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Sie wird nicht weiterverfolgt.
Unterstützende Maßnahmen	Gestalterische Absetzung (Materialgestaltung) der Einmündung Goethestraße als Definition der nördlichen Ringerschließung um den Ortskern Elmpts.	Maßnahme ist aufgrund des Ausbaus des Knotenpunkts als Kreisverkehr hinfällig.
	Entwicklung/ Erschließung der Aue, Einbeziehung/ Entsiegelung des ehem. Imbissgrundstück. Hier Prüfung Mittelinsel/ Übergang (siehe oben).	Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Sie ist auf dem Straßenabschnitt als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme von Bedeutung und wird deshalb im LAP 4 weiterverfolgt. Der Fokus wird auf die Haltestellenerschließung gelenkt.
	Gestaltung der Einmündung Steinkenrath, Absetzung des Einmündungsbereichs von der Mönchengladbacher Straße (wenn möglich, Einbeziehung Hausvorbereich Mönchengladbacher Straße, Haus Nr. 23	Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Eine platzartige Umgestaltung des Einmündungsbereichs fördert eine vorsichtigere Fahrweise, weil die

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
	(Grundstück befestigt, ungenutzt), durchgängige Pflasterung, Beleuchtung/ Lichtpoller statt der Richtungspfeile, z. B. Solitär auf Grundstück Mönchengladbacher Straße, Haus Nr. 23).	Ortsdurchfahrt als potenzieller Aufenthaltsort identifiziert wird. Sie wird unter Erläuterungen und Empfehlungen aufgenommen.
	Trennung der gepflasterten Freifläche vor dem Hofladen vom Straßenraum, z. B. durch Grünstreifen mit Hecke/ Baumreihe.	Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Sie wird unter Erläuterungen und Empfehlungen aufgenommen.

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

9.1 Strategische Planungsansätze

Managementansatz zur Lärmminderung

Grundlage der für die nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen bilden die in Kapitel 8. dokumentierten, noch auszuführenden Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 3. Runde. Sie werden überprüft und fortgeschrieben.

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

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

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

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

die nur bei systematischen, gesamtgemeindlichen Maßnahmen lärmmindernd wirken, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,

die überwiegend lokal zur Lärmminderung beitragen.

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

- verkehrsplanerische Maßnahmen,
- verkehrsrechtliche Maßnahmen,
- verkehrstechnische Maßnahmen,
- straßenbauliche Maßnahmen,
- städtebauliche Maßnahmen,
- Maßnahmen an Gebäuden,
- kompensatorische Maßnahmen.

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

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

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

- Inhaltliche Abstimmung
  - Stadtentwicklung/ Flächennutzungsplan,
  - Luftreinhaltung,
  - Klimaschutz,
  - Mobilitätsplanung,
  - Lkw-Lenkungskonzept/ Stadtlogistik,
  - Unfallprävention.

- Verfahrensmäßige Abstimmung
  - Stadt-/Dorferneuerung,
  - Straßenunterhaltung,
  - Sanierung Abwasserkanäle.

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

Mobilitätskonzept Niederkrüchten

Die Gemeinde Niederkrüchten hat ein gesamtgemeindliches Mobilitätskonzept (2022) erstellt. Ziele sind ein sicheres und geräuscharmes Verkehrsnetz, klimafreundliche Mobilität und anwohnerfreundliche Verkehrslenkung für das gesamte Gemeindegebiet. Außerdem sollen der Fuß- und Radverkehr, der ÖPNV sowie die Infrastruktur für E-Fahrzeuge ausgebaut werden.

Begleitend wurde ein Handlungskonzept entwickelt, dass unter anderem ein Vorrangroutennetz für dem Lkw-Verkehr einschließlich Maßnahmen zur Lkw-Steuerung beinhaltet (u. a. Beschilderung, Streckensperrung). Auf den übrigen Straßen werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ergriffen. Für die in das Lkw-Routennetz eingebundenen Belastungsachsen sind keine Maßnahmen baulicher oder straßenverkehrsrechtlicher Art benannt.

In dem ebenfalls in das Mobilitätskonzept integrierten Rad- und Fußwegenetz wird die Mönchengladbacher Straße als Hauptradroute und als Fuß-Basisroute eingestuft. Eine entsprechende Planung für einen Radweg ist in Arbeit.

9.2 Belastungsachsen

9.2.1 B 221 Venloer Straße – Brüggener Straße

Die B 221 stellt die regionale Erschließung zwischen dem Aachener Raum und der Region Venlo zwischen den parallel verlaufenden A 76 – A 2 – A 73 in den Niederlanden und der A 61 in Deutschland her. Kleinräumlich verbindet der hier zu betrachtende Abschnitt die A 52 im Süden regional mit der A 61 im Norden.

Tab. 9.1: Basisdaten B 221 Venloer Straße – Brüggener Straße

B 221 Venloer Straße – Brüggener Straße							
Straßenabschnitt			DTV [Kfz]	Fahrbahnbelag	V_{zul} [km/]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
von	bis					L_{den}	L_{night}
Venloer Straße, Haus Nr. 3	Damer Sraße		10.207	NGA	70	68,1	58,7
Damer Straße	Brüggener Str., Haus Nr. 43		12.710	NGA	70	74,0	65,0

Infrastruktur		Bestandsbeschreibung	Anmerkungen
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	2-streifig	LSA-Knotenpunkt B 221/L 372 mit Linksabbiege- und freien Rechtsabbiegefahrstreifen, Fahrbahn weitgehend mängelfrei, freie Strecke/ Ortshinweistafel Heyen (Z 385)
	Nebenanlagen	Gemeinsamer Geh- und Radweg im 2-Richtungsverkehr (2,50 m breit) auf der Westseite, Asphaltdecke, beidseitig Bankette	Gesicherter Übergang im Knoten B 221/L 372 Geh-/Radweg hinter Bankett (variiert: 1,80-3,00m breit)
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmmindernder Wirkung		V_{zul} 70 km/h	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerorts
ÖPNV		Buslinie 073 quert Venloer Straße auf Damer Straße	Haltestelle in Damer Straße
Realnutzung		Wohnen, Rettungswache Heyen, Handelsgesellschaft, Hundeschule	Die Gebäude liegen verstreut innerhalb der landwirtschaftlich genutzten Flächen
Baustruktur Wohnbebauung		Einzelhausbebauung, weitgestreut, häufig mit größeren angegliederten Nebengebäuden	Teilweise mehrere eigenständige (Wohn-)Gebäude auf einem Grundstück

Pegel ≥65/55 dB(A) bis <70/60 dB(A) L_{den}/L_{night}, Pegel ≥70/60 dB(A) L_{den}/L_{night}

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 70 km/h beschränkt.

Um den sich aus dem Lärmaktionsplan ergebenden Anforderungen an eine Einhaltung der Auslösewerte möglichst weitgehend gerecht zu werden, wird weiterhin empfohlen, bei der nächsten Sanierung der Fahrbahndecke eine lärmmindernde Asphaltdeckschicht einzubauen.

Tab. 9.2: Betroffenheiten (Fassadenpegel nach BEB)

B 221 Venloer Str. – Brüggener Str.		Fassadenpegel nach BEB	
Straße	Haus Nr.	L_{den} dB(A)	L_{night} dB(A)
Damer Straße	55	65,0	55,6
	57	62,9	53,4
	58	65,8	56,3
	59	69,5	60,2
	67	62,6	53,1
Venloer Straße	3	68,1	58,7
	13/15	74,3	65,0
	25	71,6	62,3
	36	73,2	63,4
	41	71,4	63,1
	43	72,6	63,2
	54	69,1	59,6
	56	69,0	59,4
Brüggener Straße	37	71,4	61,9
	43	71,4	61,9

Pegel ≥60/50 dB(A) bis <65/55 dB(A) L_{den}/L_{night}, Pegel ≥65/55 dB(A) bis <70/60 dB(A) L_{den}/L_{night}, Pegel ≥70/60 dB(A) L_{den}/L_{night}

Maßnahmenvorschläge

- Bei Erneuerungsbedarf der Fahrbahn Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik (siehe RLS-19). Reduzierung der Lärmimmissionen bei 70 km/h bis zu 2,6 dB(A). Zuständig: Straßen.NRW.
- Sollte mit dem Einsatz des Dialog-Displays die zulässige Höchstgeschwindigkeit weiterhin häufig überschritten werden, ist die Einrichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung zu prüfen. Zuständig: Kreis Viersen.

Erläuterungen

Da sich der Abschnitt der B 221 außerorts befindet, sind die Möglichkeiten zum aktiven Lärmschutz eingeschränkt bzw. ausgeschöpft. Es verbleibt der Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht. Er senkt die Pegel entsprechend RLS-19 durch Einbau von

- SMA 8-11 um 1,8 dB(A) bei Pkw und 2,0 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten >60 km/h,
- Asphaltbeton ≤AC 11 um 1,9 dB(A) bei Pkw und 2,1 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten >60 km/h und

Die erreichbare Lärmminderung in einer Größenordnung von 2 dB(A) durch die Maßnahmen des Lärmaktionsplans wird nachfolgend tabellarisch für die betroffenen Gebäude dargestellt.

Tab. 9.3: Betroffenheiten vor/ nach Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen (Fassadenpegel nach BEB)

Venloer Straße – Brüggener Straße		Fassadenpegel nach BEB – Bestand		Fassadenpegel nach BEB – mit Einbau lärmmindernder Asphalt	
Betroffene Gebäude	Haus Nr.	L_{den} in dB(A)	L_{night} in dB(A)	L_{den} in dB(A)	L_{night} in dB(A)
Damer Straße	55	65,0	55,6	63,0	53,6
	57	62,9	53,4	60,9	50,4
	58	65,8	56,3	63,8	54,3
	59	69,5	60,2	67,5	58,2
	67	62,6	53,1	60,6	52,1
Venloer Straße	3	68,1	58,7	66,1	56,7
	13/15	74,3	65,0	72,3	63,0
	25	71,6	62,3	69,6	60,3
	36	73,2	63,4	71,2	61,4
	41	71,4	63,1	69,4	61,1
	43	72,6	63,2	70,6	61,2
Brüggener Straße	54	69,1	59,6	67,1	57,6
	56	69,0	59,4	67,0	57,4
	37	65,0	55,6	63,0	53,6
	43	62,9	53,4	60,9	51,4

* Pegel ≥60/50 dB(A) bis <65/55 dB(A) L_{den}/L_{night}, Pegel ≥65/55 dB(A) bis <70/60 dB(A) L_{den}/L_{night}, Pegel ≥70/60 dB(A) L_{den}/L_{night}

Nach Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht mit einem D_{Stro}-Wert von -2 dB(A) werden die Wohngebäude an der Damer Straße mehrheitlich unter 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} entlastet. Die Gebäude an der Venloer Straße bleiben jedoch über 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} oder nur geringfügig darunter hoch belastet.

Da die aktiven Lärmschutzmaßnahmen ausgeschöpft sind, wird den Eigentümern empfohlen, soweit nicht bereits geschehen, bei Straßen.NRW die Förderfähigkeit von passivem Lärmschutz prüfen zu lassen (siehe Kap. 11.). Darüber hinaus werden in Kap. 9.3.1 Hinweise zu weitergehenden privaten Maßnahmen gegeben.

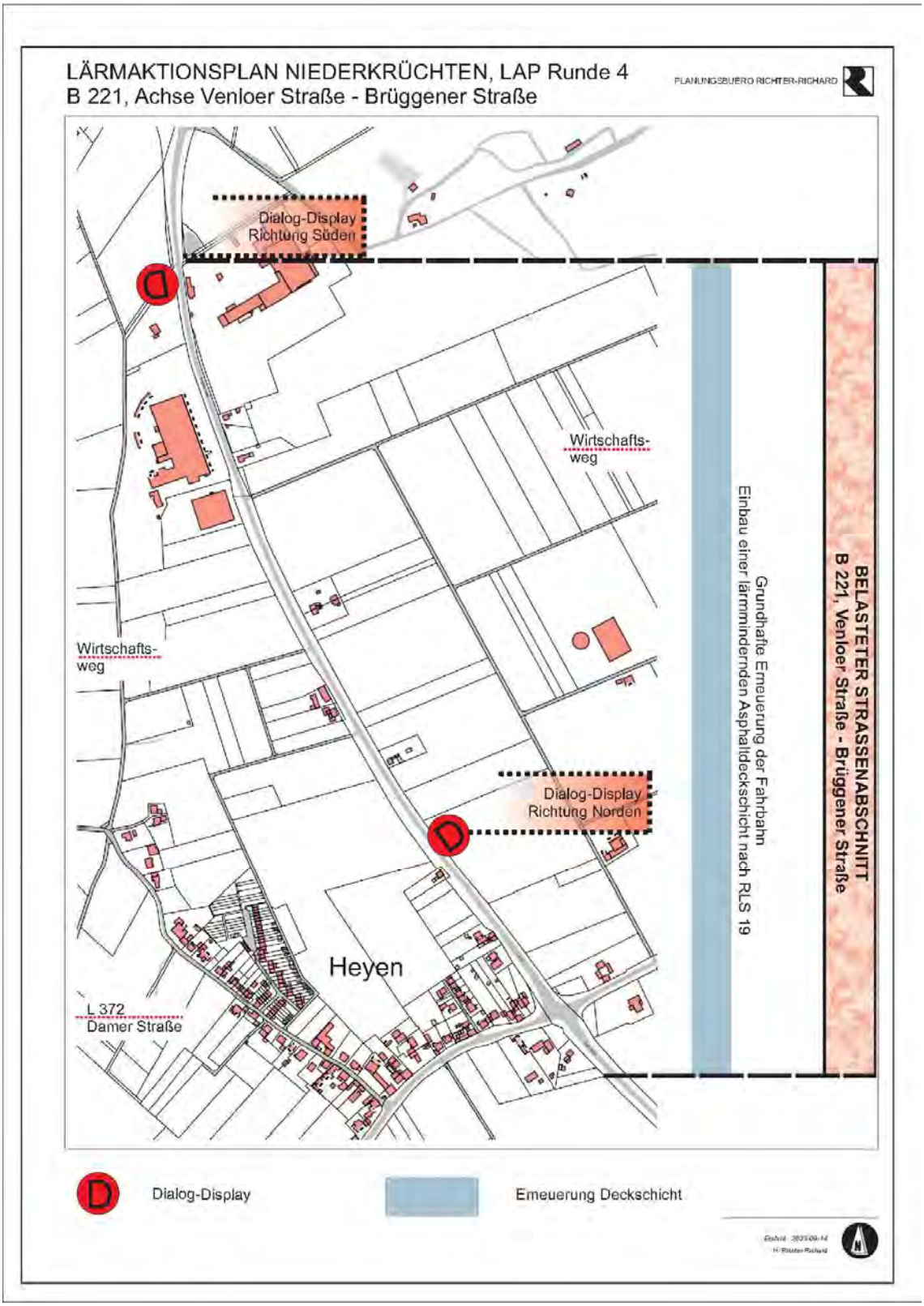


Abb. 9.1: Maßnahmenübersicht B 221 Venloer Straße – Brüggener Straße

9.2.2 L 372 Mönchengladbacher Straße

Tab. 9.4: Basisdaten Belastungsachse L 372, Steinkenrath – Knotenpunkt Hauptstraße

	L 372 Mönchengladbacher Straße						
	Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Fahrbahn-belag	V_{zul} [km/]	Max. Fassadenpegel [dB(A)]	
	von	bis				L_{den}	L_{night}
	Hauptstraße	Mönchengladbacher Straße, Haus Nr. 23	9.500	NGA	50	72,5	62,2

Infrastruktur		Bestandsbeschreibung	Anmerkungen
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	2-streifig, Fahrbahn mind. 7,50 m max. 8,90 m	Fahrbahndecke teilweise schadhaft, 30 km/h für Gefahrguttransporte
	Nebenanlagen	Nordostseite: Radweg im 2-Richtungsverkehr (2,50 m breit), Hochbord, Asphaltdecke Südwestseite: Gehweg, Hochbord, Ende Höhe Haus Nr. 34	Ab Steinkenrath überörtlicher Geh- und Radweg auf Ostseite hinter Bankett, Übergang Steinkenrath fehlt, Gehweg und Radweg mit Deckenschäden
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmmindernder Wirkung		Keine	
ÖPNV		Haltestelle auf der Belastungsachse	Buslinien 072, 073, SB88
Realnutzung		Landwirtschaftliche Flächen, Mischfläche	Landwirtschaftliche Betriebe, Hofladen, Tankstelle, Autohaus, ehem. Imbiss Bachaue Elmpter Bach quert auf der anbaufreien Strecke als Teil eines nicht erschlossenen Grünzugs
Baustruktur Wohnbebauung		Einzelhausbebauung, 1- bis 2-geschossig mit Bauerweiterungen und Garagen	Kernbebauung um Einmündung Steinkenrath (hier platzartige Aufweitung), Straßenrandbebauung anschließend an Hauptstraße

Pegel ≥65/55 dB(A) bis <70/60 dB(A) L_{den}/L_{night}, Pegel ≥70/60 dB(A) L_{den}/L_{night}

Tab. 9.5: Betroffenheiten Mönchengladbacher Straße (Fassadenpegel nach BEB)

Belastungsachse L 372 Mönchengladbacher Straße		Fassadenpegel nach BEB	
Straße	Haus Nr.	L_{den} dB(A)	L_{night} dB(A)
Mönchengladbacher Straße	2	70,3	60,0
	4	70,4	60,1
	6	70,4	60,2
	9	66,9	57,5
	10	69,7	59,4
	12	69,8	59,5
	14	69,7	59,5
	19/21	70,7	61,3
	23	67,1	59,2
	28	72,5	62,2
	30	69,6	62,1
	32	71,9	61,6
	34	70,1	60,0
Steinkenrath	1	69,0	59,1

* Pegel ≥60/50 dB(A) bis <65/55 dB(A) L_{den}/L_{night}, Pegel ≥65/55 dB(A) bis <70/60 dB(A) L_{den}/L_{night}, Pegel ≥70/60 dB(A) L_{den}/L_{night}

Betroffen sind das Umfeld um den Einmündungsbereich Steinkenrath und der Abschnitt östlich des Knotenpunkts Mönchengladbacher Straße/ Hauptstraße. Die Belastungsachse liegt innerorts (Ortstafel Elmpt, Höhe Zufahrt Autohaus). Ein Straßenabschnitt von etwa 200 m Länge zwischen der oben beschriebenen Bebauung ist anbaufrei und hat Außerortscharakter.

Abstimmung mit den zuständigen Behörden zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wurde aufgenommen.

Die Mönchengladbacher Straße führt mit einer Linkskurve in Gefällelage durch Steinkenrath. In der Außenkurve mündet die Straße Steinkenrath ein. Die durch Bebauung unübersichtliche Kurve wird mit Spiegel und Richtungspfeilen, einer durchgezogenen Mittellinie mit Schraffenbaken in verkleinerter Ausführung und mit Leitplanken als Einfriedung des Grundstücks Mönchengladbacher Straße, Haus Nr. 23, gesichert.

Für die Gebäude Ecke Mönchengladbacher Straße/ Hauptstraße liegen nur die Fassadenpegel der Wohngebäude auf der Mönchengladbacher Straße vor. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Wohngebäude auf der Hauptstraße im Knotenpunktbereich ähnlich belastet sind. Der Knotenpunkt Mönchengladbacher Straße/ Hauptstraße ist überbelastet. Hinsichtlich einer Erhöhung der DTV durch die geplanten Neubaugebiete wurde die Verbesserung der Verkehrsqualität durch einen Umbau als Kreisverkehr geprüft. Danach ergab sich eine deutliche Qualitätsverbesserung von QSV F zu QSV A morgens und QSV B nachmittags. Eine Vorplanung liegt vor. Der Bau eines Kreisverkehrs wird, da er zur Verbesserung der Verkehrsqualität und zur Verkehrsverstetigung beiträgt, in den Maßnahmenkatalog des LAP, Runde 4, aufgenommen, wird aber erst langfristig umsetzbar sein. Von der Maßnahme geht allerdings nur eine geringe Lärmminderung ≤1 dB(A) aus.

Im Mobilitätskonzept ist die Mönchengladbacher Straße als Hauptradroute und als Fuß-Basisroute eingestuft. Die Belastungsachse wurde bisher nicht entsprechend den Planungen des Mobilitätskonzepts ausgebaut, weshalb die Rad- und Fußverkehrsführung in dem Maßnahmenkatalog des LAP, Runde 4, im Sinne des Mobilitätskonzepts weiterverfolgt wird.

Die beiden Kurvenlagen im Bereich der Belastungsachse sind unübersichtlich, so dass sie potenziell konfliktträchtig sind, wie auch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Gefahrguttransporte auf 30 km/h andeutet. Sie können, insbesondere vom Schwerverkehr, nur deutlich unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h befahren werden. Aus früheren Geschwindigkeitsmessungen wird ersichtlich, dass

- die Fahrzeuge aus Richtung Steinkenrath auf der geraden Strecke in Richtung Hauptstraße,
- in der entgegengesetzten Fahrtrichtung die Fahrzeuge bereits aus dem Knotenpunkt Hauptstraße/ Möchengladbacher Straße beschleunigen.

Den Messungen zufolge wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 m/h signifikant überschritten. Derzeit läuft das Abstimmungsverfahren im Rahmen der Einzelfallprüfung.

Maßnahmenvorschläge

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h (-2,8 dB(A)) auf dem Abschnitt
  - Bebauung Steinkenrath im Kurvenbereich,
  - einschließlich und östlich des Knotenpunkts Mönchengladbacher Straße/ Hauptstraße (Mönchengladbacher Straße, Haus Nr. 14, bis Adam-Houx-Straße).

  Alternativ kann auch durchgängig Tempo 30 angeordnet werden. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.

- Bau eines Kreisverkehrs im Knotenpunkt Mönchengladbacher Straße/ Hauptstraße im Rahmen der Stadterweiterung (Gutachten liegt vor, Umsetzung aber erst langfristig). Zuständig: Straßen.NRW.

- Förderung Fuß- und Radverkehr: Bau eines Bürgerradwegs entlang der Mönchengladbacher Straße – L 372 in Niederkrüchten-Elmpt vorwiegend auf der südlichen Fahrbahnseite einschließlich einer Querungshilfe, sowie einer Fahrradschleuse, mit der der Radverkehr auf die Fahrbahn zurückgeleitet wird. Die Maßnahme ist im Planungsstadium. Zuständig: Straßen.NRW.

- Bei Erneuerung der Fahrbahn Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik (siehe RLS-19). Zuständig: Straßen.NRW.

- Querungssicherung Höhe Nachtigallenweg zur Erschließung der Haltestellen Niederkrüchten Dam, Gewerbegebiet.

Erläuterungen

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

- SMA 5/8 um 2,6 dB(A) bei Pkw und 1,8 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h,
- Asphaltbeton $\leq$AC 11 um 2,7 dB(A) bei Pkw und 1,9 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h.

Bisher wurde davon ausgegangen, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung durch den Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht ihre lärmmindernde Wirkung weitgehend verliert. Neuere Erfahrungen, wie z. B. in Mönchengladbach, deuten darauf hin, dass mit einer Kombination aus lärmmindernder Deckschicht und V_{zul} 40 km/h bzw. 30 km/h eine spürbar höhere Lärmreduzierung erreicht werden kann als mit den Einzelmaßnahmen (bis zu -5 dB(A)). Eine Beibehaltung von V_{zul} 30 km/h ist im Bereich Steinkenrath (Kurvenbereich) aus Sicherheitsgründen auf jeden Fall zu empfehlen, kann aber zusätzlich eine Lärmminderung bewirken.

Die erreichbare Lärmminderung durch den Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht wird unter Beachtung des Schwerverkehrsanteils auf etwa 2 dB(A) geschätzt und nachfolgend tabellarisch für die betroffenen Gebäude dargestellt.

Tab. 9.6: Betroffenheiten vor/ nach Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen (Fassadenpegel nach BEB)

Belastungsachse L 372 Mönchengladbacher Straße		Fassadenpegel nach BEB, Bestand		Fassadenpegel nach BEB mit Umsetzung von lärmmindernden Maßnahmen	
Betroffene Gebäude	Haus Nr.	L_{den} in dB(A)	L_{night} in dB(A)	L_{den} in dB(A)	L_{night} in dB(A)
Mönchengladbacher Straße	2	70,3	60,0	68,3	58,0
	4	70,4	60,1	68,4	58,1
	6	70,4	60,2	68,4	58,2
	9	66,9	57,5	64,9	55,5
	10	69,7	59,4	67,7	57,4
	12	69,8	59,5	67,8	57,5
	14	69,7	59,5	67,7	57,5
	19/21	70,7	61,3	68,7	59,3
	23	67,1	59,2	65,1	57,2
	28	72,5	62,2	70,5	60,2
	30	71,5	62,1	69,5	60,1
	32	71,9	61,6	69,9	59,6
	34	70,1	60,0	68,1	58,0
Steinkenrath	1	69,0	59,1	67,0	57,1

* Pegel ≥60/50 dB(A) bis <65/55 dB(A) L_{den}/L_{night}, Pegel ≥65/55 dB(A) bis <70/60 dB(A) L_{den}/L_{night}, Pegel ≥70/60 dB(A) L_{den}/L_{night}

Der Großteil der betroffenen Gebäude kann unter 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} entlastet werden. Insgesamt werden die Lärmspitzen und die hohen Lärmpegel abgebaut, das Wertepaar 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} wird jedoch nur einmal unterschritten.

Auf der städtebaulich unstrukturierten Belastungsachse können unterstützende, stadtgestalterische Maßnahmen zu einer bewussteren und damit vorsichtigeren und leiseren Fahrweise beitragen, dazu gehören:

- Durch eine materielle Absetzung der Einmündung Steinkenrath von der Mönchengladbacher Straße und, wenn möglich, die Einbeziehung des Hausvorbereichs Mönchengladbacher Straße, Haus Nr. 23, kann eine Platzgestaltung beispielsweise mit einem Solitär in einer Grünfläche mit Bank, Beleuchtung und eventuell eine gepflasterte Fahrbahn den Eindruck einer Ortsmitte bzw. eines potenziellen Aufenthaltsraums vermitteln.
- Darüber hinaus kann eine gestalterische Aufwertung des Raumes bereits durch die Trennung der gepflasterten Freifläche vor dem Hofladen vom Straßenraum mit einem Grünstreifen mit Hecke, Baumreihe oder einer Pergola erfolgen.
- Entwicklung/ Erschließung der Aue, Einbeziehung/ Entsiegelung des ehem. Imbissgrundstücks mit Prüfung Mittelinsel/ Übergang (siehe oben).

Da die aktiven Lärmschutzmaßnahmen ausgeschöpft sind, wird den Eigentümern empfohlen, soweit nicht bereits geschehen, bei Straßen.NRW die Förderfähigkeit von passivem Lärmschutz prüfen zu lassen (siehe Kap. 11.). Darüber hinaus werden in Kap. 9.3.1 Hinweise zu weitergehenden privaten Maßnahmen gegeben.

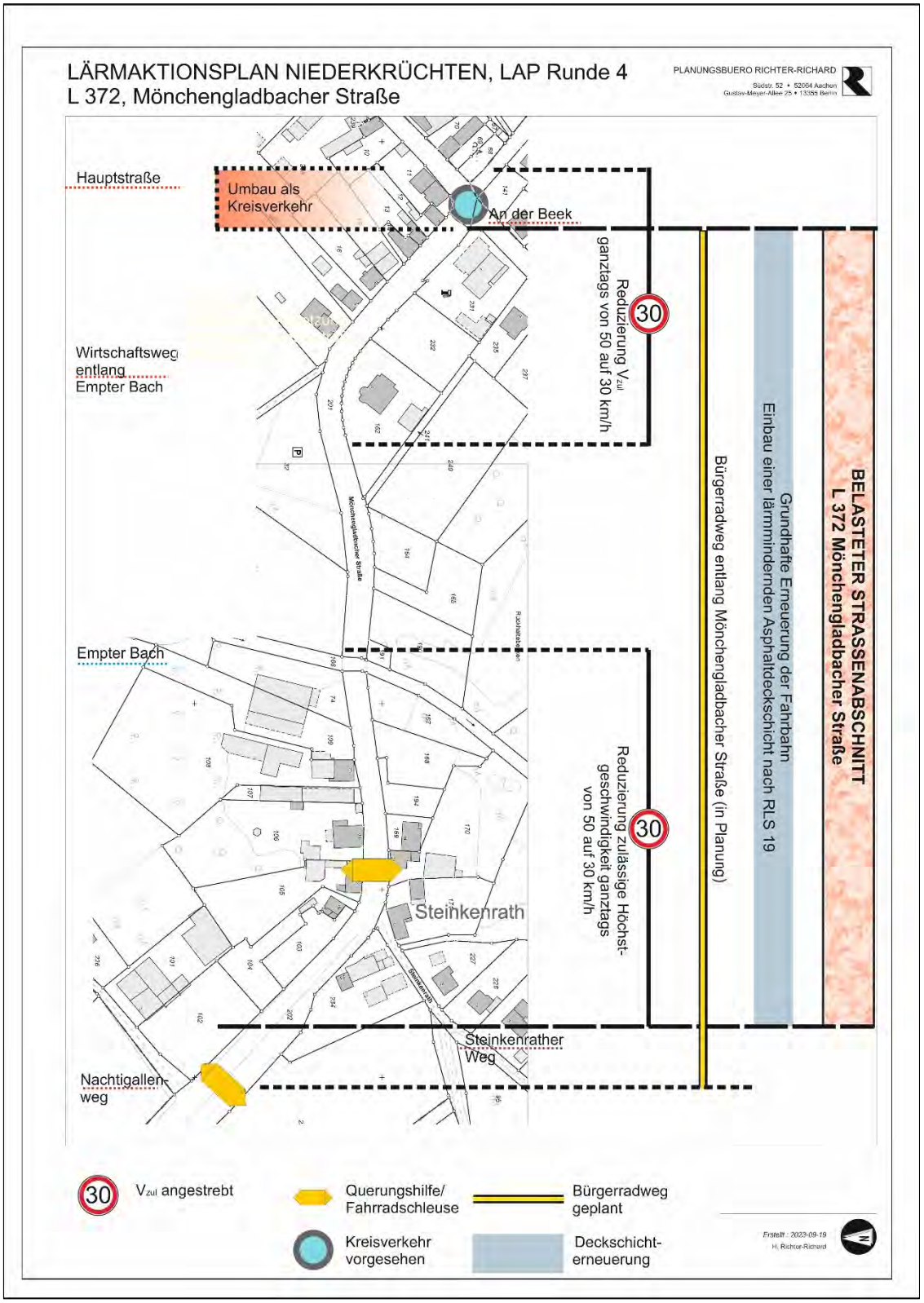


Abb. 9.2: Maßnahmenübersicht Mönchengladbacher Straße

9.3 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärmminderung

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

Bei der Benutzung eines Pkw führt eine stetige und niedertourige Fahrweise mit einer angemessenen Geschwindigkeit zu einer spürbaren Verringerung des Lärms. Das verringert auch den Kraftstoffverbrauch und spart damit Geld, reduziert CO_2 und Luftschadstoffe.

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

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

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

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

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

10. Langfristige Strategie

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2029 angestrebt wird, werden nachfolgend über das Jahr 2029 hinausgehende, strategische Ziele und die Maßnahmen dargestellt, die voraussichtlich erst nach 2029 umgesetzt werden können:

- Bau eines Kreisverkehrs im Knotenpunkt Mönchengladbacher Straße/ Hauptstraße. Zuständig: Straßen.NRW.

Hinweis: Weitere Maßnahmen werden ggf. nach abschließender Abstimmung in die langfristige Strategie übernommen.

Ziel ist es, langfristig die Umwelthandlungsziele es Umweltbundesamtes einzuhalten.

11. Finanzielle Informationen

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

Kosten Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans betrugen XXX,XX EUR (einschl. 19 % MwSt.).

Hinweis: Wird ergänzt nach Abschluss der Planaufstellung.

Kosten-Nutzen-Analyse

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

Fördermöglichkeiten

Über bestehende Programme und förderfähige Maßnahmen informiert das "Förderportal Lärmschutz" des Umweltministeriums NRW. Die NRW-Bank berät zudem öffentliche Kunden im Vorfeld der Förderanträge kostenlos und unverbindlich über den Einsatz geeigneter Förderprogramme.

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

Auf Landesebene kann nach den Regelungen der VLärmSchR97 in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – 1990" (RLS 90) auf Antrag des Eigentümers passiver Lärmschutz bei Straßen.NRW beantragt werden. Aufwendungen für den passiven Lärmschutz können bis zu 75 % erstattet werden. Jeder kann einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an die Straßenbauverwaltung richten.

In die Beurteilung der Förderfähigkeit durch Straßen.NRW gehen im Wesentlichen die Immissionswerte, die Gebietskategorie, die Anzahl der Betroffenen und die Nutzung der betroffenen Flächen ein. Der Umfang der Lärmschutzmaßnahmen und die Höhe der Förderung sind abhängig von der Prognose des Verkehrsaufkommens. Detaillierte Hinweise sind auf der Internetseite von Straßen.NRW zu finden. Ansprechpartner sind die entsprechenden Regionalniederlassungen von Straßen.NRW.

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

Die Überprüfung erfolgt dadurch, dass

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

13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Die erwarteten akustischen Wirkungen der lärmmindernden Maßnahmen sind in Kapitel 9. bei den einzelnen Straßenabschnitten aufgeführt.

Hinweis: Nach finaler Maßnahmenabstimmung kommt das vereinfachte Verfahren des UBA zum Einsatz.

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

Anhang I.1

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

Öffent-lichkeit	Ein-gangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
Beteiligung 1	29.01.2024	Die Firma [redacted] ist von der IHK Mittlerer Niederrhein bezüglich der Beteiligung des Lärmaktionsplans der Gemeinde Niederkrüchten angeschrieben worden. Die Firma [redacted] wurde bezüglich der ihr mitgeteilten Vorhaben zur Lärmminderungsmaßnahme an der B 221 (Venloer Straße -Brüggener Straße) gebeten, Stellung zu nehmen, sofern unternehmensbedingte Anregungen zum Entwurf vorliegen, bzw. geplant sind. Im Bereich der geplanten Lärmminderungsmaßnahmen liegen die Gebäude der Firmen [redacted] und [redacted] auf dem Grundstück Brüggener Straße [redacted] in Niederkrüchten. Beide Firmen werden von der Familie [redacted] aus Lüdenscheid betrieben. Die verschiedenen Gewerbegebäude werden zurzeit in Folge einer geschwisterlichen Familienauseinandersetzung notariell überschrieben und sollen zukünftig nur noch von den Eheleuten Andreas und Kirsten Wolf aus Lüdenscheid betrieben werden. Sobald die neuen Eigentumsverhältnisse geklärt sind, möchten die Eheleute Wolf die überwiegend leeren und ungenutzten Dachziegeleihallen gerne wieder einer Nutzung zuführen, um auch zukünftig die vorhandene Bausubstanz zu erhalten. Hierzu sind in den letzten Wochen einige Ideen gereift. Zurzeit wird ein Entwurf für ein zukünftiges Nutzungskonzept durch das Architekturbüro [redacted] aus Brüggen erarbeitet. Sobald der Entwurf für ein Nutzungskonzept hier realisiert ist, soll das Nutzungskonzept der Gemeinde Niederkrüchten werden und etwaige weitere baurechtliche Schritte besprochen werden. Während der Bearbeitung des Nutzungskonzeptes für das Gelände Brüggener Straße [redacted] kam von der IHK Mittlerer Niederrhein die Bitte zur Stellungnahme der geplanten Lärmreduktion auf der B 221 bis zum 13.02.2024. Natürlich begrüßen die Ehel. [redacted] den geplanten Einbau von lärmoptimiertem Asphalt. Da die Planungen wieder eine Nutzung aller Gebäudenutzflächen vorsieht, ist von mehreren unterschiedlichen Nutzungen auszugehen. Ein größeres Aufkommen von gewerblichem Verkehr ist daher nicht ganz auszuschließen. Wir möchten daher in diesem Verfahren aufmerksam machen, dass eventuell zukünftig eine Linksabbiegerspur nicht ganz auszuschließen ist. Wir wissen zurzeit nicht genau, inwieweit die Planungen für den Umbau der B 221 fortgeschritten sind, und möchten daher mit dem Hinweis unserer noch nicht abgeschlossenen Planungen auf den Ausbau der Dachziegeleigebäude aufmerksam machen. Wir werden bemüht sein, unsere Entwurfsplanungen kurzfristig fertig zu stellen, um diese der Gemeinde Niederkrüchten vorstellen zu können und würden uns freuen, wenn unsere Gedanken mit in den verkehrstechnischen Bereich einfließen können.	Zur Kenntnis genommen. Der Hinweis betrifft keine Belange des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 2	07.02.2024	Die folgenden Aussagen beziehen sich auf den Lärmaktionsplan "Gemeinde Niederkrüchten Lärmaktionsplan 4. Runde Entwurf, Arbeitsstand: 2023-10-11", welcher zur Mitwirkung durch die Öffentlichkeit durch die Gemeinde veröffentlicht wurde. Termin zur Mitwirkung der Öffentlichkeit Am 24.01.2024 wurde die öffentlichen Anhörungen durchgeführt. In dieser wurden Bedenken zur Vollständigkeit des bestehenden Lärmaktionsplans geäußert. Diese beinhalteten die aktuelle Lärmsituation im Gemeindeteil Elmpt und die zukünftige Lärmsituation durch bereits beschlossene oder geplante Vorhaben in der Gemeinde. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Gemeinde bereits über Kenntnisse verfügt, dass an weiteren Stellen die Grenzwerte überschritten werden, wie im Lärmakti-	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Öffent-lichkeit	Ein-gangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		onsplan dargestellt (Aussage Hr. Hinsen zur Situation an der Hauptstraße bei der Sitzung des Ausschusses für Planung, Verkehrs und Grundstückangelegenheiten am 04.12.2023). Im Wesentlichen beinhalten die weiteren angesprochenen Bedenken die nachfolgenden Aufführungen. Wir möchten darauf hinweisen, dass dies gemäß Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG im Protokoll der Anhörung vollständig und richtigerweise vermerkt wird.		
		Vollständigkeit des Lärmaktionsplans Der Lärmaktionsplan basiert auf einer Analyse der Lärmquellen. Basis hierfür sind veröffentlichte Lärmkarten. Im Ergebnis wurden folgende Verkehrsstraßen als kritisch eingestuft: ▪ A 52 im Gemeindegebiet, ▪ B 221 nördliche Gemeindegrenze bis L 126, ▪ L 372 Mönchengladbacher Straße von Steinkenrather Weg bis Straße An der Beek Dabei wurde festgestellt, dass die Eingangsdaten teilweise nicht korrekt, aber unbedeutend sind. Im Kapitel 9 würde dies berücksichtigt und korrigiert. Im Kapitel 9 finden sich jedoch keine Informationen, beispielsweise zur fehlenden Lärmschutzwand. Demzufolge sind die Eingangsdaten zu korrigieren und in die Berechnung mit einzubeziehen. Dabei ist zu beachten, dass insb. die A52 im Ort, auch unabhängig der Windrichtung, dauerhaft und störend als eine Lärmbelästigung wahrnehmbar ist.	Die genannten Straßen erfüllen lediglich die Voraussetzungen des BImSchG bei deren Erfüllung eine Lärmkartierung vorzunehmen ist (Klassifizierung der Straße, Kfz-Verkehrsmenge/ Jahr). Von der A 52 gehen gemäß Lärmkartierung keine Pegel aus, die eine Ausweisung als Belastungsachse rechtfertigen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Grundsätzlich dienen Lärmkarten als Grundlage für die Erstellung des Lärmaktionsplans. Es sind gemäß §47d BlmSchG jedoch zwingend folgende Ort aufzunehmen: ▪ Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, ▪ Orte entlang von Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr und, ▪ Orte in der Nähe von Großflughäfen. Flug- und Schienenlärm wird als nicht relevant eingestuft. Der Gemeinde liegen mehrere Gutachten und Informationen vor, welche belegen, dass auch weitere als die oben genannten Straßen zu berücksichtigen sind. Diese sind nicht aufgeführt und müssen ergänzt werden. Einzelnen Mitarbeitern ist dies bewusst - siehe Kommentar zur Aussage Hr. Hinsen aus Kapitel "Termin zur Mitwirkung der Öffentlichkeit " dieses Schreibens. Auf Basis dessen lässt sich feststellen, dass der Lärmaktionsplan in seiner Vollständigkeit und in den Aussagen der einzelnen Kapitel nicht vollständig und fehlerhaft ist. So ist beispielsweise auch die Anzahl der betroffenen Personen nicht vollständig oder die zu planenden und zu priorisierenden Maßnahmen nicht ausreichend.	Wie richtigerweise ausgeführt wird, sind Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr zu betrachten. Neben den oben aufgeführten Straßen erfüllen keine weiteren Bundesautobahnen, Bundes- oder Landesstraßen dieses Kriterium.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Weiter ist das Verhältnis der bereits ermittelten, von Lärm betroffenen Bereichen, zu den nicht ermittelten Bereichen zu beachten. So werden insgesamt 512 Personen in der Anzahl ermittelt, welche am Tage einer Lärmbelastung ausgesetzt sind. Für die Nacht sind 184 Personen ermittelt. Wenn beispielsweise nur die belästigten Personen der Hauptstraße, welche nachweisbar zu berücksichtigen ist, in der Anzahl der lärmbelästigten Personen Erwähnung finden würden, würde die Anzahl der betroffenen Personen um ein X-faches in allen Bereichen ansteigen. Die Gemeinde hat die Möglichkeit und sollte nach den Empfehlungen des Bundesumweltamtes weitere kritische Orte, als diejenigen, die unter die oben genannten Kriterien fallenden, ermitteln und mit im Lärmaktionsplan berücksichtigen.	Wie richtigerweise ausgeführt wird, handelt es sich hier um eine Empfehlung des Umweltbundesamtes. Die Gemeinde als zuständige Behörde hat sich entschieden, keine weiteren Straßen außer den pflichtig zu untersuchenden Straßen im Lärmaktionsplan zu betrachten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Öffent-lichkeit	Ein-gangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		Bedeutsame Entwicklungen Gemäß §47d (5) BlmSchG sind bedeutsame Entwicklungen zu beachten. Solche bedeutsamen Entwicklungen liegen vor und müssen im Lärmaktionsplan beachtet werden. Insb. umfasst dies folgende Vorhaben:	Die Pflicht ist falsch interpretiert: Der Lärmaktionsplan ist alle fünf Jahre fortzuschreiben, im Falle von bedeutsamen Entwicklungen ist der Lärmaktionsplan ggf. vorzeitig fortzuschreiben, wenn diese Entwicklung eingetreten ist. In Planung befindliche Entwicklungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern unterliegen dem Planungsrecht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Geplante Windräder Die Gemeinde plant derzeit eine Reihe neue Windräder im Gemeindegebiet. Dies umfasst Windräder im Zusammenhang mit der Planung des Javelin Parks und Windräder, die unabhängig davon geplant sind. Gemäß der aktuellen Planung sollen diese sehr nahe an Ortsteilen installiert werden. Den Planungsunterlagen ist zu entnehmen, dass die durch die Windräder versachten Lärmpegel auf die Ortsteile einwirken. Betroffen hiervon sind Ortsteile, bei denen eine gesundheitsgefährdende Lärmbelästigung bereits vorhanden ist und sich diese weiter verschärft. Auch die Hauptstraße wäre betroffen, soweit diese berücksichtigt wird. Auch können dadurch Orte in kritische Bereiche gelangen, bei denen dies zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht der Fall ist.	Wie zuvor ausgeführt, unterliegen Neubaumaßnahmen dem Planungsrecht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Umbau des Militärgeländes - Javelin Park Auch das geplante Vorhaben zum Umbau des Javelin Parks stellt eine bedeutsame Entwicklung dar. Dies ergibt sich durch die Dimension des Vorhabens zur Gemeindegröße. In der aktuellen Planung sind keine oder nur geringfüge Maßnahmen zum Schutz vor Immissionen enthalten und Einwände dazu sind eingereicht. Es ist eine unverhältnismäßige Zunahme an Lärmbelastung zu erwarten, da auch in diesem Vorhaben Windräder der größten Bauart nahe von Wohngebieten und keine Maßnahmen zur geplanten Verdreifachung des Verkehrsaufkommens geplant sind. Das Verkehrsaufkommen wird zu einem nicht unerheblichen Anteil aus LKW und Fahrzeugen >3,sT bestehen, da ein Großteil als Logistikfläche geplant wird. Aufgrund praktischer Erfahrungen ist davon auszugehen, dass ein nicht unerheblicher Teil der LKW und Fahrzeuge auch die Straßen der Ortsteile in der Gemeinde nutzt. Gründe hierfür liegen vor und äußerst vielfältig. Zu beachten sind auch die Lärmimmissionen der zu errichtenden Gebäude und der sich darin ansiedelnden Betriebe, zu welchen auch schwerbelastende Industrie gehört.	Wie zuvor ausgeführt, unterliegen Neubaumaßnahmen dem Planungsrecht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Bauvorhaben Im Gemeindegebiet sind diverse Bauvorhaben geplant. Bei den einzelnen Vorhaben liegen Gutachten zum Verkehrsaufkommen und der Lärmentwicklung vor. Gutachten zeigen Schallwerte von bis zu 70 DB. Hierzu ist geschrieben "Städtebauliche Missstände sind teilweise vorhanden, da die Grenze der potenziellen Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) tags/nachts an den Gebäuden entlang der Mönchengladbacher Straße und der Hauptstraße in allen drei Situationen überschritten wird.", sowie "Die Ergebnisse zeigen, dass die Immissionen an den geplanten Gebäuden in großen Teilen der Fassade tagsüber bei bis zu 71 dB(A) und nachts bis zu 63 dB(A) liegen. Damit ist	Wie zuvor ausgeführt, unterliegen Neubaumaßnahmen dem Planungsrecht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Öffent-lichkeit	Ein-gangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		die Grenze der potenziellen Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) tags/nachts überschritten.", wobei die Ermittlung dieser Werte fragwürdig erscheint und Einwände eingereicht wurden. Bei korrekter Ermittlung der Werte, z.B. durch die Auswahl richtiger Messpunkte, Beachtung entstehender Reflektionen durch Hauswände oder Beachtung des tatsächlichen Verkehrsaufkommens, würden weit höhere Messwerte erscheinen. Zudem werden derzeit im Gemeindegebiet weitere Neubaugebiete geplant. Die dadurch entstehende Lärmbelastung, z.B. durch zusätzlichen Verkehr, auch auf für den Lärmaktionsplan relevante Straßen, wird ebenfalls nicht berücksichtigt.		
		Die in diesem Kapitel aufgeführten Aspekte sind im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen und Maßnahmen sind zu ermitteln. Gemäß §47d (2) BlmSchG ist die Belastung mehrerer Lärmquellen zu berücksichtigen. Ziel soll es auch sein, die Bürger vor der Zunahme des Lärms zu schützen. Dem wird bis dato nicht Rechnung getragen.	Wie zuvor ausgeführt, unterliegen Neubaumaßnahmen dem Planungsrecht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Weitere Aspekte Kapitel 5.3 Ruhige Gebiete In diesem Kapitel steht geschrieben: "Innerhalb des Gebiets befindet sich in dem ehemaligen Militärgelände der ehemalige Flughafen Elmpt mit ca. 150 ha. Die Gemeinde Niederkrüchten sieht eine gewerbliche und industrielle Nachnutzung vor, was eine stärkere Belastung der vorhandenen Verkehrserschließung und eine Anbindung an das überregionale Straßennetz nach sich zieht. Da die Brachfläche nicht in das umliegende Waldgebiet integriert werden soll, werden die Anforderungen an ein ruhiges Gebiet auf dem Land nicht erfüllt." Erwähnenswert ist hier, dass nicht die Gesamte Planung und Fläche und des Umfangs berücksichtigt werden. Einerseits ist die tatsächliche und gesamte Fläche von über 200ha zu berücksichtigen und auch das Aufstellen der Windräder unter Beachtung des Abstandes zum Bewohnten Gebiet und der Größe der Anlagen. Die Anforderungen an ruhige Gebiete müssen erfüllt werden und somit sollen auch hier notwendige Maßnahmen ermittelt werden.	Der Lärmaktionsplan weist explizit keine ruhigen Gebiete aus.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Unter Kapitel 6 findet sich folgende Aussage: "Die nachfolgenden aufführten Zahlen beruhen auf Modellrechnung und nicht aufgrund örtlich konkreter Daten. Insbesondere in kleineren Gemeinden im ländlichen Raum sind deshalb nennenswerte Abweichungen von den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort nicht auszuschließen." Der Gemeinde sind die Abweichungen aufgrund von Gutachten, Konzepten und Beschlussvorlagen bekannt. Diese sind im Zusammengang mit den bereits vorab aufgeführten Erläuterungen mit in den Lärmaktionsplan einfließen zu lassen.	Das Berechnungsverfahren ist gesetzlich vorgegeben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Im Kapitel 9.1 wird zur Verkehrs- und Infrastrukturplanung Stellung genommen. Dabei sind die Maßnahmen des Lärmaktionsplans in die kommunale Planung mit einfließen zu lassen und Lärmschutzmaßnahmen müssen in einzelnen Vorhaben berücksichtigt werden. Die dient u.a. zu folgenden Vorteilen: ▪ zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wird, ▪ kostenneutral im Zuge von optimierten Baumaßnahmen auszuführen oder ▪ mit geringeren Mehrkosten umzusetzen. Ferner wird aufgeführt: "Zur erfolgreichen Umsetzung gehört ein konstruktives kommunales Klima, dass Lärmminderung zum einen als Teil der Gemeindeentwicklung begreift und zum anderen als	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Öffent-lichkeit	Ein-gangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		Prozess versteht - dann eröffnet ein Lärmaktionsplan neue Entwicklungschancen und seine Aufstellung stellt nicht nur eine Pflichtaufgabe dar." Es wird zudem zum Mobilitätskonzept 2022 Stellung genommen. Dazu heißt es: "Die Gemeinde Niederkrüchten hat ein gesamtgemeindliches Mobilitätskonzept (2022) erstellt. Ziele sind ein sicheres und geräuscharmes Verkehrsnetz, klimafreundliche Mobilität und anwohnerfreundliche Verkehrslenkung für das gesamte Gemeindegebiet. Außerdem sollen der Fuß- und Radverkehr, der ÖPNV sowie die Infrastruktur für E-Fahrzeuge ausgebaut werden. Begleitend wurde ein Handlungskonzept entwickelt, dass unter anderem ein Vorrangroutennetz für dem Lkw-Verkehr einschließlich Maßnahmen zur Lkw-Steuerung beinhaltet (u. a. Beschilderung, Streckensperrung). Auf den übrigen Straßen werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ergriffen. Für die in das Lkw-Routennetz eingebundenen Belastungsachsen sind keine Maßnahmen baulicher oder straßenverkehrsrechtlicher Art benannt." Weder im Verkehrskonzept, in einzelnen Vorhaben, noch im Lärmaktionsplan finden sich sinnvolle Maßnahmen zum Lärmschutz. Eher Gegenteiliges ist der Fall. Im Mobilitätskonzept wurde beschlossen, dass die Parkflächen entlang der Hauptstraße auf die Straße selbst verlagert werden. Wie in der Vergangenheit von der Gemeinde durch Demonstration der Bürger erkannt, erfolgt daraus ein stark erhöhter Lärm durch das Abbremsen und Beschleunigen der Fahrzeuge in einem Verkehrschaos. Auch das Hupen findet häufiger statt. Zum Umbau des alten Edekas werden die Anwohner und deren Besucher gezwungen, auf der Hauptstraße zu Parken, was zum vorabgenannten Effekt führt. Auch weitere, oben aufgeführten Aspekte sind falsch und nicht mehr aktuell. Eine LKW-Führung findet nur in einem kleinen Teil der betroffenen Bereiche statt. Ein LKW-Verbot entlang der Hauptstraße ist nicht berücksichtigt. Ansonsten sind keine weiteren Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, welche den Lärm reduzieren und durch die Gemeinde umsetzbar sind, bekannt. Die Option zum Erwerb eines Gebäudes, um den Kreisverkehr Mönchengladbacherstraße/ Hauptstraße umzusetzen, wurde nicht genutzt, sodass eine Realisierung unrealistisch ist. Der Lärm durch Abbremsen und Anfahren wurde bereits erwähnt, sodass solche verkehrsberuhigenden Maßnahmen einen gegenteiligen Effekt auf den Lärm haben.		
		Kapitel 9.2.1 Gemäß diesem Kapitel wurden betroffene Anwohner angeschrieben und bei Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen unterstützt. Dies ist im ausreichenden Maße und insb. bei allen Betroffenen Personen durchzuführen, was jedoch nicht erfolgte.	Das Kapitel bezieht sich auf die Lärmbelastungsachse B 221. Im Rahmen der 2. Runde des Lärmaktionsplans ist die beschriebene Maßnahme erfolgt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zusammenfassung und Schlussfolgerung Der Lärmaktionsplan in der aktuellen Fassung ist in seinem Umfang und in seinem Inhalt in nicht unerheblichen Maße falsch und nicht vollständig. Es sind wesentlich mehr Bereiche und Einwohner von einer Lärmbelastung, die im gesundheitsgefährdenden Bereich liegt, betroffen.	Wie oben im Einzelnen dargestellt, trifft die Aussage nicht zu.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Auch ist die Schlüssigkeit des Lärmaktionsplans zu anderen Maßnahmen und Vorhaben in der Gemeinde widersprüchlich. Es werden vielmehr gegenteilige Entscheidungen getroffen, sodass in den einzelnen Vorhaben keine oder kaum nennenswerte Maßnahmen getroffen werden und eine Erhöhung im nicht unwesentlichen Maße eintreten wird.	Die weiteren Maßnahmen und Vorhaben in der Gemeinde unterliegen dem Planungsrecht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Öffent-lichkeit	Ein-gangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		Eine Zukunftsbetrachtung, bei welcher die für die Gemeinde für Lärmbelastung bedeutenden Vorhaben angemessen Beachtung findet, fehlt gänzlich.	Der Lärmaktionsplan orientiert sich wie auch die Lärmkarten entsprechenden gesetzlichen Vorgaben immer an der Bestandssituation.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die aufgeführten Maßnahmen, welche durch die Gemeinde umgesetzt werden können, werden keine nennenswerte Minderung der Lärmbelastung nach sich ziehen. Das Verhalten der Gemeinde deutet vielmehr darauf hin, dass die Maßnahmen nur teilweise umgesetzt werden sollen. Bei einigen Maßnahmen ist es eindeutig, dass diese nicht umgesetzt werden können.	Die Gemeinde ist bei den aufgeführten Straßen nicht Straßenbaulastträger. Eine aktive Umsetzung der meisten Maßnahmen liegt demnach nicht in der Zuständigkeit der Gemeinde.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Wir bitten von daher um vollständige Überarbeitung des Lärmaktionsplanes sowie zweckbestimmtes Treffen und konkretes Nennen von Maßnahmen.	Die angeführten Anregungen haben entsprechend der vorgenommenen Abwägung im Ergebnis keinen Änderungs- oder Ergänzungsbedarf ergeben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 3	14.02.2024	Termin zur Mitwirkung der Öffentlichkeit Am 24.01.2024 wurde die öffentlichen Anhörungen durchgeführt. In dieser wurden Bedenken zur Vollständigkeit des bestehenden Lärmaktionsplans geäußert. Diese beinhalteten die aktuelle Lärmsituation im Gemeindeteil Elmpt und die zukünftige Lärmsituation durch bereits beschlossene oder geplante Vorhaben in der Gemeinde. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Gemeinde bereits über Kenntnisse verfugt, dass an weiteren Stellen die Grenzwerte überschritten werden, wie im Lärmaktionsplan dargestellt (Aussage Hr. Hinsen zur Situation an der Hauptstraße bei der Sitzung des Ausschusses für Planung, Verkehrs und Grundstückangelegenheiten am 04.12.2023). Im Wesentlichen beinhalten die weiteren angesprochenen Bedenken die nachfolgenden Aufführungen. Wir möchten darauf hinweisen, dass dies gemäß Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG im Protokoll der Anhörung vollständig und richtigerweise vermerkt wird.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Vollständigkeit des Lärmaktionsplans Der Lärmaktionsplan basiert auf einer Analyse der Lärmquellen. Basis hierfür sind veröffentlichte Lärmkarten. Im Ergebnis wurden folgende Verkehrsstraßen als kritisch eingestuft: ▪ A 52 im Gemeindegebiet, ▪ B 221 nördliche Gemeindegrenze bis L 126, ▪ L 372 Mönchengladbacher Straße von Steinkenrather Weg bis Straße An der Beek Dabei wurde festgestellt, dass die Eingangsdaten teilweise nicht korrekt, aber unbedeutend sind. Im Kapitel 9 würde dies berücksichtigt und korrigiert. Im Kapitel 9 finden sich jedoch keine Informationen, beispielsweise zur fehlenden Lärmschutzwand. Demzufolge sind die Eingangsdaten zu korrigieren und in die Berechnung mit einzubeziehen. Dabei ist zu beachten, dass insb. die A52 im Ort, auch unabhängig der Windrichtung, dauerhaft und störend eine Lärmbelästigung wahrnehmbar ist.	Die genannten Straßen erfüllen lediglich die Voraussetzungen des BImSchG bei deren Erfüllung eine Lärmkartierung vorzunehmen ist (Klassifizierung der Straße, Kfz-Verkehrsmenge/ Jahr). Von der A 52 gehen gemäß Lärmkartierung keine Pegel aus, die eine Ausweisung als Belastungsachse rechtfertigen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Öffent-lichkeit	Ein-gangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		Grundsätzlich dienen Lärmkarten als Grundlage für die Erstellung des Lärmaktionsplans. Es sind gemäß §47d BlmSchG jedoch zwingend folgende Ort aufzunehmen: ▪ Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, ▪ Orte entlang von Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr und, ▪ Orte in der Nähe von Großflughäfen. Flug- und Schienenlärm wird als nicht relevant eingestuft. Der Gemeinde liegen mehrere Gutachten und Informationen vor, welche belegen, dass auch weitere als die oben genannten Straßen zu berücksichtigen sind. Diese sind nicht aufgeführt und müssen ergänzt werden. Einzelnen Mitarbeitern ist dies bewusst - siehe Kommentar zur Aussage Hr. Hinsen aus Kapitel "Termin zur Mitwirkung der Öffentlichkeit/l dieses Schreibens. Auf Basis dessen lässt sich feststellen, dass der Lärmaktionsplan in seiner Vollständigkeit und in den Aussagen der einzelnen Kapitel nicht vollständig und fehlerhaft ist. So ist beispielsweise auch die Anzahl der betroffenen Personen nicht vollständig oder die zu planenden und zu priorisierenden Maßnahmen nicht ausreichend.	Wie richtigerweise ausgeführt wird, sind Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr zu betrachten. Neben den oben aufgeführten Straßen erfüllen keine weiteren Bundesautobahnen, Bundes- oder Landesstraßen dieses Kriterium.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Weiter ist das Verhältnis der bereits ermittelten von Lärm betroffenen Bereiche zu den nicht ermittelten Bereichen zu beachten. So werden insgesamt 512 Personen in der Anzahl ermittelt, welche am Tage einer Lärmbelastung ausgesetzt sind. Für die Nacht sind 184 Personen ermittelt. Wenn nun die beispielsweise nur die belästigten Personen der Hauptstraße, welche nachweisbar zu berücksichtigen ist, in der Anzahl der lärmbelästigten Personen Erwähnung finden würden, würde die Anzahl der betroffenen Personen um ein X-faches in allen Bereichen ansteigen. Die Gemeinde hat die Möglichkeit und sollte nach den Empfehlungen des Bundesumweltamtes weitere kritische Orte, als diejenigen, die unter die oben genannten Kriterien fallenden, ermitteln und mit im Lärmaktionsplan berücksichtigen.	Wie richtigerweise ausgeführt wird, handelt es sich hier um eine Empfehlung des Umweltbundesamtes. Die Gemeinde als zuständige Behörde hat sich entschieden, keine weiteren Straßen außer den pflichtig zu untersuchenden Straßen im Lärmaktionsplan zu betrachten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Bedeutsame Entwicklungen Gemäß §47d (5) BlmSchG sind bedeutsame Entwicklungen zu beachten. Solche bedeutsamen Entwicklungen liegen vor und müssen im Lärmaktionsplan beachtet werden. Insb. umfasst dies folgende Vorhaben:	Die Pflicht ist falsch interpretiert: Der Lärmaktionsplan ist alle fünf Jahre fortzuschreiben, im Falle von bedeutsamen Entwicklungen ist der Lärmaktionsplan ggf. vorzeitig fortzuschreiben, wenn diese Entwicklung eingetreten ist. In Planung befindliche Entwicklungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern unterliegen dem Planungsrecht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Geplante Windräder Die Gemeinde plant derzeit eine Reihe neue Windräder im Gemeindegebiet. Dies umfasst Windräder im Zusammenhang mit der Planung des Javelin Parks und Windräder, die unabhängig davon geplant sind. Gemäß der aktuellen Planung sollen diese sehr nahe an Ortsteilen installiert werden. Den Planungsunterlagen ist zu entnehmen, dass die durch die Windräder versachten Lärmpegel auf die Ort-	Wie zuvor ausgeführt, unterliegen Neubaumaßnahmen dem Planungsrecht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Öffent-lichkeit	Ein-gangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		steile einwirken. Betroffen hiervon sind Ortsteile, bei denen eine gesundheitsgefährdende Lärmbelästigung bereits vorhanden ist und sich diese weiter verschärft. Auch die Hauptstraße wäre betroffen, soweit diese berücksichtigt wird.		
		Umbau des Militärgeländes - Javelin Park Auch das geplante Vorhaben zum Umbau des Javelin Parks stellt eine bedeutsame Entwicklung dar. Dies ergibt sich durch die Dimension des Vorhabens zur Gemeindegröße. In der aktuellen Planung sind keine oder nur geringfüge Maßnahmen zum Schutz vor Immissionen enthalten und Einwände dazu sind eingereicht. Es ist eine unverhältnismäßige Zunahme an Lärmbelastung zu erwarten, da auch in diesem Vorhaben Windräder der größten Bauart nahe von Wohngebieten und keine Maßnahmen zur geplanten Verdreifachung des Verkehrsaufkommens geplant sind. Das Verkehrsaufkommen wird zu einem nicht unerheblichen Anteil aus LKW und Fahrzeugen >3,5T bestehen, da ein Großteil als Logistikfläche geplant wird. Zu beachten sind auch die Lärmimmissionen der zu errichtenden Gebäude und der sich darin ansiedelnden Betriebe, zu welchen auch schwerbelastende Industrie gehört.	Wie zuvor ausgeführt, unterliegen Neubaumaßnahmen dem Planungsrecht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Bauvorhaben Im Gemeindegebiet sind diverse Bauvorhaben geplant. Bei den einzelnen Vorhaben liegen Gutachten zum Verkehrsaufkommen und der Lärmentwicklung vor. Gutachten zeigen Schallwerte von bis zu 70 DB. Hierzu ist geschrieben "Städtebauliche Missstände sind teilweise vorhanden, da die Grenze der potenziellen Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) tags/nachts an den Gebäuden entlang der Mönchengladbacher Straße und der Hauptstraße in allen drei Situationen überschritten wird.", sowie "Die Ergebnisse zeigen, dass die Immissionen an den geplanten Gebäuden in großen Teilen der Fassade tagsüber bei bis zu 71 dB(A) und nachts bis zu 63 dB(A) liegen. Damit ist die Grenze der potenziellen Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) tags/nachts überschritten.", wobei die Ermittlung dieser Werte fragwürdig erscheint und Einwände eingereicht wurden. Bei korrekter Ermittlung der Werte, z.B. durch die Auswahl richtiger Messpunkte, Beachtung entstehender Reflektionen durch Hauswände oder Beachtung des tatsächlichen Verkehrsaufkommens, würden weit höhere Messwerte erscheinen. Zudem werden derzeit im Gemeindegebiet weitere Neubaugebiete geplant. Die dadurch entstehende Lärmbelastung, z.B. durch zusätzlichen Verkehr, auch auf für den Lärmaktionsplan relevante Straßen, wird ebenfalls nicht berücksichtigt. Der Lärm der Baumaßnahmen, welche sich über einen sehr langen Zeitraum von über 10 Jahren erstreckt, sind ebenfalls zu berücksichtigen. Die derzeitigen Abrissmaßnahmen werden bereits zum aktuellen Zeitpunkt deutlich und als störend wahrgenommen.	Wie zuvor ausgeführt, unterliegen Neubaumaßnahmen dem Planungsrecht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die in diesem Kapitel aufgeführten Aspekte sind im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen und Maßnahmen sind zu ermitteln. Gemäß §47d (2) BlmSchG ist die Belastung mehrerer Lärmquellen zu berücksichtigen. Ziel soll es auch sein, die Bürger vor der Zunahme des Lärms zu schützen.	Wie zuvor ausgeführt, unterliegen Neubaumaßnahmen dem Planungsrecht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Weitere Aspekte Kapitel 5.3 Ruhige Gebiete In diesem Kapitel steht geschrieben: "Innerhalb des Gebiets befindet sich in dem ehemaligen Militärgelände der ehemalige Flughafen Elmpt mit ca. 150 ha. Die Gemeinde Niederkrüchten sieht eine	Der Lärmaktionsplan weist explizit keine ruhigen Gebiete aus.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Öffent-lichkeit	Ein-gangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		gewerbliche und industrielle Nachnutzung vor, was eine stärkere Belastung der vorhandenen Verkehrserschließung und eine Anbindung an das überregionale Straßennetz nach sich zieht. Da die Brachfläche nicht in das umliegende Waldgebiet integriert werden soll, werden die Anforderungen an ein ruhiges Gebiet auf dem Land nicht erfüllt." Erwähnenswert ist hier, dass nicht die Gesamte Planung und Fläche und des Umfangs berücksichtigt werden. Einerseits ist die tatsächliche und gesamte Fläche von über 200ha zu berücksichtigen und auch das Aufstellen der Windräder unter Beachtung des Abstandes zum Bewohnten Gebiet und der Größe der Anlagen. Die Anforderungen an ruhige Gebiete müssen erfüllt werden und somit sollen auch hier notwendige Maßnahmen ermittelt werden. Auch sind die dort regelmäßig stattfinden und durch Explosion wahrnehmbaren Übungen von Einsatzkräften zu berücksichtigen.		
		Unter Kapitel 6 findet sich folgende Aussage: "Die nachfolgenden aufführten Zahlen beruhen auf Modellrechnung und nicht aufgrund örtlich konkreter Daten. Insbesondere in kleineren Gemeinden im ländlichen Raum sind deshalb nennenswerte Abweichungen von den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort nicht auszuschließen." Der Gemeinde sind die Abweichungen aufgrund von Gutachten, Konzepten und Beschlussvorlagen bekannt. Diese sind im Zusammengang mit den bereits vorab aufgeführten Erläuterungen mit in den Lärmaktionsplan einfließen zu lassen.	Das Berechnungsverfahren ist gesetzlich vorgegeben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Im Kapitel 9.1 wird zur Verkehrs- und Infrastrukturplanung Stellung genommen. Dabei sind die Maßnahmen des Lärmaktionsplans in die kommunale Planung mit einfließen zu lassen und Lärmschutzmaßnahmen müssen in einzelnen Vorhaben berücksichtigt werden. Die dient u.a. zu folgenden Vorteilen: ▪ zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wird, ▪ kostenneutral im Zuge von optimierten Baumaßnahmen auszuführen oder ▪ mit geringeren Mehrkosten umzusetzen. Ferner wird aufgeführt: "Zur erfolgreichen Umsetzung gehört ein konstruktives kommunales Klima, dass Lärmminderung zum einen als Teil der Gemeindeentwicklung begreift und zum anderen als Prozess versteht - dann eröffnet ein Lärmaktionsplan neue Entwicklungschancen und seine Aufstellung stellt nicht nur eine Pflichtaufgabe dar." Es wird zudem zum Mobilitätskonzept 2022 Stellung genommen. Dazu heißt es: "Die Gemeinde Niederkrüchten hat ein gesamtgemeindliches Mobilitätskonzept (2022) erstellt. Ziele sind ein sicheres und geräuscharmes Verkehrsnetz, klimafreundliche Mobilität und anwohnerfreundliche Verkehrslenkung für das gesamte Gemeindegebiet. Außerdem sollen der Fuß- und Radverkehr, der ÖPNV sowie die Infrastruktur für E-Fahrzeuge ausgebaut werden. Begleitend wurde ein Handlungskonzept entwickelt, dass unter anderem ein Vorrangroutennetz für dem Lkw-Verkehr einschließlich Maßnahmen zur Lkw-Steuerung beinhaltet (u. a. Beschilderung, Streckensperrung). Auf den übrigen Straßen werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ergriffen. Für die in das Lkw-Routennetz eingebundenen Belastungsachsen sind keine Maßnahmen baulicher oder straßenverkehrsrechtlicher Art benannt." Weder im Verkehrskonzept, in einzelnen Vorhaben, noch im Lärmaktionsplan finden sich sinnvolle Maßnahmen zum Lärmschutz. Eher Gegenteiliges ist der Fall. Im Mobilitätskonzept wurde beschlossen, dass die Parkflächen entlang der Hauptstraße auf die Straße selbst verlagert werden. erfolgt	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Öffent-lichkeit	Ein-gangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		daraus ein stark erhöhter Lärm durch das Abbremsen und Beschleunigen der Fahrzeuge. Auch das Hupen findet häufiger statt. Zum Umbau des Alten Edekas werden die Anwohner und deren Besucher gezwungen, auf der Hauptstraße zu Parken, was zum vorabgenannten Effekt führt. Auch die oben aufgeführten Aspekte sind falsch und nicht mehr aktuell. Eine LKW-Führung findet nur in einem kleinen Teil der betroffenen Bereiche statt. Ein LKW-Verbot entlang der Hauptstraße ist nicht berücksichtigt. Ansonsten sind keine weiteren Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, welche den Lärm reduzieren und durch die Gemeinde umsetzbar sind, bekannt. Die Option zum Erwerb eines Gebäudes, um den Kreisverkehr Mönchengladbacherstraße/ Hauptstraße wurde nicht genutzt, sodass eine Umsetzung unrealistisch ist. Der Lärm durch Abbremsen und Anfahren wurde bereits erwähnt, sodass solche verkehrsberuhigenden Maßnahmen einen gegenteiligen Effekt auf den Lärm haben.		
		Kapitel 9.2.1 Gemäß diesem Kapitel wurden betroffene Anwohner angeschrieben und bei Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen unterstützt. Dies ist im ausreichenden Maße und insb. bei allen Betroffenen Personen durchzuführen.	Das Kapitel bezieht sich auf die Lärmbelastungsachse B 221. Im Rahmen der 2. Runde des Lärmaktionsplans ist die beschriebene Maßnahme erfolgt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zusammenfassung und Schlussfolgerung Der Lärmaktionsplan in der aktuellen Fassung ist in seinem Umfang und in seinem Inhalt in nicht unerheblichen Maße falsch und nicht vollständig. Es sind wesentlich mehr Bereiche und Einwohner von einer Lärmbelastung, die im gesundheitsgefährdenden Bereich liegt, betroffen.	Wie oben im Einzelnen ausführlich dargestellt, trifft die Aussage nicht zu.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Auch ist die Schlüssigkeit des Lärmaktionsplans zu anderen Maßnahmen und Vorhaben in der Gemeinde widersprüchlich. Es werden vielmehr gegenteilige Entscheidungen getroffen, sodass in den einzelnen Vorhaben keine oder kaum nennenswerte Maßnahmen getroffen werden.	Andere Maßnahmen und Vorhaben in der Gemeinde unterliegen dem Planungsrecht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Eine Zukunftsbetrachtung, bei welcher die für die Gemeinde für Lärmbelastung bedeutenden Vorhaben angemessen Beachtung findet, fehlt gänzlich.	Der Lärmaktionsplan orientiert sich wie auch die Lärmkarten entsprechenden gesetzlichen Vorgaben immer an der Bestandssituation.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die aufgeführten Maßnahmen, welche durch die Gemeinde umgesetzt werden können, werden keine nennenswerte Minderung der Lärmbelastung nach sich ziehen. Das Verhalten der Gemeinde deutet vielmehr darauf hin, dass die Maßnahmen nur teilweise umgesetzt werden sollen.	Die Gemeinde ist bei den aufgeführten Straßen nicht Straßenbaulastträger. Eine aktive Umsetzung der meisten Maßnahmen liegt demnach nicht in der Zuständigkeit der Gemeinde.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Der Lärmaktionsplan ist dahingehend vollständig zu überarbeiten und Maßnahmen sind zweckbestimmt zu treffen und konkret zu nennen.	Die angeführten Anregungen haben entsprechend der vorgenommenen Abwägung im Ergebnis keinen Änderungs- oder Ergänzungsbedarf ergeben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Öffent-lichkeit	Ein-gangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
Beteiligung 4	14.02.2024	Termin zur Mitwirkung der Öffentlichkeit Am 24.01.2024 wurde die öffentlichen Anhörungen durchgeführt. In dieser wurden Bedenken zur Vollständigkeit des bestehenden Lärmaktionsplans geäußert. Diese beinhalteten die aktuelle Lärmsituation im Gemeindeteil Elmpt und die zukünftige Lärmsituation durch bereits beschlossene oder geplante Vorhaben in der Gemeinde. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Gemeinde bereits über Kenntnisse verfugt, dass an weiteren Stellen die Grenzwerte überschritten werden, wie im Lärmaktionsplan dargestellt (Aussage Hr. Hinsen zur Situation an der Hauptstraße bei der Sitzung des Ausschusses für Planung, Verkehrs und Grundstückangelegenheiten am 04.12.2023). Im Wesentlichen beinhalten die weiteren angesprochenen Bedenken die nachfolgenden Aufführungen. Wir möchten darauf hinweisen, dass dies gemäß Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG im Protokoll der Anhörung vollständig und richtigerweise vermerkt wird.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Vollständigkeit des Lärmaktionsplans Der Lärmaktionsplan basiert auf einer Analyse der Lärmquellen. Basis hierfür sind veröffentlichte Lärmkarten. Im Ergebnis wurden folgende Verkehrsstraßen als kritisch eingestuft: ▪ A 52 im Gemeindegebiet, ▪ B 221 nördliche Gemeindegrenze bis L 126, ▪ L 372 Mönchengladbacher Straße von Steinkenrather Weg bis Straße An der Beek Dabei wurde festgestellt, dass die Eingangsdaten teilweise nicht korrekt, aber unbedeutend sind. Im Kapitel 9 würde dies berücksichtigt und korrigiert. Im Kapitel 9 finden sich jedoch keine Informationen, beispielsweise zur fehlenden Lärmschutzwand. Demzufolge sind die Eingangsdaten zu korrigieren und in die Berechnung mit einzubeziehen. Dabei ist zu beachten, dass insb. die A52 im Ort, auch unabhängig der Windrichtung, dauerhaft und störend eine Lärmbelästigung wahrnehmbar ist.	Die genannten Straßen erfüllen lediglich die Voraussetzungen des BImSchG bei deren Erfüllung eine Lärmkartierung vorzunehmen ist (Klassifizierung der Straße, Kfz-Verkehrsmenge/ Jahr). Von der A 52 gehen gemäß Lärmkartierung keine Pegel aus, die eine Ausweisung als Belastungsachse rechtfertigen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Grundsätzlich dienen Lärmkarten als Grundlage für die Erstellung des Lärmaktionsplans. Es sind gemäß §47d BImSchG jedoch zwingend folgende Ort aufzunehmen: ▪ Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, ▪ Orte entlang von Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr und, ▪ Orte in der Nähe von Großflughäfen. Flug- und Schienenlärm wird als nicht relevant eingestuft. Der Gemeinde liegen mehrere Gutachten und Informationen vor, welche belegen, dass auch weitere als die oben genannten Straßen zu berücksichtigen sind. Diese sind nicht aufgeführt und müssen ergänzt werden. Einzelnen Mitarbeitern ist dies bewusst - siehe Kommentar zur Aussage Hr. Hinsen aus Kapitel "Termin zur Mitwirkung der	Wie richtigerweise ausgeführt wird, sind Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr zu betrachten. Neben den oben aufgeführten Straßen erfüllen keine weiteren Bundesautobahnen, Bundes- oder Landesstraßen dieses Kriterium.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Öffent-lichkeit	Ein-gangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		Öffentlichkeit/l dieses Schreibens. Auf Basis dessen lässt sich feststellen, dass der Lärmaktionsplan in seiner Vollständigkeit und in den Aussagen der einzelnen Kapitel nicht vollständig und fehlerhaft ist. So ist beispielsweise auch die Anzahl der betroffenen Personen nicht vollständig oder die zu planenden und zu priorisierenden Maßnahmen nicht ausreichend.		
		Weiter ist das Verhältnis der bereits ermittelten von Lärm betroffenen Bereiche zu den nicht ermittelten Bereichen zu beachten. So werden insgesamt 512 Personen in der Anzahl ermittelt, welche am Tage einer Lärmbelastung ausgesetzt sind. Für die Nacht sind 184 Personen ermittelt. Wenn nun die beispielsweise nur die belästigten Personen der Hauptstraße, welche nachweisbar zu berücksichtigen ist, in der Anzahl der lärmbelästigten Personen Erwähnung finden würden, würde die Anzahl der betroffenen Personen um ein X-faches in allen Bereichen ansteigen. Die Gemeinde hat die Möglichkeit und sollte nach den Empfehlungen des Bundesumweltamtes weitere kritische Orte, als diejenigen, die unter die oben genannten Kriterien fallenden, ermitteln und mit im Lärmaktionsplan berücksichtigen.	Wie richtigerweise ausgeführt wird, handelt es sich hier um eine Empfehlung des Umweltbundesamtes. Die Gemeinde als zuständige Behörde hat sich entschieden, keine weiteren Straßen außer den pflichtig zu untersuchenden Straßen im Lärmaktionsplan zu betrachten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Bedeutsame Entwicklungen Gemäß §47d (5) BlmSchG sind bedeutsame Entwicklungen zu beachten. Solche bedeutsamen Entwicklungen liegen vor und müssen im Lärmaktionsplan beachtet werden. Insb. umfasst dies folgende Vorhaben:	Die Pflicht ist falsch interpretiert: Der Lärmaktionsplan ist alle fünf Jahre fortzuschreiben, im Falle von bedeutsamen Entwicklungen ist der Lärmaktionsplan ggf. vorzeitig fortzuschreiben, wenn diese Entwicklung eingetreten ist. In Planung befindliche Entwicklungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern unterliegen dem Planungsrecht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Geplante Windräder Die Gemeinde plant derzeit eine Reihe neue Windräder im Gemeindegebiet. Dies umfasst Windräder im Zusammenhang mit der Planung des Javelin Parks und Windräder, die unabhängig davon geplant sind. Gemäß der aktuellen Planung sollen diese sehr nahe an Ortsteilen installiert werden. Den Planungsunterlagen ist zu entnehmen, dass die durch die Windräder versachten Lärmpegel auf die Ortsteile einwirken. Betroffen hiervon sind Ortsteile, bei denen eine gesundheitsgefährdende Lärmbelästigung bereits vorhanden ist und sich diese weiter verschärft. Auch die Hauptstraße wäre betroffen, soweit diese berücksichtigt wird.	Wie zuvor ausgeführt, unterliegen Neubaumaßnahmen dem Planungsrecht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Umbau des Militärgeländes - Javelin Park Auch das geplante Vorhaben zum Umbau des Javelin Parks stellt eine bedeutsame Entwicklung dar. Dies ergibt sich durch die Dimension des Vorhabens zur Gemeindegröße. In der aktuellen Planung sind keine oder nur geringfüge Maßnahmen zum Schutz vor Immissionen enthalten und Einwände dazu sind eingereicht. Es ist eine unverhältnismäßige Zunahme an Lärmbelastung zu erwarten, da auch in diesem Vorhaben Windräder der größten Bauart nahe von Wohngebieten und keine Maßnahmen zur geplanten Verdreifachung des Verkehrsaufkommens geplant sind. Das Verkehrsaufkommen wird zu einem nicht unerheblichen Anteil aus LKW und Fahrzeugen >3,5T bestehen, da ein	Wie zuvor ausgeführt, unterliegen Neubaumaßnahmen dem Planungsrecht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Öffent-lichkeit	Ein-gangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		Großteil als Logistikfläche geplant wird. Zu beachten sind auch die Lärmimmissionen der zu errichtenden Gebäude und der sich darin ansiedelnden Betriebe, zu welchen auch schwerbelastende Industrie gehört.		
		Bauvorhaben Im Gemeindegebiet sind diverse Bauvorhaben geplant. Bei den einzelnen Vorhaben liegen Gutachten zum Verkehrsaufkommen und der Lärmentwicklung vor. Gutachten zeigen Schallwerte von bis zu 70 DB. Hierzu ist geschrieben "Städtebauliche Missstände sind teilweise vorhanden, da die Grenze der potenziellen Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) tags/nachts an den Gebäuden entlang der Mönchengladbacher Straße und der Hauptstraße in allen drei Situationen überschritten wird.", sowie "Die Ergebnisse zeigen, dass die Immissionen an den geplanten Gebäuden in großen Teilen der Fassade tagsüber bei bis zu 71 dB(A) und nachts bis zu 63 dB(A) liegen. Damit ist die Grenze der potenziellen Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) tags/nachts überschritten.", wobei die Ermittlung dieser Werte fragwürdig erscheint und Einwände eingereicht wurden. Bei korrekter Ermittlung der Werte, z.B. durch die Auswahl richtiger Messpunkte, Beachtung entstehender Reflektionen durch Hauswände oder Beachtung des tatsächlichen Verkehrsaufkommens, würden weit höhere Messwerte erscheinen. Zudem werden derzeit im Gemeindegebiet weitere Neubaugebiete geplant. Die dadurch entstehende Lärmbelastung, z.B. durch zusätzlichen Verkehr, auch auf für den Lärmaktionsplan relevante Straßen, wird ebenfalls nicht berücksichtigt.	Wie zuvor ausgeführt, unterliegen Neubaumaßnahmen dem Planungsrecht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die in diesem Kapitel aufgeführten Aspekte sind im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen und Maßnahmen sind zu ermitteln. Gemäß §47d (2) BlmSchG ist die Belastung mehrerer Lärmquellen zu berücksichtigen. Ziel soll es auch sein, die Bürger vor der Zunahme des Lärms zu schützen.	Wie zuvor ausgeführt, unterliegen Neubaumaßnahmen dem Planungsrecht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Weitere Aspekte Kapitel 5.3 Ruhige Gebiete In diesem Kapitel steht geschrieben: "Innerhalb des Gebiets befindet sich in dem ehemaligen Militärgelände der ehemalige Flughafen Elmpt mit ca. 150 ha. Die Gemeinde Niederkrüchten sieht eine gewerbliche und industrielle Nachnutzung vor, was eine stärkere Belastung der vorhandenen Verkehrserschließung und eine Anbindung an das überregionale Straßennetz nach sich zieht. Da die Brachfläche nicht in das umliegende Waldgebiet integriert werden soll, werden die Anforderungen an ein ruhiges Gebiet auf dem Land nicht erfüllt." Erwähnenswert ist hier, dass nicht die Gesamte Planung und Fläche und des Umfangs berücksichtigt werden. Einerseits ist die tatsächliche und gesamte Fläche von über 200ha zu berücksichtigen und auch das Aufstellen der Windräder unter Beachtung des Abstandes zum Bewohnten Gebiet und der Größe der Anlagen. Die Anforderungen an ruhige Gebiete müssen erfüllt werden und somit sollen auch hier notwendige Maßnahmen ermittelt werden.	Der Lärmaktionsplan weist explizit keine ruhigen Gebiete aus.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Unter Kapitel 6 findet sich folgende Aussage: "Die nachfolgenden aufführten Zahlen beruhen auf Modellrechnung und nicht aufgrund örtlich konkreter Daten. Insbesondere in kleineren Gemeinden im ländlichen Raum sind deshalb nennenswerte Abweichungen von den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort nicht auszuschließen."	Das Berechnungsverfahren ist gesetzlich vorgegeben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Öffent-lichkeit	Ein-gangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		Der Gemeinde sind die Abweichungen aufgrund von Gutachten, Konzepten und Beschlussvorlagen bekannt. Diese sind im Zusammengang mit den bereits vorab aufgeführten Erläuterungen mit in den Lärmaktionsplan einfließen zu lassen.		
		Im Kapitel 9.1 wird zur Verkehrs- und Infrastrukturplanung Stellung genommen. Dabei sind die Maßnahmen des Lärmaktionsplans in die kommunale Planung mit einfließen zu lassen und Lärmschutzmaßnahmen müssen in einzelnen Vorhaben berücksichtigt werden. Die dient u.a. zu folgenden Vorteilen: ▪ zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wird, ▪ kostenneutral im Zuge von optimierten Baumaßnahmen auszuführen oder ▪ mit geringeren Mehrkosten umzusetzen. Ferner wird aufgeführt: "Zur erfolgreichen Umsetzung gehört ein konstruktives kommunales Klima, dass Lärmminderung zum einen als Teil der Gemeindeentwicklung begreift und zum anderen als Prozess versteht - dann eröffnet ein Lärmaktionsplan neue Entwicklungschancen und seine Aufstellung stellt nicht nur eine Pflichtaufgabe dar." Es wird zudem zum Mobilitätskonzept 2022 Stellung genommen. Dazu heißt es: "Die Gemeinde Niederkrüchten hat ein gesamtgemeindliches Mobilitätskonzept (2022) erstellt. Ziele sind ein sicheres und geräuscharmes Verkehrsnetz, klimafreundliche Mobilität und anwohnerfreundliche Verkehrslenkung für das gesamte Gemeindegebiet. Außerdem sollen der Fuß- und Radverkehr, der ÖPNV sowie die Infrastruktur für E-Fahrzeuge ausgebaut werden. Begleitend wurde ein Handlungskonzept entwickelt, dass unter anderem ein Vorrangroutennetz für dem Lkw-Verkehr einschließlich Maßnahmen zur Lkw-Steuerung beinhaltet (u. a. Beschilderung, Streckensperrung). Auf den übrigen Straßen werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ergriffen. Für die in das Lkw-Routennetz eingebundenen Belastungsachsen sind keine Maßnahmen baulicher oder straßenverkehrsrechtlicher Art benannt." Weder im Verkehrskonzept, in einzelnen Vorhaben, noch im Lärmaktionsplan finden sich sinnvolle Maßnahmen zum Lärmschutz. Eher Gegenteiliges ist der Fall. Im Mobilitätskonzept wurde beschlossen, dass die Parkflächen entlang der Hauptstraße auf die Straße selbst verlagert werden. erfolgt daraus ein stark erhöhter Lärm durch das Abbremsen und Beschleunigen der Fahrzeuge. Auch das Hupen findet häufiger statt. Zum Umbau des Alten Edekas werden die Anwohner und deren Besucher gezwungen, auf der Hauptstraße zu Parken, was zum vorabgenannten Effekt führt. Auch die oben aufgeführten Aspekte sind falsch und nicht mehr aktuell. Eine LKW-Führung findet nur in einem kleinen Teil der betroffenen Bereiche statt. Ein LKW-Verbot entlang der Hauptstraße ist nicht berücksichtigt. Ansonsten sind keine weiteren Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, welche den Lärm reduzieren und durch die Gemeinde umsetzbar sind, bekannt. Die Option zum Erwerb eines Gebäudes, um den Kreisverkehr Mönchengladbacherstraße/ Hauptstraße wurde nicht genutzt, sodass eine Umsetzung unrealistisch ist. Der Lärm durch Abbremsen und Anfahren wurde bereits erwähnt, sodass solche verkehrsberuhigenden Maßnahmen einen gegenteiligen Effekt auf den Lärm haben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Kapitel 9.2.1 Gemäß diesem Kapitel wurden betroffene Anwohner angeschrieben und bei Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen unterstützt. Dies ist im ausreichenden Maße und insb. bei allen Betroffenen Personen durchzuführen.	Das Kapitel bezieht sich auf die Lärmbelastungsachse B 221. Im Rahmen der 2. Runde des Lärmaktionsplans	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Öffent-lichkeit	Ein-gangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			ist die beschriebene Maßnahme erfolgt.	
		Zusammenfassung und Schlussfolgerung Der Lärmaktionsplan in der aktuellen Fassung ist in seinem Umfang und in seinem Inhalt in nicht unerheblichen Maße falsch und nicht vollständig. Es sind wesentlich mehr Bereiche und Einwohner von einer Lärmbelastung, die im gesundheitsgefährdenden Bereich liegt, betroffen.	Wie oben im Einzelnen ausführlich dargestellt, trifft die Aussage nicht zu.	Keine Änderung des Lärmaktions-plans.
		Auch ist die Schlüssigkeit des Lärmaktionsplans zu anderen Maßnahmen und Vorhaben in der Gemeinde widersprüchlich. Es werden vielmehr gegenteilige Entscheidungen getroffen, sodass in den einzelnen Vorhaben keine oder kaum nennenswerte Maßnahmen getroffen werden.	Andere Maßnahmen und Vorhaben in der Gemeinde unterliegen dem Planungsrecht.	Keine Änderung des Lärmaktions-plans.
		Eine Zukunftsbetrachtung, bei welcher die für die Gemeinde für Lärmbelastung bedeutenden Vorhaben angemessen Beachtung findet, fehlt gänzlich.	Der Lärmaktionsplan orientiert sich wie auch die Lärmkarten entsprechenden gesetzlichen Vorgaben immer an der Bestandssituation.	Keine Änderung des Lärmaktions-plans.
		Die aufgeführten Maßnahmen, welche durch die Gemeinde umgesetzt werden können, werden keine nennenswerte Minderung der Lärmbelastung nach sich ziehen. Das Verhalten der Gemeinde deutet vielmehr darauf hin, dass die Maßnahmen nur teilweise umgesetzt werden sollen.	Die Gemeinde ist bei den aufgeführten Straßen nicht Straßenbaulastträger. Eine aktive Umsetzung der meisten Maßnahmen liegt demnach nicht in der Zuständigkeit der Gemeinde.	Keine Änderung des Lärmaktions-plans.
		Der Lärmaktionsplan ist dahingehend vollständig zu überarbeiten und Maßnahmen sind zweckbestimmt zu treffen und konkret zu nennen.	Die angeführten Anregungen haben entsprechend der vorgenommenen Abwägung im Ergebnis keinen Änderungs- oder Ergänzungsbedarf ergeben.	Keine Änderung des Lärmaktions-plans.
Beteiligung 5	15.02.2024	In den 19 Jahren, in denen wir jetzt hier in Heyen wohnen, hat sich der Lärm der ausgebauten A52 in ein sehr belastendes, nerviges Dauerrauschen entwickelt. Zusätzlich ist das extreme Verkehrsaufkommen in Heyen, sowohl an der L372, Damer Straße, als auch an der B221 mittlerweile unerträglich und krankmachend laut geworden. Wir wünschen uns eine gelingende Verkehrsberuhigung, damit sich das naturnahe Wohnen auch wieder so anfühlt und wir wieder durchatmen und ruhig schlafen können.	Die Straße Am Ertekamp ist als Gemeindestraße definitionsgemäß nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. In den Lärmkarten liegt die Straße außerhalb der Auslösewerte im Wirkungsbereich der B 221 und der A 52.	Keine Änderung des Lärmaktions-plans.
Beteiligung 6	14.02.2024	Unsere Familie wohnt in dem, von diversen Maßnahmen zur Lärmreduktion betroffenen Bereich der Mönchengladbacher Straße. Hier liegt nicht nur unser Wohnhaus, sondern auch der Hofladen, sowie die Maschinen- und Gerätehalle unseres landwirtschaftlichen Betriebes. Als eine der stadtgestalterischen Maßnahmen, wird auch eine Veränderung zwischen der gepflasterten Freifläche vor dem Hofladen und Halle und dem Straßenraum vorgeschlagen. Die gepflasterte Freifläche dient zum einen, als Parkplatz für die Hofladenkunden und zum anderen, als Rangier- und Parkfläche für unseren landwirtschaftlichen Fuhrpark. So wird für das Auffahren auf den Platz, mit Traktor und zwei Anhängern, und das Abfahren, nach zwischenzeitlichem Parken, ein nicht unerheblicher Teil der vorhandenen Fläche beansprucht. Auch der zwischen Straßenbelag und gepflasterter Fläche liegende, zum Straßenraum gehörende Bereich, wird für die Zu- und Abfahrt mit Traktor und zwei Anhängern, sowie für die Kunden des Hofladens benötigt. Dieser zwischen 1 m und 1,30 m breite Streifen, könnte sowieso nicht, wie vorgeschlagen	Zur Kenntnis genommen. Die Argumente sind einerseits verständlich, andererseits möchte die Gemeinde Niederkrüchten den Straßenraum mit den im Mobilitätsplan und Lärmaktionsplan aufgeführten Maßnahmen aufwerten und sicherer machen. Bauliche Maßnahmen sollen bei möglichen Konflikten im Vorfeld abgestimmt werden.	Keine Änderung des Lärmaktions-plans.

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

Öffent-lichkeit	Ein-gangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		mit einer Hecke, Baumreihe oder Pergola, begrünt werden, weil dadurch abfahrende Fahrzeuge in ihrer Sicht eingeschränkt würden. Im Hinblick auf die uneingeschränkte Nutzung und der Verkehrssicherheit der gepflasterten Fläche vor der Halle und unserem Hofladen, lehne ich die für diesen Bereich vorgeschlagenen Maßnahmen vollständig ab.		
		Des Weiteren möchte ich noch auf eine andere geplante Maßnahme auf der Mönchengladbacher Straße hinweisen. So soll infolge der Ausweisung eines Radweges, im Bereich der Hausnummern 2 bis 14, auch eine Querungshilfe eingerichtet werden. Diese Querungshilfe sollte, falls sie in Form einer kleinen Insel angelegt wird, deutlich außerhalb des Kurvenbereichs installiert werden. Falls nicht, besteht die Gefahr, dass, LKW mit Anhänger, Sattelauflieger und Traktoren mit zwei Anhängern, bei der Kurvendurchfahrt, wegen der Verengung, die Querungshilfe oder den Bordstein touchieren und so Radfahrer oder Fußgänger gefährden.	Entsprechende Baumaßnahmen werden nach dem jeweiligen Stand der Technik geplant und umgesetzt, die die Befahrbarkeit solcher Maßnahmen sicherstellt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 7	15.02.2024	Wir, die Bewohner der Damer Straße in Heyen, sind seit vielen Jahren durch das immer extremere Verkehrsaufkommen an der B221 und besonders an der L372 sehr betroffen. Der LKW-Verkehr über die Damer Straße, bedingt durch die Anlieferung/ Versorgung der im Gewerbepark Dam angesiedelten Geschäfte, hat immens zugenommen. Leider werden auch die Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht eingehalten. Die Geräuschbelastungen sind erheblich und gerade in den Morgenstunden schlafraubend.	Die Lärmkarten zeigen, dass sich die von der B 211 ausgehenden Lärm auf das unmittelbare Umfeld des Kreuzungsbereichs beschränkt. Bei Straßen.NRW können Betroffene Eigentümer einen Antrag auf Prüfung und Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung beantragen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Als zusätzliche Anmerkung bemängeln wir die nicht fachmäßig ausgeführte Reparatur des Straßenbelags in Höhe der Hausnummern 29/35/37. Jedes Fahrzeug, besonders schwere LKW's hinterlassen beim Darüberfahren ein sehr lautes, schepperndes Geräusch. Wir wünschen uns, dass unsere Sorgen und Anmerkungen aufgenommen werden und es zu einer guten Planung zur Lärmreduzierung kommen wird.	Straßenbaumängel sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 8	16.02.2024	Zuerst möchten wir uns bedanken, dass das Thema der Lärmbelästigung durch den Straßenverkehr auf der Agenda der Gemeinde Niederkrüchten steht. Es signalisiert uns als Bürgern, dass hoffentlich nicht nur aus dem Grund, dass alle 5 Jahre eine erneute Betrachtung durch die EU-Umgebungslärmrichtlinie vorgeschrieben ist, auch tatsächlich eine Lärmreduktion seitens der Gemeinde zur Umsetzung angestrebt wird.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Als Bewohner der Damer Straße 37 scheinen wir aus dem Betrachtungsfeld der belasteten Gebiete herauszufallen. Jedoch, und deshalb möchten auch wir unseren Stimmen Gehör verschaffen, ist unser zur Venloer Straße hin ausgerichteter Garten und Schlafzimmer sehr wohl von den Lärmauswirkungen der B 221 betroffen. Über die Darstellung der Isophonenbänder in dem Bericht des Planungsbüros RichterRichard hinaus, ist der Verkehrslärm auch auf unserem Grundstück als deutlich störend und belästigend wahrzunehmen. Manche Sommertage meiden wir den Aufenthalt im Garten. Des nachts bleiben die Fenster lieber geschlossen.	Die Lärmkarten zeigen, dass sich die von der B 211 ausgehenden Lärm auf das unmittelbare Umfeld des Kreuzungsbereichs beschränkt. Bei Straßen.NRW können Betroffene Eigentümer einen Antrag auf Prüfung und Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung beantragen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Verständlicherweise wird versucht die Gebäude, die den höchsten Pegeln ausgesetzt sind, in erster Instanz zu schützen, Leider liest es sich in dem Bericht sehr ernüchternd, dass einzig eine langfristig	Die Lärmkarten zeigen, dass sich die von der B 211 ausgehenden Lärm auf	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Öffent-lichkeit	Ein-gangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		angestrebte Fahrbahnsanierung zu einer im Verhältnis doch nur sehr geringen Entlastung führen könne. Das ist für die direkt betroffenen Anwohner sehr zu bedauern.	das unmittelbare Umfeld des Kreuzungsbereichs beschränkt. Bei Straßen.NRW können Betroffene Eigentümer einen Antrag auf Prüfung und Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung beantragen.	
		Der auf uns einwirkende Verkehrslärm "weht" förmlich über die Felder und wird auch auf die topographisch exponierte Lage der B 221 zurückzuführen sein. Was könnte das Übel an der Wurzel packen? Vielerorts werden begrünte Erdwälle an Kreis- und Bundesstraßen zum Schutze der Bewohner errichtet. Dichtwüchsiges Buschwerk bricht ebenso den Schall, vermindert die Staubbelastung und bietet zudem Brutstätten. Begrünte Schallschutzwände erreichen gleiches bei geringerem Platzbedarf. Dies sind nur drei Beispiele, die insgesamt aufzeigen, dass Maßnahmen zur Bekämpfung der Lärmbelästigung für uns nicht ausgeschöpft sind.	Die Lärmkarten zeigen, dass sich die von der B 211 ausgehenden Lärm auf das unmittelbare Umfeld des Kreuzungsbereichs beschränkt. Bei Straßen.NRW können Betroffene Eigentümer einen Antrag auf Prüfung und Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung beantragen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ein Kreisverkehr wird als Maßnahme zur Lärmpegelminderung in Elmpt empfohlen. Wieso ist dies nicht eine sinnvolle Maßnahme für den Kreuzungsbereich Venloer Straße / Damer Straße? Neben dem Mittel zur Lärmreduzierung des anfahrenden Verkehrs (hier sind vor allem die Zweiräder von April-Oktober zu nennen), wäre aber vor allem die Vermeidung von schweren Verkehrsunfällen, die immer wieder auftreten, eine aus unserer Sicht sinnvolle bauliche Maßnahme.	Bei Straßen.NRW können Betroffene Eigentümer einen Antrag auf Prüfung und Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung beantragen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		In dem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, dass Heyen von Teilnehmern am Straßenverkehr auf der Damer Straße per se nicht als geschlossene Ortschaft mit dem aktuell geltenden Verkehrslimit von 50 km/h wahrgenommen wird. Der Ort wird regelrecht überfahren. Mit einer grünen Ampel in Aussicht erhöhen viele ihre ohnehin schon zu hohe Geschwindigkeit. Auch hier kam es in der Vergangenheit zu erheblichen Unfällen - aus Richtung Dam kommend sogar mit tödlicher Folge.	Für die Damer Straße sind Maßnahmen im Mobilitätskonzept vorgesehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Das Nichtvorhandensein eines sicheren Übergangs für die Schulkinder zur Bushaltestelle in Fahrtrichtung Laar wurde bereits zu meiner Schulzeit (1995-2004) bemängelt - nun steht bereits die nächste Generation vor dieser Gefährdung. Dass bislang keinerlei baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung getroffen worden sind, ist sehr zu bedauern und nicht nachvollziehbar.	Für die Damer Straße sind Maßnahmen im Mobilitätskonzept vorgesehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 9	16.02.2024	Lärmkarten: - der Zeitraum / Tag der Erfassung der Daten ist nirgends erkennbar	Es handelt sich um die bundesweite Verkehrszählung aus dem Jahr 2015, die von der Bundesanstalt für Straßenwesen auf das 2019 für die Kartierung hochgerechnet wurde.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		- die Ergebnisse der Datenerhebung datieren auf dem 06.07.2023; einem Tag in den Sommerferien von NRW	Die Daten wurden 2015 an mehreren Wochentagen erhoben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		- auf der Autobahn besteht keine Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung	Es ist als Rechenvorschrift gesetzlich vorgegeben, in diesem Fall mit der Richtgeschwindigkeit zu rechnen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Öffent-lichkeit	Ein-gangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		- auf der B221 ist die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht durchgehend auf 70 km/h begrenzt	Das mag ein Fehler in den Landesdaten sein, hat aber für potenziell belastete Gebäude keine Auswirkungen, da dort die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h gilt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		- es wurden nur drei Bereiche erfasst, die A 52, B 221 und die Mönchengladbacher Strasse	Wie im LAP ausgeführt, sind dies die pflichtig zu betrachtenden Straßen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		- die Lärmpegel für weitere Orte und Strassen lassen sich im Internet auf der Lärmkarte nichtabrufen.	Weitere Straßen wurden, wie im LAP ausgeführt, den gesetzlichen Vorgaben entsprechend nicht berechnet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Dadurch kann keine ordnungsgemäße Auswertung erfolgen. Eine Überarbeitung ist erforderlich.	Wie zuvor ausgeführt, entspricht der LAP den gesetzlichen Vorgaben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Personen, die dem Lärm ausgesetzt sind: die angegebene Personenanzahl muss um ein Vielfaches höher liegen, als angegeben. Selbst bei geöffneten Fenster oder auf dem Balkon ist bei mir Verkehrslärm von der Hauptstrasse und der Autobahn zu hören.	Die Berechnungen erfolgen den gesetzlichen Vorgaben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Des weiteren dringen vom ehemaligen Flugplatzgelände laute Detonationen und Abbruchlärm rüber.	Wie im Lärmaktionsplan ausgeführt, sind nur Großflughäfen zu kartieren.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zitat aus dem Gutachten: "Die nachfolgenden aufführten Zahlen beruhen auf Modellrechnung und nicht aufgrund örtlich konkreter Daten. Insbesondere in kleineren Gemeinden im ländlichen Raum sind deshalb nennenswerte Abweichungen von den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort nicht auszuschließen."	Das ist so, darum wurde es fairerweise dargestellt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Langfristige Strategie: laut der Internetseite der Gemeinde Niederkrüchten ist der Ausbaubeginn des Industrie- und Gewerbeparks für 2025 vorgesehen. Aus dem Lärmaktionsplan sind keine Schutzmaßnahmen vor Baulärm, dem zunehmenden Verkehrslärm und der Lärmbelästigung durch die neuen Windräder zu entnehmen.	Der Lärmaktionsplan gibt nur den Bestand an Anlagen wieder. Neue Anlagen unterliegen dem Planungsrecht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Auch die geplante Erweiterung der Wohnbebauung und der damit verbundenen Erhöhung des Verkehrsaufkommens findet keinerlei Berücksichtigung im Lärmaktionsplan.	Der Lärmaktionsplan gibt nur den Bestand an Anlagen wieder. Neue Anlagen unterliegen dem Planungsrecht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Der dringend benötigte Kreisverkehr an der Mönchengladbacher Strasse / Hauptstrasse wird voraussichtlich erst nach 2029 gebaut werden. Dieser Unfallbrennpunkt muss ganz kurzfristig entschärft werden!	Maßnahme ist im Lärmaktionsplans enthalten. Die Gemeinde plant in Zusammenarbeit mit Straßen.NRW die Errichtung eines Bürgerradwegs mit Querungssicherung an der Mönchengladbacher Straße. Die Planung sieht auch eine Umgestaltung des Knotens für den Radverkehr vor. Der Bau eines Kreisverkehrs ist derzeit nicht absehbar.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Anhang I.1

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

Öffent-lichkeit	Ein-gangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		Um eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der Mönchengladbacher Strasse durchzusetzen ist ein Blitzer erforderlich oder bauliche Maßnahmen wie z.B. Verengung der Strasse durch Anpflanzungen.	Der Lärmaktionsplan enthält u. a. die beschriebene Maßnahme zum Lärmschutz.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ggf. lassen sich Teile von stark befahrenen Strassen als Einbahnstrassen ausweisen, damit das Verkehrsaufkommen halbiert wird.	Die Ausweisung von Einbahnstraßen ist nicht vorgesehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Auch eine lärmabsorbierende Fahrbahndecke würde den Anwohnern gefallen.	Die Maßnahme ist Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ruhige Gebiete: "Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. " = Fehlanzeige im Lärmaktionsplan, das Gegenteil wird eintreten.	Eine Ausweisung von ruhigen Gebieten ist im Lärmaktionsplan nicht vorgesehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Der Geräuschpegel wird u.a. von der Bodenbeschaffenheit beeinflusst. Entsiegelung, wo dies möglich ist + Verbot von Schottergärten. Lärm mit Begrünung mindern: z.B. bepflanzte Gärten, Hecken, Bäume, Dachbegrünung (Garage, Gartenhäuser, Häuser), Fassadenbegrünung etc.	Der Hinweis ist richtig, betrifft aber nicht das Handlungsfeld des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Lärm macht krank. Auch hierzu sollte ein Gutachten in Auftrag gegeben werden!	Die entsprechenden Pegelwerte sind im Lärmaktionsplan dargestellt und können den Lärmkarten entnommen werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Anhang I.2

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

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
1	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	22.12.2023	Herr Hillebrandt Fontainegraben 200 53123 Bonn	Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage werden Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt. Es bestehen daher zum angegebenen Vorhaben seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	Kreispolizeibehörde Viersen	29.01.2023	Bernd Althoff Postfach 41707 Viersen	Aus kriminalpräventiver Sicht bestehen gegen die Inhalte des Lärmaktionsplans, insbesondere bzgl. der geplanten Maßnahmen, keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Aus Sicht der Kriminalitätsvorbeugung rege ich an, die nachstehenden Aspekte, die geeignet sind, Tatgelegenheiten zu minimieren und das Sicherheitsgefühl zu verbessern, in die weiteren Planungsphasen einfließen zu lassen: Im Rahmen geplanter Neuerrichtungen von Geh- und Radwegen sollte auf eine optisch erkennbare Trennung der Verkehrsflächen für Fußgänger- und Fahrradverkehr geachtet werden. So lässt sich das Risiko von Konflikten und möglichen Verkehrsunfällen zwischen den beiden Verkehrsteilnehmergruppen reduzieren.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Die Wege sollten auch entsprechend gut beschildert sein. Soweit baulich möglich sollten Geh- und Radwege beleuchtet sein, um Nutzern auch bei Dunkelheit ein Gefühl von Sicherheit zu vermitteln. Die Ausleuchtung sollte gleichmäßig, ohne Blendwirkung und Dunkelzonen, geplant werden. Die Lampen / Leuchtmittel sollten aus schwer zerstörbarem Material gefertigt sein. Die Montage sollte in Höhen und Bereichen erfolgen, die nicht leicht zu erreichen sind. Es sollte bei allen Neuerrichtungen / Neubauten auf vandalismusresistente Baumaterialien und Oberflächen Wert gelegt werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Bepflanzte Bereiche nahe der Geh- und Radwege sollten übersichtlich gestaltet sein. Bepflanzungen dürfen die Übersichtlichkeit zu schaffender freier Sichtachsen - auch langfristig – nicht beeinträchtigen. Auf einen ausreichenden Abstand von Bepflanzungen zu Wegen ist zu achten. Büsche und Hecken sollten nur bis zu einer Höhe von 80 cm sowie die Kronen von Bäumen und Strauchwerk erst ab einer Höhe von 2 m ausgebildet sein. Dies sollte bei der Auswahl der Pflanzen sowie bei der Planung der zukünftigen regelmäßigen Grünpflegearbeiten berücksichtigt werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3	Wald und Holz NRW Regionalforstamt Niederrhein Fachgebiet Hoheit	24.01.2024	Falk Stefan Moltkestraße 8 46483 Wesel	Zu o.a. Vorgang bestehen forstbehördlich keine Bedenken. Sollte Wald in Anspruch genommen werden, z.B. durch den Bau von Lärmschutzwänden, ist ein separates Waldumwandlungsverfahren durchzuführen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
4	Kreis Viersen Amt für Bauen, Landschaft und Planung 60/1- Abteilung Kreisentwicklung	06.02.2024	Sandra Sieg Rathausmarkt 3 41747 Viersen	Technischer Umweltschutz: Das Amt für Umweltschutz ist für Verkehrslärm nicht zuständig. In dem Dokument zum Lärmaktionsplan 4. Runde der Gemeinde Niederkrüchten vom 11.10.2023 auf Seite 2 zum Thema Gewerbelärm wird Folgendes aufgeführt: "Nur in Ballungsräumen sind die Industrie- und Gewerbebetriebe mit IED-Anlagen (Industrial Emissions Directive) zu kartieren, sowie Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr. Probleme mit dieser Lärmquelle sind deshalb in den NichtBallungsräumen außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln." Laut Definition ist ein Ballungsraum "einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;" Die Gemeinde Niederkrüchten ist demnach kein sogenannter Ballungsraum. Ich weise darauf hin, dass das Amt für Umweltschutz für Verkehrslärm nicht zuständig ist.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Natur- und Landschaftspflege: Aus Sicht des Naturschutzes und der Landschaftspflege bestehen gegen die Aufstellung des o. a. Lärmaktionsplanes grundsätzlich keine Bedenken. Ich weise jedoch darauf hin, dass im Hinblick auf die weitere Planung der einzelnen Maßnahmen zur Umsetzung des Lärmaktionsplans, in Abhängigkeit von der Maßnahme selbst, noch eine eingriffs- und artenschutzrechtliche Betrachtung erforderlich werden kann. In diesem Zusammenhang wäre dann auch auf eine mögliche Betroffenheit von bereits vorhandenen Straßenbäumen, im Besonderen Alleebäume, einzugehen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Infektions- und Umwelthygiene: Nach Durchsicht der Unterlagen bestehen aus gesundheitlicher Sicht zum derzeitigen Erkenntnisstand gegen das oben genannten Planverfahren grundsätzlich keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Radverkehr: Im Rahmen des vom Kreistag im September 2019 beschlossenen Radverkehrskonzeptes für den Kreis Viersen ist erstmals kreisweit eine überörtliche Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden erstellt worden. Die Netzkonzeption besteht aus 3 Wegekategorien (Haupt, Neben- und Ergänzungsradwege): Die B221 (ab Klosterstraße bis Kaldenkirchener Straße) stellt hierbei einen sog. Ergänzungsradweg dar. Das Konzept steht auf der Internetseite des Kreises Viersen zum Download zur Verfügung. Für die erstellte überörtliche Netzkonzeption sind (für die Außerorts-Strecken) Mängelanalysen und Maßnahmensteckbriefe erstellt worden. Die L372 ist als	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
				Hauptradweg im Radverkehrskonzept Kreis Viersen ausgewiesen. Dieser Hauptradweg erstreckt sich auch noch entlang der K 9. Entlang der im Lärmaktionsplan analysierten Strecke von Steinkenrather Weg bis An der Beek gibt es keine Maßnahmensteckbriefe im Radverkehrskonzept Kreis Viersen, da bis Steinkenrather Weg eine innerörtliche Lage definiert ist. Ich weise darauf hin, dass an der B221 / K9 der Maßnahmensteckbrief Nr.42 aus dem Radverkehrskonzept Kreis Viersen vorliegt: Anpassung der Ampelschaltung.		
				Bevölkerungsschutz - Brandschutz: Aus Sic.ht des Brandschutzes bestehen keine Bedenken. Die geplanten Maßnahmen haben keinen Einfluss auf die Einsatzfähigkeit der Feuerwehr.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Kreiseigene Infrastruktur und Verkehrsanlagen: Es bestehen keine Bedenken oder Anregungen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
5	Landesbetrieb Straßenbau NRW Regionalniederlassung Niederrhein Planung & Immissionsschutz	05.02.2024	Steffi Weiland	Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Niederkrüchten wird zur Kenntnis genommen, ein Einvernehmen kann nicht hergestellt werden. Es sind nach wie vor Einzelfallprüfungen vorzunehmen und mit dem Landebetrieb zu gegebener Zeit abzustimmen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
6	Handwerkskammer Düsseldorf	15.02.2024	Herr Sterzenbach Georg-Schulhoff-Platz 1 40221 Düsseldorf	Zu 9.2.1 B 221 Venloer Straße - Brüggener Straße Die Maßnahmenvorschläge sind -nachvollziehbar. Insbesondre der vorgeschlagene Einbau von lärmminderndem Asphalt bei Erneuerung der Fahrbahn wird als wirkungsvolles Instrument, das nicht mit Einschränkungen für den Verkehrsfluss verbunden ist und an der Entstehungsquelle der Belastung ansetzt, ausdrücklich begrüßt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Zu 9.2.2 L 372 Mönchengladbacher Straße Die Maßnahmenvorschläge sind nachvollziehbar.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Zu Kapitel 11 - Finanzielle Informationen Das "Förderportal Lärmschutz" des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen ist über den aufgeführten Link auf Seite 44 (Stand: 14.02.2024) nicht erreichbar.	Die Linkadresse wird aus dem Lärmaktionsplan herausgenommen.	Änderung des Lärmaktionsplans.
				Wir bitten dies zu überprüfen und regen zudem an, eine Übersicht von Förderprogrammen, die für freiwillige passive Schallschutzmaßnahmen genutzt werden können, auch auf der Webseite der Gemeinde Niederkrüchten für die Bürgerinnen und Bürger niedrigschwellig zugänglich zu machen. Dafür bieten sich etwa die Webseite zum Lärmaktionsplan oder die Webseite "Förderprogramme" an.	Dies kann aufgrund der Dynamik der Förderkulisse von der Gemeinde nicht geleistet werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
7	LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland Abt. Bau- und Kunstdenkmalpflege	06.02.2024	Barbara Wunsch Ehrenfriedstr. 19, 50259 Pulheim-Brauweiler	Vielen Dank für die Beteiligung. Aus denkmalfachlicher Sicht bestehen keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
8	IHK Mittler Niederrhein	15.02.2024	Coco Büsing Postfach 101062 47710 Krefeld	1. Allgemeines Die IHK begrüßt, dass im Entwurf des Lärmaktionsplans keine Durchfahrtsbeschränkungen geplant werden, die Unternehmen und Lieferverkehre stark beschränken würden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				2. Baumaßnahmen a) Unter Punkt 9.2.2 wird an der L 372 - Mönchengladbacher Straße der Bau eines Kreisverkehrs und auch der Bau einer Querungshilfe geplant. Mit Blick auf die Unternehmen, welche in dem Gewerbe- und Industriepark Dam oder im Ortsteil Elmpt ansässig sind und auf Verkehre mit LKW bis 40 t angewiesen sind, weist die IHK darauf hin, dass die Durchfahrt an diesen Stellen auch weiterhin für breitere und längere Fahrzeuge gewährleistet bleiben muss. Unternehmen dürfen durch die Umbaumaßnahmen nicht in ihrer Erreichbarkeit beeinträchtigt werden, ebenfalls muss die Verkehrsfunktion der Landesstraße weiterhin erfüllt werden.	Der Umbau erfolgt stets mit dem jeweils für höhere klassifizierte Straßen aktuellen Stand der Technik.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				b) Bei konkreten Straßenumbauten sollten betroffene Unternehmen (soweit betroffen auch im weiteren Umfeld) vor einer ersten Entwurfsplanung informiert und einbezogen werden. Nur so können konkrete Betroffenheiten der Wirtschaft zu einem frühen Zeitpunkt identifiziert und negative Auswirkungen vermieden werden. Der Dialog mit den Unternehmen sollte während der weiteren Planung und Umsetzung kontinuierlich weitergeführt werden, mit dem Ziel, gemeinsam die bestmögliche Variante zu finden.	Zur Kenntnis genommen. Der Ablauf des konkreten Umbaus durch den Straßenbaulastträger ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				3. Öffentlicher Nahverkehr Unter Punkt 9.3 "Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärmminderung" wird im Entwurf des Lärmaktionsplans eine vermehrte Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) angeregt, um den Lärm zu reduzieren. Die IHK weist darauf hin, dass der Umstieg vom Auto auf den ÖPNV nur dann eine echte Alternative sein kann, wenn auch ein attraktives Angebot verfügbar ist. Um dieses zu gewährleisten, bedarf es unter anderem eines flächendeckenden Ausbaus des ÖPNV mit entsprechenden Taktungen und Verbindungen. Damit sich die Unternehmen ernsthaft im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements engagieren können, sollte dabei auch der Ausbau des ÖPVN in Gewerbegebieten vorangetrieben werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
				4. Langfristige Maßnahmen Zu Punkt 10. "Langfristige Strategie" des Lärmaktionsplans liegen in dem konsultierten Entwurf vom 11.10.2023 noch keine abschließenden Maßnahmenvorschläge vor. Die IHK behält sich daher eine abschließende Stellungnahme vor und bittet um Übersendung der Vorschläge, sobald diese bekannt sind.	Die langfristigen Maßnahmen leiten sich in der abschließenden Fassung aus dem Entwurf des Lärmaktionsplans ab.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Die IHK bittet darum, die Anregungen und Hinweise in das weitere Verfahren zur Erarbeitung des Lärmaktionsplans aufzunehmen. Für Fragen oder Erläuterungen stehen wir gerne zur Verfügung.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
9	Stadt Wegberg Planen, Bauen, Wohnen	20.02.2024	Friedel Schroeders	Zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Niederkrüchten werden von Seiten der Stadt Wegberg keine Anregungen vorgebracht.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
10	LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland	22.02.2024	Sandra Semrau Endenicher Str. 133 53115 Bonn	Belange des kulturellen Erbes sind durch die Planung nicht betroffen, Bedenken und Anregungen im Verfahren werden daher keine vorgebracht.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Hinweis: Die Abwägungstabellen werden nach Abschluss des Verfahrens eingefügt.

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

Hinweis: Die Abwägungstabellen werden nach Abschluss des Verfahrens eingefügt.

Anhang III
Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

a) **"Umgebungslärm"** unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ausgeht;

b) **"gesundheitsschädliche Auswirkungen"** negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen;

c) **"Belästigung"** den Grad der Lärmbelästigung in der Umgebung, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird;

d) **"Lärmindex"** eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht;

e) **"Bewertung"** jede Methode zur Berechnung, Vorhersage, Einschätzung oder Messung des Wertes des Lärmindexes oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen;

f) "L_{den}" (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) den Lärmindex für die allgemeine Belästigung, der in Anhang I näher erläutert ist;

g) **"L_{day}"** (Taglärmindex) den Lärmindex für die Belästigung während des Tages, der in Anhang I näher erläutert ist;

h) **"$L_{evening}$"** (Abendlärmindex) den Lärmindex für die Belästigung am Abend, der in Anhang I näher erläutert ist;

i) **"L_{night}"** (Nachtlärmindex) den Lärmindex für Schlafstörungen, der in Anhang I näher erläutert ist;

j) **"Dosis-Wirkung-Relation"** den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindexes und einer gesundheitsschädlichen Auswirkung;

k) **"Ballungsraum"** einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;

l) **"ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{den}-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;

m) **"ruhiges Gebiet auf dem Land"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;

n) **"Hauptverkehrsstraße"** eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr;

o) **"Haupteisenbahnstrecke"** eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr;

p) **"Großflughafen"** einen vom Mitgliedstaat angegebenen Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit "Bewegung" der Start oder die Landung bezeichnet wird); hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen;

q) **"Ausarbeitung von Lärmkarten"** die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindexes mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten geltenden Grenzwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmindexes ausgesetzt sind;

r) **"strategische Lärmkarte"** eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet;

s) **"Grenzwert"** einen von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert für L_{den} oder L_{night} und gegebenenfalls L_{day} oder $L_{evening}$, bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen. Grenzwerte können je nach Lärmquellen (Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm usw.), Umgebung, unterschiedlicher Lärmempfindlichkeit der Bevölkerungsgruppen sowie nach den bisherigen Gegebenheiten und neuen Gegebenheiten (Änderungen der Situation hinsichtlich der Lärmquelle oder der Nutzung der Umgebung) unterschiedlich sein;

t) **"Aktionsplan"** einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärmminderung;

u) **"akustische Planung"** den vorbeugenden Lärmschutz durch geplante Maßnahmen wie Raumordnung, Systemtechnik für die Verkehrssteuerung, Verkehrsplanung, Lärmschutz durch Schalldämpfungsmaßnahmen und Schallschutz an den Lärmquellen;

v) **"Öffentlichkeit"** eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen sowie gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Gepflogenheiten die Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen dieser Personen.

Die vollständige EU-Umgebungslärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter

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

eingesehen werden.