



Umgebungs­lärm in Nordrhein – Westfalen

Lärmaktionsplan der Gemeinde Niederkrüchten

vom 24. September 2008

Inhalt

1	Umgebungslärm.....	3
2	Notwendigkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes.....	3
3	Beschreibung der Hauptverkehrsstraße	4
4	Zuständige Behörden.....	4
5	Rechtlicher Hintergrund	5
6	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 Richtlinie 2002/49/EG	5
7	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	8
7.1	Graphische Darstellung.....	8
7.2	Textliche Darstellung.....	9
8	Bewertung der Anzahl betroffener Personen etc.	10
8.1	Anzahl der betroffenen Personen.....	10
8.2	Bewertung – grundsätzlich –	11
8.3	Bewertung unter Berücksichtigung der Realisierung der A 52.....	12
8.4	Probleme und verbesserungsbedürftige Situationen.....	15
9	Vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	15
9.1	Vorhandene Maßnahmen.....	15
9.2	Geplante Maßnahmen.....	15
9.2.1	Verkehrsplanung	15
9.2.2	Raumordnung.....	16
9.2.3	Techn. Maßnahmen	16
9.2.4	Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung	16
9.2.5	Verringerung der Schallübertragung	16
9.2.6	Verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize	16
10	Geplante Maßnahmen der nächsten fünf Jahre.....	16
11	Langfristige Strategie	17
12	Finanzielle Informationen	17
12.1	Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse.....	17
12.2	Kosten-Nutzen-Analyse.....	17
13	Geplante Bestimmungen.....	17
14	Schutz ruhiger Gebiete.....	17
15	Umsetzung von Maßnahmen	17
16	Protokoll der Anhörungen gem. Art. 8 Abs. 7 Richtl. 2002/49/EG.....	17
17	Ausblick auf den im Bau befindlichen Abschnitt der A 52	18
18	Überprüfung bzw. Überarbeitung des Aktionsplanes	20
19	Abkürzungsverzeichnis	20
20	Verzeichnis der Anlagen	22

1 Umgebungslärm

„Umgebungslärm“ sind unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht¹.

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

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

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

2 Notwendigkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes

Lärmaktionspläne, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden, sind für „Orte“ in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen aufzustellen². Bei „Orten“ handelt es sich um das Gebiet um die Hauptlärmquelle, wobei Planungen zum Schutz einzelner Objekte danach nicht erforderlich sind³.

In der Gemeinde Niederkrüchten sind im Wesentlichen in den zu berücksichtigenden Lärmbereichen „Einzelobjekte“ betroffen. Bei diesen Einzelobjekten handelt es sich überwiegend um Häuser im planungsrechtlichen Außenbereich. Nur eine geringe Anzahl der bewohnten Gebäude sind dem planungsrechtlichen Innenbereich und damit auch einem bestimmten Gebietstyp (es kann in diesen Fällen von einem [allgemeinen] Wohngebiet ausgegangen werden) zuzuordnen.

Aus dem räumlichen Zusammenhang der Einzelgebäude mit einem „Wohngebiet“ kann sich somit eine andersartige Beurteilung ergeben, als dies bei Einzelobjekten im Außenbereich gegeben ist.

Ohne abschließende Klärung, ob sich aufgrund der betroffenen Gebäude eine Pflicht zur Erstellung eines Lärmaktionsplanes ergibt, sollte ein derartiger Plan aufgestellt werden, weil es auch unter Berücksichtigung des jeweiligen Einzelfalles geboten sein kann, für Einzelobjekte (bzw. Einzelobjekte als Bestandteil eines Wohngebietes) eine Verbesserung der Lärmsituation zu erreichen.

Ein Lärmaktionsplan ist zunächst für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. Kfz. pro Jahr aufzustellen.

Die A 52 weist zwischen den Anschlussstellen Elmpt und Niederkrüchten eine Verkehrsbelastung von täglich durchschnittlich 12.690 Kfz. auf. Dies entspricht einer Verkehrsbelastung von jährlich ca. 4,6 Mio. Kfz.

¹ Begriffsbestimmung entsprechend Art. 3 a Richtlinie 2002/49/EG bzw. § 47 b Ziff. 1 BImSchG

² Art. 8 Abs. 1 Buchst. a Richtlinie 2002/49/EG; § 47 d Abs. 1 BImSchG

³ Vgl. Ziff. 2 des RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz – V -5-8820.4.1 vom 07.02.2008; Ziff. 2 LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung gemäß UMK-Umlaufbeschluss 33/2007

Für den Abschnitt der A 52 zwischen den Anschlussstellen Niederkrüchten und Schwalmtal ist eine Verkehrsbelastung von täglich durchschnittlich 25.512 Kfz. gegeben, was einer Belastung von ca. 9,3 Mio. Kfz. jährlich entspricht⁴.

Aus diesen Zahlen ergibt sich, dass die Erstellung eines Lärmaktionsplanes – zumindest für den Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Niederkrüchten und Schwalmtal erforderlich ist. Sinnvoller Weise sollte jedoch ein Gesamt-Lärmaktionsplan erstellt werden, zumal für Straßen über eine jährliche Verkehrsbelastung von 3 Mio. Kfz. die Erstellung eines Aktionsplanes ab 2013 ohnehin erforderlich ist⁵.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass bereits eine Kartierung der A 52 bis zum derzeitigen Ausbauende westlich des Ortsteiles Elmpt durch das LANUV erfolgt ist.

Die ermittelten Lärmwerte sind graphisch in Lärmkarten dargestellt. In diese Lärmkarten erfolgt eine graphische Darstellung der Bereiche mit Isophonen-Bändern (also Bereichen mit gleicher Lärmbelastung) für $L_{den} > 55$ dB(A) bzw. $L_{night} > 50$ dB(A)⁶.

Aufgrund der Verkehrsbelastung der A 52 – zumindest derzeit im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Niederkrüchten und Schwalmtal – ist ein Lärmaktionsplan aufzustellen.

3 Beschreibung der Hauptverkehrsstraße

Hauptverkehrsstraße ist eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr⁷. Zu betrachten im Lärmaktionsplan sind derzeit jedoch lediglich Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr.

Innerhalb der Gemeinde Niederkrüchten ist eine derartige Verkehrsbelastung lediglich im Bereich der A 52 gegeben. Die A 52 verläuft derzeit vom westlichen Ende des bebauten Ortsteiles Elmpt (derzeitiges Ausbauende) bis zur östlichen Grenze mit der Gemeinde Schwalmtal.

Der Streckenabschnitt der A 52 vom Ortsteil Elmpt bis zur Landesgrenze mit den Niederlanden befindet sich derzeit im Bau. Auf die Aussagen zu Ziffer 17 „Ausblick auf den im Bau befindlichen Abschnitt der A 52“ wird verwiesen.

4 Zuständige Behörden

Zuständig für die Lärmkartierung sind in Nordrhein-Westfalen die Gemeinden⁸.

Für zahlreiche Gemeinden außerhalb des Ballungsraumes – so auch Niederkrüchten – zeigte sich, dass ein erheblicher Unterstützungsbedarf besteht. Die Landesregierung NRW hat daher untersuchen lassen, wie eine sach- und fristgerechte sowie kostengünstige Kartierung umgesetzt werden kann. Das Land NRW unterstützt die Gemeinden, indem die Lärmkartierung zentral durchführt und die Ergebnisse den Gemeinden zur Verfügung stellt. Außerdem werden die erstellten Lärmkarten vom Land NRW gesammelt und an das BMU übermittelt.

⁴ Die Belastungszahlen wurden der Verkehrszählung aus dem Jahr 2005 – mitgeteilt durch den Landesbetrieb Straßenbau – entnommen

⁵ Art. 8 Abs. 2 Richtlinie 2002/49/EG; § 47 d Abs. 1 BImSchG

⁶ Vgl. 34. BImSchV

⁷ Art. 3 Buchst. n Richtlinie 2002/49/EG i. V. m. § 47 b Ziff. 3 BImSchG

⁸ § 47 e Abs. 1 BImSchG

Die Lärmkartierung ist vom LANUV erfolgt. Der Gemeinde wurden im Februar 2008 diese Lärmkarten zur Verfügung gestellt.

Auch die Lärmaktionspläne sind von den Gemeinden aufzustellen⁹. Lärmaktionspläne werden in einem bestimmten Verfahren (unter Beteiligung der Öffentlichkeit und betroffener Behörden) aufgestellt.

Sofern sich aufgrund des Lärmaktionsplanes die Durchsetzung von Maßnahmen ergeben sollte, kann auch eine unterschiedliche Zuständigkeit bestehen.

Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, sind durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der jeweils zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung durchzusetzen¹⁰. Es ist somit lediglich ein Verweis auf spezialgesetzliche Regelungen gegeben. Die Durchsetzung von Maßnahmen obliegt daher nicht unbedingt den Gemeinden.

Da derzeit keine konkreten Maßnahmen, die durchgeführt werden müssen, bekannt sind und sich auch nicht aus der Aufstellung dieses Lärmaktionsplanes ergeben, erübrigt sich eine weitergehende Darlegung von Zuständigkeiten.

5 Rechtlicher Hintergrund

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

Durch die Richtlinie 2002/49/EG in Verbindung mit dem nationalen Recht wird das Ziel verfolgt, ein europaweites Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm festzulegen, um schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern etc. Es soll eine zufriedenstellende Umweltqualität erreicht werden.

6 Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 Richtlinie 2002/49/EG

Grenzwert¹¹ ist von einem Mitgliedstaat festgelegter Wert für L_{den} oder L_{night} , bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen.

Bei der Festlegung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan ist generell zu beachten, dass im deutschen Recht der Beurteilungspegel $L_{r,Tag}$, $L_{r,Nacht}$ bezogen auf 16 bzw. 8 Stunden bei der Durchsetzung von Maßnahmen maßgeblich sind, während sich die für den Umgebungslärm definierten Lärmindizes L_{den} und L_{night} auf 24 bzw. 8 Stunden beziehen und die sich ergebenden Werte für den $L_{r,Tag}$ und den L_{den} nicht unmittelbar verglichen werden können¹².

Da die Kartierung der einzelnen Lärmbereiche durch das LANUV auf der Grundlage der Vorgaben der Richtlinie 2002/49/EG, des BImSchG und der 34. BImSchV erfolgte, ist davon auszugehen, dass die Werte des deutschen Rechts auf die im Rahmen der Lärmaktionsplanung anzuwendenden Werte umgestellt wurden. Insofern erklären sich auch

⁹ § 47 e Abs. 1 BImSchG

¹⁰ § 47 d Abs. 6 BImSchG mit Verweis auf § 47 Abs. 3 BImSchG; vgl. auch Ziff. 11 des RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz – V-5-8820.4.1 vom 07.02.2008

¹¹ Art. 3 Buchst. s Richtlinie 2002/49/EG

¹² vgl. Ziff. 11 des RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz – V-5-8820.4.1 vom 07.02.2008; vgl. auch Ziff. 11 der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung gemäß UMK-Umlaufbeschluss 33/2007

die unterschiedlichen Grenzwerte von 64 dB(A) für Dorfgebiete bzw. 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete nach der 16. BImSchV und 65 dB(A) für Dorfgebiete bzw. 60 dB(A) für allgemeine Wohngebiete, die im Rahmen der 34. BImSchV anzunehmen sind¹³.

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

Zu erwähnen ist auch, dass in den strategischen Lärmkarten der Lärmindex – mit einer in 5 dB(A)-Bereichen unterteilten Skala für L_{den} und L_{night} – ausgewiesen sein muss¹⁴. Diese graphische Darstellung der Lärmsituation ist mit Isophonenflächen für den L_{den} über 55 dB(A) und L_{night} über 50 dB(A) kartiert¹⁵.

Die in den Lärmkarten skizzierten Bereiche haben nicht die Bedeutung von Grenzwerten, die verpflichtend einzuhalten sind. Sie dienen dazu, die Gebiete einzugrenzen für die prioritärer Handlungsbedarf besteht¹⁶.

Auch sind nicht die einzelnen Bandbreiten einer Isophonenfläche als Gesamtheit zu sehen, sondern auch hier ist eine differenzierte Betrachtung erforderlich. So kann z. B. nicht eine Isophonenfläche von $L_{night} > 50 - < 55$ dB(A) als Gesamtfläche einem einzigen Grenzwert innerhalb dieser Bandbreite [z. B. L_{night} 54 dB(A) für Dorfgebiete nach der 16. BImSchV] zugeordnet werden; vielmehr sind die detaillierten dB(A)-Werte zu berücksichtigen.

Die zulässigen Grenzwerte sind in den entsprechenden Lärmkarten gesondert gekennzeichnet¹⁷.

Lärmaktionspläne sind aufzustellen, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu regeln¹⁸. „Lärmprobleme“ in diesem Sinne liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{den} **von 70 dB(A)** oder ein L_{night} **von 60 dB(A)** erreicht oder überschritten wird¹⁹. Die Abgrenzungen der L_{den} 70 dB(A) bzw. L_{night} 60 dB(A) sind in den Lärmkarten enthalten.

¹³ Bei den in der Tabelle dieses Abschnittes aufgeführten Lärmwerten handelt es sich um die Werte, die den „Hinweisen zur Lärmkartierung einschließlich Beratungsunterlage und Niederschrift zu TOP 9.3.1 der 112. Sitzung der Bund / Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz am 07. und 08. September 2006 in Dessau“ entnommen wurden. Hier scheint insofern die Umrechnung der Werte von der 16. BImSchV auf die 34. BImSchV erfolgt zu sein. Vgl. Hierzu auch Ziff. 4.2 der „Erläuterungen zur Kartierung von Geräuschen im Rahmen der EU-RL Umgebungslärm in NRW, Stand 15.11.2007“. Hier wird auf ein vorläufiges Berechnungsverfahren verwiesen, da frühestens 2010 ein endgültiges Berechnungsverfahren zu erwarten ist.

¹⁴ Atü. 5 Abs. 4 sowie Anhang IV (insbesondere Ziff. 7) Richtlinie 2002/49/EG; § 47 c Abs. 2 BImSchG; 334. BImSchV

¹⁵ § 4 Abs. 4 Ziff. 1 34. BImSchV

¹⁶ Ziff. 11 des RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz – V-5-8820.4.1 vom 07.02.2008

¹⁷ entsprechend Anhang IV Ziff. 1 Richtlinie 2002/49/EG; § 4 Abs. 4 Ziff. 2 34. BImSchV

¹⁸ Art. 8 Abs. 1 Richtlinie 2002/49/EG; § 47 d Abs. 1 BImSchG

¹⁹ Ziff. 2 des RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz – V-5-8820.4.1 vom 07.02.2008

Beschreibung aller relevanten (geltenden) oder geplanten Grenzwerte im Sinne des Art. 3 Buchst. s und Art. 5 Abs. 4 Richtlinie 2002/49/EG.²⁰

Straßenverkehrslärm

L_{den}	L_{night}	Erläuterungen zur Anwendung
58	47	Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ²¹ : Erläuterungen: Die Verkehrslärmschutzverordnung gilt für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen. Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmvorsorge) sind in Abhängigkeit von der Gebietsnutzung ausgewiesen. Es werden vier Abstufungen unterschieden.... Gebietsnutzung hier: Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime
60	49	Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), wie vorige Zeile Gebietsnutzung hier: Reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete
65	54	Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), wie vorige Zeile Gebietsnutzung hier: Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete
70	59	Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), wie vorige Zeile Gebietsnutzung hier: Gewerbegebiete
71	60	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes Erläuterungen: Die VLärmSchR 97 gilt für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) sind in Abhängigkeit von der Gebietsnutzung ausgewiesen. Es werden drei Abstufungen unterschieden.... Gebietsnutzung hier: Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebiete
73	62	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes, wie vorige Ziele Gebietsnutzung hier: Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete
76	65	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes, wie vorige Ziele Gebietsnutzung hier: Gewerbegebiete

Es sind nur die Grenzwerte für den Straßenverkehrslärm aufgeführt, da lediglich diese Lärmquelle im vorliegenden Lärmaktionsplan zu berücksichtigen ist. Weitere Regelwerke geben zwar auch Lärmwerte vor (in der Regel jedoch Orientierungswerte); diese vollständig aufzulisten würde den notwendigen Rahmen der Aussagen des Lärmaktionsplanes übersteigen, zumal eine Anwendung dieser anderen Regelwerke (z. B. im Rahmen der städtebaulichen Planung die DIN 18005²²) ohnehin ausscheidet.

²⁰ Entnommen: Hinweise zur Lärmkartierung einschließlich Beratungsunterlage und Niederschrift zu TOP 9.3.1 der 112. Sitzung der Bund / Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz am 07. und 08. September 2006 in Dessau

²¹ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12.06.1990, BGBl. I S. 1036, zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 19.09.2006 (BGBl. I. 2146)

²² DIN 18005: Berücksichtigung des Schallschutzes im Städtebau – DIN 18005 Teil I – Ausgabe Mai 1987; RdErl. des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr NW vom 21.07.1988 (MBI. NW. S. 1238/SMBI. NW 2311)

7 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die nach der Richtlinie 2002/49/EG zu erstellenden Lärmkarten müssen einen bestimmten Inhalt aufweisen²³. Lärmkarten bestehen sowohl aus einem graphischen als auch einem textlichen²⁴ Teil.

Eine Bewertung der Daten erfolgt an dieser Stelle nicht. Hierzu wird auf die weitergehenden Aussagen dieses Lärmaktionsplanes verwiesen.

Die Daten dieser Lärmkarten sind im Folgenden zusammengefasst:

7.1 Graphische Darstellung

Die graphische Darstellung besteht aus drei Kartierungen

- Straßenverkehr 24 h
- Straßenverkehr nachts
- Schallquellen und -hindernisse

Karte: Straßenverkehr 24 h

In diesem Kartenwerk sind für den Straßenverkehr 24 h die Isophonenflächen für den L_{den} / dB(A) sowie weitere Angaben wie folgt (farblich) dargestellt:

- > 55 - < 60
- > 60 - < 65
- > 65 - < 70
- > 70 - < 75
- > 75
- = 70
- Gebäude
- Gemeindegrenzen

Karte: Straßenverkehr nachts

In diesem Kartenwerk sind für den Straßenverkehr nachts die Isophonenflächen für den L_{night} / dB(A) sowie weitere Angaben wie folgt farblich dargestellt:

- > 50 - < 55
- > 55 - < 60
- > 60 - < 65
- > 65 - < 70
- > 70
- = 60
- Gebäude
- Gemeindegrenzen

Karte: Schallquellen und -hindernisse

- Straßen
- Gebäude
- Schallschirme, -wände
- Gemeindegrenzen

Die sonstigen in der Legende aufgeführten Darstellungen (Schienenwege des Bundes, Schienenwege – sonstige –, Flugrouten und Industriegelände) sind im Bereich des Ge-

²³ Vgl. Art. 7 Abs. 3 sowie Anhang IV Richtlinie 2002/49/EG

²⁴ Bericht über die Lärmkartierung für die Gemeinde Niederkrüchten

meindegebietes Niederkrüchten nicht dargestellt, da hierzu auch eine Notwendigkeit nicht besteht.

Grundlage der Lärmkarten sind die Geobasisdaten des Landesvermessungsamtes NRW. Ergänzend sind in diesen Karten, jedoch nicht für das gesamte betroffene Gebiet, Gebäude („Brauneintragungen“ in den Plänen) dargestellt, wonach die Auswertungen durch das LANUV vorgenommen wurden. Dies bedeutet gleichzeitig, dass die Auswertungen sich nicht auf den gesamten Gebäudebestand beziehen, so dass bei einer konkreten parzellenscharfen Betrachtung andere Ergebnisse möglich sein können.

7.2 Textliche Darstellung

Auf der Grundlage des Artikels 7 der Richtlinie 2002/49/EG waren strategische Lärmkarten zu erarbeiten, die aus einer graphischen Darstellung (Lärmkarten) und Erläuterungen („Bericht über die Lärmkartierung für die Gemeinde Niederkrüchten“) bestehen. Im genannten Bericht sind die im Folgenden wiedergegebenen Daten aufgeführt. Hierbei werden lediglich Daten angegeben, die auf die Gemeinde Niederkrüchten zutreffen (so z. B. keine Aussagen zum Haupt-Schienenverkehr oder der Auswirkungen durch Flugverkehr).

Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen

Hauptlärmquellen, welche in die Gemeinde einwirken, sind

Name	Kfz/a ²⁵	Lage
A 52	4,6 Mio.	West-Ost durch die Gemeinde (zwischen AS Elmpt und AS Niederkrüchten)
A 52	9,3 Mio.	West-Ost durch die Gemeinde (zwischen AS Niederkrüchten und AS Schwalmtal)

Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr²⁶

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 6 Millionen Kfz/Jahr ausgeht, wurde rechnerisch ermittelt:

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²	2.21	0.64	0.23

²⁵ Die Anzahl der Kfz/a wurde in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW - Regionalniederlassung Niederrhein – ermittelt. Vgl. hierzu auch Aussagen „Notwendigkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes“ in diesem Lärmaktionsplan

²⁶ Diese Berechnungen zur Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete, der geschätzten Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen (Schulen und Krankenhäuser) und der geschätzten Anzahl der Menschen in Gebäuden innerhalb der einzelnen Isophonenflächen erfolgten durch das LANUV. Die Angaben können (z. B. bei der Anzahl der betroffenen Menschen) von den durch die Gemeinde konkret ermittelten Angaben abweichen.

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	4	0	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,

die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	9	0	0	0	0

L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	0	0	0	0	0

8 Bewertung der Anzahl betroffener Personen etc.

Es ist eine Bewertung der geschätzten Anzahl der Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen vorzunehmen.

8.1 Anzahl der betroffenen Personen

Zur Ermittlung der Anzahl der Betroffenen pro Wohnhaus erfolgte durch das LANUV eine Schallpegel-Berechnung an Aufpunkten, die in 4 m Höhe gleichmäßig um den Hausgrundriss gelegt wurden (vgl. § 5 34. BImSchV).

Die Anzahl der betroffenen Personen kann durch exakte Ermittlung durch die Gemeinde oder durch eine statistische Ersatzmethode (Schätzung) erfolgen. Bei der Ersterarbeitung der Lärmkartierung wurde die „statistische Ersatzmethode“ angewandt, da in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit vom LANUV die Berücksichtigung der exakten Zahl der betroffenen Personen nicht möglich war.

Vom LANUV wurden insgesamt **9 betroffene Menschen in 4 Wohnungen** für den Bereich der Gemeinde Niederkrüchten ermittelt, die in Gebäuden mit Schallpegeln an der Fassade von L_{den} >55-<60 dB(A) wohnen.

Nach einer Auswertung der vorliegenden Lärmkartierung konnten nach derzeitiger Erkenntnis (exakte Ermittlungsmethode – Stand: 20.02.2008 –) insgesamt **41 betroffene Menschen** festgestellt werden, die in 13 Gebäuden mit Schallpegeln an der Fassade von L_{den} >55-<60 dB(A) bzw. **2 betroffene Menschen** in einem Gebäude mit Schallpegeln an der Fassade von L_{den} >60-<65 dB(A) wohnen oder deren Häuser von diesen Pegeln „berührt“ werden.

Für eine Gesamtbetrachtung der Lärmsituation ist jedoch nicht nur der L_{den} sondern auch der L_{night} zu berücksichtigen. Hier ist festzustellen, dass insgesamt **15 betroffene Menschen** in vier Gebäuden mit Schallpegeln an der Fassade von L_{night} >50-<55 dB(A) wohnen oder deren Häuser von diesen Pegeln „berührt“ werden.

Diese Differenzierung wird vom LANUV nicht vorgenommen und ist auch nach rechtlichen Vorgaben nicht in den Lärmkarten (einschl. der tabellarischen Darstellung) aufzunehmen.

Detailliert ergibt sich folgende Zusammenstellung:

Gebiet	L _{den} >55-<60		L _{den} >60-<65		L _{night} >50-<55		Bemerkungen
	Wohngebiet	Außenbereich	Wohngebiet	Außenbereich	Wohngebiet	Außenbereich	
Weyenhof	9	11	0	0	4	0	
Hillenkamp	0	6	0	0	0	2*)	*) Es ist lediglich die nordwestliche Hausecke von der Isophonenfläche tangiert; ob eine tatsächliche Betroffenheit gegeben ist, ist im Weiteren zu klären.
Riether Feld	4*)	0	0	0	0	0	*) Es ist lediglich die südwestliche Hausecke von der Isophonenfläche tangiert; ob eine tatsächliche Betroffenheit gegeben ist, ist im Weiteren zu klären.
Boscherhausen	0	7	0	2*)	0	9	*) Es ist lediglich ein geringer nördlicher Hausbereich von dieser Isophonenfläche tangiert; eine Zuordnung zum Isophonenfläche von L _{den} >55-<60 wäre grundsätzlich angebracht. Da jedoch auch eine Zuordnung zum L _{den} >60-<65 dB(A) nicht zu einer Überschreitung der Grenzwerte führt, kann eine weitergehende Klärung unterbleiben.
Birther Straße	0	4	0	0	0	0	
insgesamt	13	28	0	2	4	11	
Insgesamt	41		2		15		

8.2 Bewertung – grundsätzlich –

Die im Einzugsbereich der A 52 betroffenen bebauten Grundstücke sind überwiegend dem Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB zuzuordnen. Damit ist ein direkter Bezug auf die o. g. Lärmwerte für den Straßenverkehrslärm nicht gegeben. Eine Klassifizierung von Grundstücken erfolgt, wie der o. g. Auflistung zu entnehmen ist, regelmäßig nur für Grundstücke im Sinne der §§ 30 bzw. 34 BauGB, nicht also für Grundstücke im planungsrechtlichen Außenbereich. Für eine Streubebauung im Außenbereich (oder auch für Einzelgebäude) kann sich allenfalls eine Bewertung unter Zugrundelegung der Werte für Dorfgebiete ergeben.

Ein der im Bereich der Isophonenfläche von L_{night} >50 - < 55 dB(A) gelegenes bebautes Grundstück (Weyenhof) ist dem Innenbereich gem. § 34 BauGB zuzuordnen. Dieser Bereich kann grundsätzlich als „allgemeines Wohngebiet“ angesehen werden. Insofern könnte hier nicht eine Beurteilung nach den Grundsätzen des Außenbereiches (analog Beurteilung als „Dorfgebiet“) sondern eine Zuordnung zu einem Baugebiet als „allgemeines Wohngebiet“ erfolgen. Dies würde unter Zugrundelegung der 16. BImSchV die Überschreitung eines Grenzwertes von L_{night} 49 dB(A) bedeuten.

Im Bereich Weyenhof liegen insgesamt drei Wohnhäuser, im Bereich Riether Feld ein Wohnhaus, innerhalb eines planungsrechtlichen Wohngebietes, für das die Lärmkarte eine Isophonenfläche L_{den} >55 - < 60 dB(A) darstellt. Im Bereich der Isophonenfläche L_{den} >60 - < 65 dB(A) liegen keine Wohngebäude innerhalb eines planungsrechtlichen Wohngebietes.

Unter Berücksichtigung der o. g. Aussagen wäre eine Überschreitung der Grenzwerte dann gegeben, wenn der L_{den} von 60 dB(A) bei Wohngebieten bzw. 65 dB(A) in Dorfgebieten oder der L_{night} von 49 dB(A) für Wohngebiete bzw. 54 dB(A) für Dorfgebiete unter

Anwendung der 16. BImSchV erreicht bzw. überschritten würde, sofern auf die betroffenen Grundstücke die 16. BImSchV anzuwenden ist.

Alle vom Lärm der A 52 betroffenen bebauten Grundstücke liegen – wie die Lärmkartierung zeigt – in einem Bereich von L_{den} von $> 55 - < 60$ dB(A) bzw. $> 60 - 65$ dB(A) – oder außerhalb einer kartierten Lärmzone – oder der L_{night} von $> 50 - < 55$ dB(A). Zumindest kann davon ausgegangen werden, dass die Gebäude von den o. g. Isophonenflächen erfasst oder tangiert werden.

Bezogen auf die Nachtwerte (L_{night}) ist festzustellen, dass einige Gebäude innerhalb einer Zone mit einem $L_{night} > 50 - < 55$ dB(A) liegen, so dass Grenzwerte erreicht oder überschritten sein können [L_{night} 49 dB(A) für Wohngebiete bzw. 54 dB(A) für Dorfgebiete], wenn die 16. BImSchV Anwendung finden sollte. Sofern dies zutrifft, ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu klären, ob und welche Maßnahmen getroffen werden müssen.

Aus der folgenden Tabelle kann die Anzahl der Menschen ersehen werden, die von einer Überschreitung eines Grenzwertes betroffenen sein können.

Betroffener Bereich	Grenzwert L_{den} 60 dB(A) - Wohngebiet -	Grenzwert L_{den} 65 dB(A) - Außenbereich -	Grenzwert L_{night} 49 dB(A) - Wohngebiet -	Grenzwert L_{night} 54 dB(A) - Außenbereich -
Weyenhof	0	0	4	0
Hillenkamp	0	0	0	2
Riether Feld	0	0	0	0
Boscherhausen	0	0	0	9
Birther Str.	0	0	0	0
Gesamtzahl betroffener Menschen	0	0	4	11

Die auf den L_{den} bezogenen Grenzwerte werden an keinem Gebäude überschritten. Lediglich die Grenzwerte für den L_{night} können für 4 betroffene Menschen (in 1 Wohnhaus) im Wohngebiet bzw. 11 betroffene Menschen (in 3 Wohnhäusern) im Außenbereich überschritten sein.

8.3 Bewertung unter Berücksichtigung der Realisierung der A 52

Um eine detaillierte weitergehende Bewertung vornehmen zu können, sind auch die Vorgaben, die beim Bau der A 52 galten und vorgesehen wurden, zu berücksichtigen.

Die A 52 von Elmpf bis Waldniel wurde im September 1999 für den Verkehr freigegeben. Der hierzu notwendige Planfeststellungsbeschluss wurde vom Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW am 12.09.1994 gefasst.

Bezogen auf die Regelungen zum Lärmschutz ist im Planfeststellungsbeschluss ausgeführt²⁷, dass der Plan für den Neubau aus dem Jahre 1985 Lärmschutzanlagen enthielt, die auf der Grundlage der „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ vom 06.07.1983 errechnet und geplant worden sind. Nach Inkrafttreten der 16. BImSchV, wurde im Planfeststellungsbeschluss weiter ausgeführt²⁸, mussten die Lärmschutzanlagen neu geplant werden. Damit ist deutlich, dass die 16. BImSchV auf den Verlauf der A 52 im Gebiet der Gemeinde Niederkrüchten angewandt werden muss und angewandt wurde.

²⁷ Ziff. 1.3 ff. des Planfeststellungsbeschlusses für den Neubau der Bundesautobahn 52 (A 52) vom 12.09.1994

²⁸ Ziff. 1.3 – Seite 9 – des Planfeststellungsbeschlusses

Die in der 16. BImSchV genannten Grenzwerte von 59 dB(A)²⁹ am Tag bzw. 49 dB(A) nachts für Wohngebiete bzw. 64 dB(A)³⁰ tags und 54 dB(A) nachts für Dorfgebiete waren beim Bau der A 52 einzuhalten.

Im Rahmen der Planfeststellung wurde eine lärmtechnische Berechnung durchgeführt. Grundlage der Berechnungen waren angenommene DTV von 20.000 Kfz/24h für den Abschnitt zwischen dem derzeitigen Ausbauende und der AS Niederkrüchten bzw. 30.000 DTV für den Bereich zwischen den Anschlussstellen Niederkrüchten und Schwalmtal entsprechend den Prognosen für das Jahr 2000 und danach³¹. Eine Gegenüberstellung der DTV aus der Prognose im Rahmen der Planfeststellung und der letzten Verkehrszählung 2005 ergibt folgendes Ergebnis:

Abschnitt A 52	DTV Prognose Planfeststellung	Hochrechnung Prognose (DTV x 365 Tage)	DTV lt. Verkehrszählung 2005	Hochrechnung Zählung (DTV x 365 Tage)
Elmpt / AS Niederkrüchten	20.000	Ca. 7,30 Mio/Kfz/a	12.690	Ca. 4,62 Mio/Kfz/a
AS Niederkrüchten / AS Schwalmtal	30.000	Ca. 10,95 Mio/Kfz/a	25.512	Ca. 9,31 Mio/Kfz/a

Im Rahmen der Planfeststellung wurden insofern bereits höhere Verkehrsbelastungszahlen angenommen, als durch die letzte Zählung aus 2005 bestätigt sind.

Das möglicherweise von einer Überschreitung des Grenzwertes [L_{night} 49 dB(A) in einem Wohngebiet] betroffene Grundstück im Bereich **Weyenhof** ist nach Erteilung einer Baugenehmigung aus dem Jahre 1990 im Jahr 1993 (Bauzustandsbesichtigung) fertig gestellt worden. Den Planfeststellungsunterlagen zum Bau der A 52 für den Abschnitt bis zum Ortsteil Elmpt kann, bezogen auf den Lärmschutz, keine Aussage entnommen werden; dieses Gebäude war in den Kartenunterlagen, die Grundlage dieser Planfeststellung waren, nicht enthalten.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den letzten Abschnitt der A 52 von der niederländischen Grenze bis zum derzeitigen Ausbauende im Ortsteil Elmpt wurde ebenfalls die Lärmproblematik betrachtet. Derzeit befindet sich die A 52 in diesem Abschnitt in der Realisierung.

Das o. g. Gebäude im Bereich Weyenhof wurde in die Lärmbetrachtung einbezogen. Auch im Rahmen der Autobahnplanung erfolgte eine Klassifizierung des Grundstückes als Wohngebiet, so dass vom Straßenbaulastträger eine mit der Gemeinde übereinstimmende Einstufung erfolgt.

Dass auch im Rahmen der Planfeststellung des derzeit in der Realisierung befindlichen Abschnittes der A 52 ebenfalls die 16. BImSchV angewandt wurde, ist hierbei selbstverständlich.

Den Planfeststellungsunterlagen für den derzeit im Bau befindlichen Abschnitt der A 52 kann für dieses Gebäude entnommen werden, dass von Nachtwerten von 37 dB(A) bis

²⁹ Für den Grenzwert von 59 dB(A) entsprechend der 16. BImSchV ist im Rahmen dieses Aktionsplanes eine „Umrechnung“ auf die Vorgaben der hier anzuwendenden 34. BImSchV auf den L_{den} 60 dB(A) berücksichtigt.

³⁰ Für den Grenzwert von 64 dB(A) entsprechend der 16. BImSchV ist im Rahmen dieses Aktionsplanes eine „Umrechnung“ auf die Vorgaben der hier anzuwendenden 34. BImSchV auf den L_{den} 65 dB(A) berücksichtigt.

³¹ Ziff. 4 der Anlage 1.4 der Planfeststellungsunterlagen (Lärmtechnische Untersuchung)

49 dB(A) ausgegangen werden kann. Detailliert sind folgende Beurteilungspegel in dB(A) für die Nacht ermittelt³²:

Östliche Seite Erdgeschoss:	38 – 43 dB(A)
östliche Seite Obergeschoss:	37 – 45 dB(A)
südliche Seite Erdgeschoss:	42 – 49 dB(A)
südliche Seite Obergeschoss:	43 – 49 dB(A)
westliche Seite Erdgeschoss:	41 dB(A)
westliche Seite Obergeschoss:	42 dB(A)

Der dB(A)-Wert von 49 wird von insgesamt 12 ermittelten Punkten lediglich als 2 Punkten erreicht; er entspricht jedoch noch dem zulässigen Grenzwert von L_{night} 49 dB(A).

Diese neuerlichen Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung vom 20.10.2004³³ können nicht durch anderweitige Untersuchungen entkräftet werden.

Auch in diesem Falle ist festzustellen, dass das betroffene Wohnhaus nur geringfügig von der Isophonenfläche $L_{\text{night}} >50 - < 55$ dB(A) tangiert wird. Aufgrund dieser Randlage kann davon ausgegangen werden, dass hier auch der Übergang zum geringer betroffenen Lärmpegelbereich gegeben ist. Es ist daher bei der Kartierung des Umgebungslärms eher eine Tendenz zu einem geringeren dB(A)-Wert anzunehmen.

Es wird unter Würdigung der zur Verfügung stehenden Unterlagen (Lärmkartierung im Rahmen des Umgebungslärms und Planfeststellungsunterlagen) eher eine Genauigkeit der Planfeststellungsunterlagen als die der Kartierung im Rahmen des Umgebungslärms angenommen. Dies ist auch daraus zu schließen, dass im Rahmen der Planfeststellungsunterlagen gerichtlich nachprüfbar Ermittlungen erfolgen mussten, während es sich bei der Kartierung der lärmbelasteten Bereiche im Rahmen des Umgebungslärms um die kartographische Umsetzung von Daten handelt.

Für das Gebäude im Bereich Weyenhof ist daher festzustellen, dass notwendige Lärmschutzmaßnahmen nicht zu ergreifen sind.

Im Bereich **Hillenkamp** ist ein Gebäude evtl. von einer Überschreitung des Nachtwertes [L_{night} 54 dB(A) im Außenbereich] betroffen.

Den Planfeststellungsunterlagen für den Bau der A 52 kann für dieses Gebäude entnommen werden, dass von Nachtwerten von 51,1 dB(A) im EG und 51,5 dB(A) im OG ausgegangen werden kann³⁴. Der zulässige Grenzwert liegt bei L_{night} 54 dB(A). Aus der Lärmkarte für den Umgebungslärm ist ablesbar, dass lediglich die nordwestliche Hausecke vom Lärm erfasst sein kann. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass diese Hausecke, falls überhaupt tangiert, innerhalb der Isophonenfläche von $>50 - < 55$ dB(A) liegt.

Da nicht nur eine Randlage dieser Hausecke zu dieser Isophonenfläche gegeben ist, sondern auch eine Betroffenheit zur Überschreitung des Grenzwertes zumindest stark angezweifelt werden muss, ist von einer Zuordnung von < 55 dB(A), also maximal 54 dB(A), auszugehen. Dies entspricht auch dem zulässigen Grenzwert nach der 16. BImSchV. Darüber hinaus ist auch zu berücksichtigen, dass für Einzelvorhaben ein entsprechender Handlungsbedarf nicht besteht. Insofern sind für dieses Grundstück keine zwingend notwendigen weiteren Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

Letztlich wurde für zwei Gebäude im Bereich **Boscherhausen** eine mögliche Überschreitung der Grenzwerte nach der 16. BImSchV als möglich angesehen.

³² Seite 10 der Anlage 11.3.1 „Ergebnisliste A 52 mit Anschlussstelle“ der Planfeststellungsunterlagen für den derzeit in der Realisierung befindlichen Abschnitt der A 52

³³ Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen für den derzeit in Realisierung befindlichen Abschnitt der A 52, aufgestellt am 20.10.2004

³⁴ Seite 8 der „Schall-Pegel-Berechnung A 52 Elmpt mit prov. Anschluss“ (Haus 3.5) der Anlage 1.4 der Planfeststellungsunterlagen (Lärmtechnische Untersuchung)

Den Planfeststellungsunterlagen für den Bau der A 52 kann für diese Gebäude entnommen werden, dass beim nördlich der A 52 gelegenen Wohnhaus von Nachtwerten von 52,3 dB(A) im EG und 53,6 dB(A) im OG, beim südlich der A 52 gelegenen Wohnhaus von Nachtwerten von 53 dB(A) im EG ausgegangen werden kann³⁵. Der zulässige Grenzwert liegt bei L_{night} 54 dB(A).

Beide Gebäude liegen am Rand der Isophonenfläche $L_{\text{night}} >50 - < 55$ dB(A). Es kann insofern davon ausgegangen werden, dass nicht die Gesamtnutzung der Gebäude dem max. Wert von L_{night} 55 dB(A) zugerechnet werden muss. Es kann vielmehr von einer überwiegenden Einstufung in einen zumindest etwas geringeren dB(A)-Wert ausgegangen werden. Bereits bei einer Unterschreitung um 1 dB(A) wäre der nach der 16. BImSchV vorgegebene Grenzwert nicht überschritten.

Auch in diesen Fällen ist zu berücksichtigen, dass für Einzelvorhaben ein entsprechender Handlungsbedarf nicht besteht. Für diese Grundstücke besteht somit ebenfalls keine zwingende Notwendigkeit, Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

8.4 Probleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Grundsätzlich ist jede Situation einer Lärmbelastung, unabhängig von der Ursache, verbesserungswürdig. Dies ist im Hinblick auf die Gesunderhaltung von Menschen angebracht.

Diese generell anzustrebende Verbesserung einer Lärmbelastung ist jedoch auch unter den rechtlichen Vorgaben, Zumutbarkeiten und auch der finanziellen Leistungsfähigkeit der jeweils betroffenen Stelle, die zu einer Verbesserung beitragen könnte, zu sehen.

Wie den Darlegungen dieses Aktionsplanes entnommen werden kann, sind in einigen Fällen möglicherweise Grenzwerte (für den L_{night}) überschritten. Dennoch besteht – wie diesen Darlegungen ebenfalls entnommen werden kann – derzeit keine akute Handlungsnotwendigkeit. Dies ist nicht zuletzt u. a. auf die Lage der betroffenen Grundstücke im Außenbereich (Einzelgebäude) bzw. die unterschiedlichen angenommenen Lärmwerte zurückzuführen.

9 Vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung

9.1 Vorhandene Maßnahmen

Der Lärmaktionsplan wird für den Bereich der A 52 im Gemeindegebiet Niederkrüchten aufgestellt. Zahlreiche Lärmschutzmaßnahmen (Wände, Wälle, Tieflage der Autobahn etc.) sind realisiert. Eine Einzelaufzählung der bereits realisierten Maßnahmen ist an dieser Stelle sicherlich nicht erforderlich. Diese Maßnahmen sind nicht nur durch das entsprechende Planfeststellungsverfahren festgesetzt sondern auch örtlich erkennbar.

9.2 Geplante Maßnahmen

Zur Lärminderung sind derzeit keine weitergehenden Maßnahmen geplant.

9.2.1 Verkehrsplanung

Vor der Realisierung der A 52 wurde der überörtliche Verkehr im Wesentlichen über die B 230 abgewickelt. Durch die Planung und Realisierung der A 52 wurde dieser Verkehr aus den bebauten Ortslagen herausgezogen. Durch diese Verkehrsplanungen (derzeit

³⁵ Seite 1 der „Schall-Pegel-Berechnung A 52 bei Niederkrüchten“ (Häuser 6.1 und 6.2) der Anlage 1.4 der Planfeststellungsunterlagen (Lärmtechnische Untersuchung)

befindet sich der letzte Abschnitt der A 52 von Elmpt bis zur Landesgrenze mit den Niederlanden in der Realisierung) wurden eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssituation und damit einhergehend auch eine wesentliche Verbesserung der Lärmsituation erreicht.

Im vorliegenden Falle ist nicht eine innerörtliche Straße von der für diese Aktionsplanung notwendigen Verkehrsbelastung betroffen. Die Planung einer Umgehungsstraße etc. kann somit keine Verbesserung bieten und scheidet damit aus. Es ist bereits eine Konzentration des Durchgangsverkehrs auf eine Hauptverkehrsstraße (höchste „Klassifizierung“ einer Hauptverkehrsstraße – Autobahn –) erfolgt.

9.2.2 Raumordnung

Maßnahmen, die durch eine veränderte Raumplanung zu einer Verbesserung der Lärmsituation führen können, sind nicht erkennbar.

9.2.3 Techn. Maßnahmen

Zur Lärminderung ist die Realisierung technischer Maßnahmen (z. B. Lärmschutzwände oder -wälle, passive Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden [z. B. Fenster einer höheren Lärmschutzklasse] etc.) grundsätzlich denkbar.

Nach derzeitiger Erkenntnis sind jedoch derartige Maßnahmen nicht notwendig.

9.2.4 Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung

Als „Lärmquellen“ sind neben der Autobahn selbst auch die Fahrzeuge anzusehen. Im vorliegenden Falle können somit andere Quellen, die eine geringere Lärmentwicklung aufweisen, nicht gewählt werden.

9.2.5 Verringerung der Schallübertragung

Eine Verringerung der Schallübertragung ist z. B. im Bereich der Autobahn denkbar über die Wahl eines anderen Fahrbahnbelages. Hierzu können jedoch im Rahmen dieser Aktionsplanung keine Aussagen getroffen werden.

Vom zuständigen Landesbetrieb Straßenbau NRW wird die Wahl des Straßenbelages vorgenommen, wobei dies erst – im bestehenden Abschnitt der A 52 – zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen kann, wenn ein neuer Fahrbahnbelag erforderlich ist. Hierbei sind dann jedoch nicht nur die Belange des Lärmschutzes zu berücksichtigen; insbesondere sind die Verkehrssicherheitsbelange zu berücksichtigen.

Derzeit sind zur Verringerung einer Schallübertragung keine Maßnahmen erkennbar, die durchgeführt werden können.

9.2.6 Verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize

Verordnungsrechtliche Maßnahmen (rechtsverbindliche Festsetzungen zur Lärminderung) können von der Gemeinde nicht in Betracht gezogen werden. Auch ist nicht erkennbar, ob evtl. anderweitig zuständige Behörden derartige rechtsverbindliche Vorgaben, die zu einer Lärminderung führen können, erlassen können.

Wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize, die zur Lärminderung geschaffen werden können, sind derzeit nicht erkennbar.

10 Geplante Maßnahmen der nächsten fünf Jahre

Keine

11 Langfristige Strategie

Dieser Lärmaktionsplan wird erstmalig aufgestellt. Er ist alle fünf Jahre zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten³⁶. Derzeit kann keine langfristige Strategie benannt werden. Es ist beabsichtigt, bei der nächsten Überprüfung des Aktionsplanes ggf. ergänzende Aussagen zu einer langfristigen Strategie zu treffen, falls sich entsprechende Anhaltspunkte ergeben.

12 Finanzielle Informationen

12.1 Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse

Derzeit sind keine Maßnahmen, die zur Lärmreduzierung beitragen könnten, vorgesehen. Daher sind auch finanzielle Auswirkungen nicht gegeben.

12.2 Kosten-Nutzen-Analyse

Eine Darlegung zur Kosten-Nutzen-Analyse kann entfallen, da keine konkreten Maßnahmen zur Durchsetzung vorgesehen sind.

13 Geplante Bestimmungen

Es sollen geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes genannt werden. Konkrete Maßnahmen zur Lärmreduzierung sind nicht vorgesehen. Insofern erübrigen sich Darlegungen über hierzu evtl. erforderliche oder vorgesehene Bestimmungen.

14 Schutz ruhiger Gebiete

Die Richtlinie 2002/49/EG hat u. a. zum Ziel, „ruhige Gebiete“ gegen die Zunahme von Lärm zu schützen³⁷.

Ein „ruhiges Gebiet auf dem Land“ ist ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist³⁸. Denkbar sind z. B. Kurgelände oder auch Erholungsbereiche etc.

Es sind keine Gebiete bekannt, für die festgesetzt ist, dass diese Bereiche keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt werden dürfen.

15 Umsetzung von Maßnahmen

Es sind keine konkreten Maßnahmen in dieser Aktionsplanung vorgesehen, die umgesetzt werden sollen. Daher erübrigen sich weitergehende Aussagen.

16 Protokoll der Anhörungen gem. Art. 8 Abs. 7 Richtl. 2002/49/EG

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte in der Zeit vom 19.05.2008 bis einschl. 20.06.2008. Der Entwurf des Lärmaktionsplanes einschließlich Anlagen konnte (und kann) auf der Homepage der Gemeinde eingesehen werden. Außerdem lag er im Rathaus der Gemeinde öffentlich aus.

³⁶ Art. 8 Abs. 5 Richtlinie 2002/49/EG

³⁷ Art. 8 Abs. 1 b Richtlinie 2002/49/EG; § 47 d Abs. 2 BImSchG

³⁸ Art. 3 Buchst. m Richtlinie 2002/49/EG

Auf das Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde durch Bekanntmachung im Amtsblatt des Kreises Viersen vom 15.05.2008 sowie durch Presseveröffentlichungen hingewiesen. Anregungen oder Bedenken zum Lärmaktionsplan wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht vorgetragen.

Die Behörden wurden mit Schreiben vom 08.05.2008 an der Erstellung des Lärmaktionsplanes beteiligt. Vorbeugend wurde im Rahmen dieses Verfahrens angeregt, den Schutz ruhiger Gebiete festzusetzen, falls konkrete gesetzliche Vorgaben existieren. Da konkretere Rechtsgrundlagen als die allgemeinen, nach denen der Lärmaktionsplan aufgestellt wird, derzeit nicht erlassen sind, war diese Anregung gegenstandslos. Es ist dennoch angestrebtes Ziel der Gemeinde, Festlegungen zum Schutz ruhiger Gebiete im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes zu betrachten.

Zum derzeitigen im Ausbau befindlichen Abschnitt der A 52 wurde die Gemeinde gebeten, auf den Straßenbaulastträger einzuwirken, die gegebenen Lärmgrenzen zu beachten. Da die Lärmsituation im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bereits detailliert betrachtet wurde, ist dieser Abschnitt der A 52 bei der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes zu berücksichtigen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass zum Lärmaktionsplan im Rahmen der Beteiligung der Behörden somit weder Anregungen noch Bedenken vorgetragen wurden.

17 Ausblick auf den im Bau befindlichen Abschnitt der A 52

Grundsätzlich besteht lediglich die Verpflichtung, einen Lärmaktionsplan für eine bestehende Hauptverkehrsstraße zu erstellen, wenn ein bestimmtes Verkehrsaufkommen erreicht oder überschritten ist.

Die A 52 wurde innerhalb des Gemeindegebietes bereits in zwei Abschnitten realisiert. Erstmals tangiert wurde das Gemeindegebiet durch den Abschnitt der A 52 von der Anschlussstelle Niederkrüchten bis in den Bereich der Gemeinde Schwalmthal hinein. Ein zweiter Abschnitt wurde realisiert zwischen der Anschlussstelle Niederkrüchten und dem Ortsteil Elmpt.

Der Lückenschluss der Autobahnverbindung mit den Niederlanden befindet sich derzeit in der Realisierung.

Da naturgemäß für diesen Abschnitt der A 52 konkrete Lärmwerte – basierend auf einem tatsächlichen Kfz-Verkehr – nicht vorliegen, soll im Rahmen des Lärmaktionsplanes lediglich ein Ausblick auf die Lärmsituation für evtl. betroffene Bereiche gegeben werden. Anhaltspunkte hierzu wurden den Planfeststellungsunterlagen³⁹ entnommen.

Im Erläuterungsbericht ist hierzu u. a. ausgeführt⁴⁰:

„.....“

6. Zukünftige Lärmsituation

Die Tagesgrenzwerte werden auf der Nordseite der A 52 im Bereich der Wohnbebauung ‚Op dem Felde/Buschweg/Felderweg‘ unterschritten. Am Gebäude Op dem Felde 22 liegt eine geringfügige Überschreitung des Taggrenzwertes für den Außenwohnbereich vor.

Auf der Südseite ergeben sich u. a. Tagwertüberschreitungen an den Schulgebäuden⁴¹ ca. Bau-km 4+350 und auf dem Schulhof (Nordseite Schule II).

³⁹ Anlage 11 „Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung“ (aufgestellt vom Landesbetrieb Straßenbau NW, Niederlassung Krefeld, am 20.10.2004) zum Planfeststellungsbeschluss

⁴⁰ Anlage 11.1 „Erläuterungsbericht“ zum Ergebnis der schalltechnischen Berechnung (aufgestellt vom Landesbetrieb Straßenbau NW, Niederlassung Krefeld, 20.10.2004)

Am Gebäude ‚Waldstraße 8‘ ergibt sich am 2. Obergeschoss eine Überschreitung des Tagwertes sowie Überschreitungen der Nachtwertes an allen Geschossen. Eine Überschreitung des Tagwertes für den Außenwohnbereich liegt nicht vor.

Zusätzliche Tagwertüberschreitungen durch die A 52 liegen an den Gebäuden ‚Roermonder Straße 34‘ und ‚Roermonder Straße 40‘ (mit Außenwohnbereichsüberschreitung) vor.

Durch die auf die Nordseite der A 52 verlegte **B 230 allein – (zukünftige L 372)** mit direktem Verlauf zur Anschlussstelle Elmpt – wird am Objekt Roermonder Str. 16 der Nachtgrenzwert und am Objekt Roermonder Str. 18 der Tag- und Nachtgrenzwert überschritten.

An den meisten Gebäuden, ist nur die zur Autobahn bzw. verlegte B 230 gewandte Gebäudeseite überschritten bzw. nur das Erd- oder Obergeschoss.

Durch den Neubau der Querspange zwischen der Alten Zollstraße und der Roermonder Straße nördlich der A 52, werden die Vorsorgegrenzwerte nicht überschritten, so dass der Neubau der Querspange keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen auslöst.

.....“

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für diesen Abschnitt wurden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für den Tag und/oder die Nacht, die nicht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen werden, in folgenden Straßenzügen bzw. Bereichen festgestellt:⁴²

- Buschweg
- Felderweg
- Javelin Barracks
- Lerchenweg
- Op dem Felde
- Roermonder Straße
- Tackenkamp
- Waldstraße

Zu den Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte ist im Erläuterungsbericht generell u. a. ausgeführt:⁴³

„.....“

7. Anspruchsvoraussetzung für passive Lärmschutzmaßnahmen

Soweit Gebäude nicht ausreichend mit aktiven Lärmschutzanlagen geschützt werden konnten, waren dafür städtebauliche, bautechnische Gründe maßgebend, oder die Kosten der Lärmschutzanlagen standen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

Ist in der Ergebnisliste eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für den Tag und/oder für die Nacht an einem Gebäude ausgewiesen, so ist die Anspruchsvoraussetzung auf die Überprüfung des passiven Lärmschutzes gemäß § 42 BImSchG dem Grunde nach gegeben. In wie weit Schallschutzmaßnahmen an den Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume erforderlich sind, hängt von dem Schalldämm-Maß der Umfassungsbauteile ab. Nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses werden die betroffenen Eigentümer von der Straßenbauverwaltung unaufgefordert benachrichtigt.

⁴¹ Es handelt sich um Schulgebäude im Bereich der Javelin Barracks

⁴² Anlage 11.3.1 „Ergebnisliste A 52 mit Anschlussstelle“ (aufgestellt vom Landesbetrieb Straßenbau NW, Niederlassung Krefeld, am 20.10.2004) zum Planfeststellungsbeschluss

⁴³ Anlage 11.1 „Erläuterungsbericht“ (aufgestellt vom Landesbetrieb Straßenbau NW, Niederlassung Krefeld, am 20.10.2004) zum Planfeststellungsbeschluss

Die Abwicklung des passiven Lärmschutzes richtet sich nach der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) vom 04.02.1997.

.....“

Wie den o. g. Darlegungen entnommen werden kann, wurde die Lärmsituation im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur A 52 unter Berücksichtigung der entsprechenden Rechtsgrundlagen detailliert betrachtet. Da die entsprechenden Grenzwerte zum Straßenverkehrslärm beim Bau der A 52 zu berücksichtigen sind, ist davon auszugehen, dass die Werte auch entsprechend – entweder durch aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen – eingehalten werden.

Vor der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes ist eine Verkehrsfreigabe der A 52 bis zur deutsch-niederländischen Grenze gegeben, so dass dann entsprechende Aussagen im künftigen Lärmaktionsplan getroffen werden können.

Die Betroffenheit ist dann erneut für die o. g. Straßenzüge, aber auch für die übrigen im entsprechenden Bereich gelegenen Straßen (z. B. Alte Zollstraße, Amselweg, Im Sande, Weyenhof) zu prüfen, wobei nicht jede Betroffenheit gleichbedeutend mit einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte ist.

18 Überprüfung bzw. Überarbeitung des Aktionsplanes

Lärmaktionspläne sollen alle fünf Jahre überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden⁴⁴. Hierbei handelt es sich um die Ersterstellung eines Lärmaktionsplanes, so dass eine Überprüfung bzw. Überarbeitung erst nach Ablauf einer ersten gesetzten Frist von fünf Jahren notwendig wird.

19 Abkürzungsverzeichnis

a	Anno
A 52	Bundesautobahn 52
Abs.	Absatz
Art.	Artikel
AS	Anschlussstelle
BauGB	Baugesetzbuch
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
dB(A)	A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel in Dezibel
DIN	Deutsches Institut für Normung
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EG	Europäische Gemeinschaft
etc.	et cetera

⁴⁴ § 47 d Abs. 5 BImSchG

ggf.	gegebenenfalls
h	Stunde
i. V. m.	in Verbindung mit
Kfz.	Kraftfahrzeuge
Kfz/a	Kraftfahrzeuge pro Jahr
LAI	Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
L_{den}	Lärmindex für die allgemeine Belästigung (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) (Level day, evening, night)
L_{night}	Lärmindex für Schlafstörungen (Nachtlärmindex)
$L_{r, Nacht}$	Beurteilungspegel für die Nacht
$L_{r, Tag}$	Beurteilungspegel für den Tag
max.	maximal
MBI.	Ministerialblatt
Mio.	Million(en)
NRW	Nordrhein-Westfalen
RdErl.	Runderlass
u. a.	unter anderem
UMK	Umweltministerkonferenz
vgl.	vergleiche
VLärmSchR	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes
Ziff.	Ziffer

20 Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 01: Gesamtgemeinde 24h-Pegel L-den
- Anlage 02: Gesamtgemeinde Nachtpegel L-night
- Anlage 03: Bericht über die Lärmkartierung
- Anlage 04: Weyenhof 24h-Pegel L-den / dB(A)
- Anlage 05: Weyenhof Nachtpegel L-night / dB(A)
- Anlage 06: Weyenhof Schallquellen und Hindernisse
- Anlage 07: Hillenkamp 24h-Pegel L-den / dB(A)
- Anlage 08: Hillenkamp Nachtpegel L-night / dB(A)
- Anlage 09: Hillenkamp Schallquellen und Hindernisse
- Anlage 10: Riether Feld 24h-Pegel L-den / dB(A)
- Anlage 11: Riether Feld Nachtpegel L-night / dB(A)
- Anlage 12: Riether Feld Schallquellen und Hindernisse
- Anlage 13: Boscherhausen 24h-Pegel L-den / dB(A)
- Anlage 14: Boscherhausen Nachtpegel L-night / dB(A)
- Anlage 15: Boscherhausen Schallquellen und Hindernisse
- Anlage 16: Birther Straße 24h-Pegel L-den / dB(A)
- Anlage 17: Birther Straße Nachtpegel L-night / dB(A)
- Anlage 18: Birther Straße Schallquellen und Hindernisse

Aufgestellt:

Niederkrüchten, den 24. September 2008

Gemeinde Niederkrüchten
Fachbereich II – Planen, Bauen, Umwelt –
Produktgruppe 1

Der Bürgermeister
Im Auftrag


Daniels