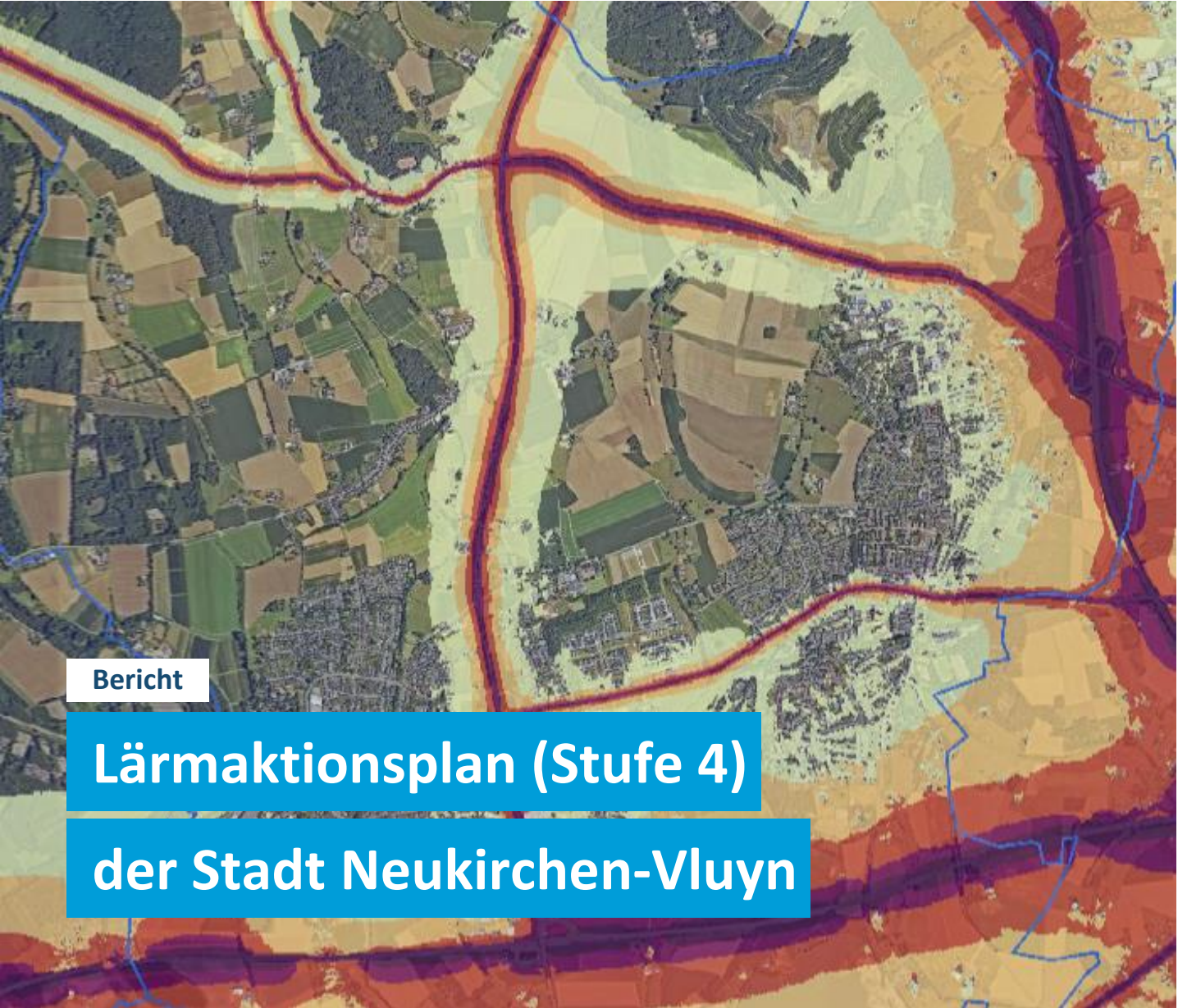




Bericht

Lärmaktionsplan (Stufe 4) der Stadt Neukirchen-Vluyn



Stadt Neukirchen-Vluyn
Hans-Böckler-Straße 26
47506 Neukirchen-Vluyn

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn, Steinberg & Partner GmbH

Stadt- und Verkehrsplaner

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Bildnachweis

Titelseite: Auszug aus der Lärmkarte 2022,
Ministerium für Umwelt, Naturschutz und
Verkehr des Landes NRW (MUNV)

<https://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de>

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Einführung	6
2	Zuständige Behörden	8
3	Ablauf & Inhalte der Lärmaktionsplanung	9
3.1	Hauptverkehrsstraßen	9
3.2	Hauptisenbahnstrecken	11
3.3	Andere Lärmquellen	11
4	Rechtliche Hintergründe und Grundlagen des Lärmaktionsplans	12
4.1	Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne	12
4.2	Rechtswirkung eines Lärmaktionsplanes	13
4.3	Berechnungsmethoden der Lärmkartierung	14
4.4	Geltende Lärmindizes, Grenzwerte und Bewertungspegel	14
4.5	Öffentlichkeitsbeteiligung beim LAP-Prozess	17
4.6	Fördermöglichkeiten für Maßnahmen	18
5	Zusammenfassung und Bewertung der Lärmkartierung	19
5.1	Darstellung der Lärmkartierung	19
5.2	Betroffenenanalyse: Belastung durch den Straßenverkehr	28
5.3	Fazit der Bewertung	39
6	Ausweisung „Ruhiger Gebiete“	40
6.1	Ruhige Gebiete in Neukirchen-Vluyn	42
7	Maßnahmen zur Lärminderung	52
7.1	Maßnahmenstrategien zur Lärminderung	52
7.1.1	Lärmvorsorge im Zusammenspiel mit anderen raumbedeutsamen Planungen	54
7.1.2	Übergeordnete, lärmrelevante Planungen und Strategien in Neukirchen-Vluyn	55
7.1.3	Kurz- bis mittelfristiger Maßnahmenkatalog	58
7.1.4	Konkrete Maßnahmen zur kurz- bis mittelfristigen Lärminderung in Neukirchen-Vluyn	65
7.2	Mittel- bis langfristige Maßnahmen zur Lärminderung	78
7.3	Wirksamkeitsanalyse und finanzielle Informationen	79
7.4	Umsetzung und Ergebniskontrolle der Lärmaktions- planung	83
8	Öffentlichkeitsbeteiligung	85
8.1	Frühzeitige Phase der Beteiligung	85
8.2	Offenlage des LAP-Entwurfs	85
9	Zusammenfassung	86
	Quellenverzeichnis	88
	Anhang	89

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchte Straßenabschnitte des LAP Stufe IV (grün)	10
Abbildung 2: Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung.....	16
Abbildung 3: Lärmkartierung Straßenverkehr - L_{den}	20
Abbildung 4: Lärmkartierung Straßenverkehr - L_{den} , Fokus auf Vluyn.....	21
Abbildung 5: Lärmkartierung Straßenverkehr - L_{den} , Fokus auf Neukirchen	22
Abbildung 6: Lärmkartierung Straßenverkehr - L_{den} , Fokus auf Rayen	23
Abbildung 7: Lärmkartierung Straßenverkehr - L_{night}	24
Abbildung 8: Lärmkartierung Straßenverkehr - L_{night} , Fokus auf Vluyn	25
Abbildung 9: Lärmkartierung Straßenverkehr - L_{night} , Fokus auf Neukirchen.....	26
Abbildung 10: Lärmkartierung Straßenverkehr - L_{night} , Fokus auf Rayen	27
Abbildung 11: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer (L_{den})	30
Abbildung 12: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer (L_{den}), Fokus auf Vluyn	31
Abbildung 13: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer (L_{den}), Fokus auf Neukirchen.....	32
Abbildung 14: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer (L_{den}), Fokus auf Rayen	33
Abbildung 15: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer (L_{night})	34
Abbildung 16: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer (L_{night}), Fokus auf Vluyn.....	35
Abbildung 17: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer (L_{night}), Fokus auf Neukirchen	36
Abbildung 18: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer (L_{night}), Fokus auf Rayen.....	37
Abbildung 19: Untersuchungsflächen für potenzielle Ruhige Gebiete in der Stadt Neukirchen-Vluyn	43
Abbildung 20: Lärminderungspotenziale unterschiedlicher Maßnahmen in dB(A)	60
Abbildung 21: Überblick über die Maßnahmen entlang der Abschnitte mit priorisiertem Handlungsbedarf	76
Abbildung 22: Überblick über in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung benannte Lärmprobleme und Maßnahmenanregungen	77
Abbildung 23: Themenwände und -tische	101
Abbildung 24: Anmerkungen in Rayen.....	103
Abbildung 25: Anmerkungen an der A40	104
Abbildung 26: Anmerkungen an der Gartenstraße	104
Abbildung 27: Anmerkungen an der Niederrheinallee	105
Abbildung 28: Ruhige Gebiete: Vorschlag westlich von Vluyn	106
Abbildung 29: Ruhige Gebiete: weitere Vorschläge	106

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Betroffenheit nach Pegelklassen, L_{den}	28
Tabelle 2: Betroffenheit nach Pegelklassen, L_{night}	28
Tabelle 3: Betroffenheit nach gesundheitlichen Auswirkungen	28
Tabelle 4: Übersicht prioritär zu betrachtender Straßenabschnitte	38
Tabelle 5: Gängige Kriterien Ruhiger Gebiete	41
Tabelle 6: Übersicht möglicher Lärminderungsmaßnahmen	53
Tabelle 7: Zusammenfassung der Maßnahmenwirkung, -kosten und Betroffenen	81
Tabelle 8: Volkswirtschaftliche Kostenfunktion für Lärmwirkung in Neukirchen-Vluyn	83

Anhangverzeichnis

Anhang 1: Maßnahmentabelle.....	90
Anhang 2: Synopse der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung.....	92
Anhang 3: Ergebnisdokumentation der Öffentlichkeitsveranstaltung am 7.12.2023	101
Anhang 4: Rückmeldungen im Nachgang der Veranstaltung	107
Anhang 5: Synopse der Offenlage	109
Anhang 6: zusätzliches Kartenmaterial	

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
CNOSSOS	Common Noise Assessment Methods
dB(A)	Messeinheit für Lautstärke/Lärm
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EU	Europäische Union
UG	Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG
IVU	Anlagen nach Richtlinie 2008/1/EG Integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
LANUV	Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz
LAP	Lärmaktionsplan
L	Landesstraße
L _{day}	Lärmindex 6 Uhr – 18 Uhr
L _{den}	Lärmindex gesamter Tag
L _{evening}	Lärmindex 18 Uhr – 22 Uhr
L _{night}	Lärmindex 22 Uhr – 6 Uhr
LKZ	Lärmkennziffer
LOA	Lärmtechnisch optimierter Asphalt
MUNLV	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz
OPA	Offenporiger Asphalt
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P&R	Park and Ride
UBA	Umweltbundesamt
ULP	Umweltleitplan
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm
VBUSch	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUF	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen
VBUI	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe
WHO	Weltgesundheitsorganisation

1 Anlass und Einführung

Seit dem Jahr 2002 ist es Ziel der Europäischen Gemeinschaft (EG), die Menschen vor schädlichen Lärmeinflüssen zu schützen und diese durch eine Lärminderungsplanung zu verringern und - so weit möglich - zu verhindern. Dazu wurde die „Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (kurz: EU-Umgebungslärmrichtlinie) erlassen, die in allen Mitgliedsstaaten in nationales Recht umgesetzt werden musste. In Deutschland geschah dies im Rahmen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG), speziell in dessen §§ 47 a-f.

Darin werden die zuständigen Behörden verpflichtet, sogenannte Lärmaktionspläne (kurz: LAPs) zu erstellen, in denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen oder in Ballungsräumen untersucht und durch entsprechende Maßnahmen geregelt bzw. gemindert werden sollen. Was genau ein Lärmaktionsplan enthalten muss, ist im Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie vorgegeben.

Die ersten Lärmaktionspläne wurden durch die Ballungsräume und Großstädte ab dem Jahr 2008 erarbeitet und über die Bundesländer an die EU gemeldet. Seitdem sind diese alle fünf Jahre zu aktualisieren bzw. auch für alle weiteren Kommunen mit entsprechenden Betroffenheiten neu aufzustellen. Inzwischen läuft die vierte Stufe der Lärmaktionsplanung, in der nun nahezu alle Kommunen bis 18. Juli 2024 einen neuen Lärmaktionsplan erstellen müssen.

Welcher Lärm wird untersucht?

Unter Umgebungslärm im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie werden belästigende und gesundheitsschädliche Geräusche, die durch menschliche Aktivitäten verursacht werden, verstanden. Hauptlärmquellen sind der Straßen-, Luft- und Schienenverkehr sowie spezielle Gewerbe-/Industriegebiete und Großhäfen. Diese Arten von Lärm stellen in der Regel konstante Belastungen für die Betroffenen dar und können durch entsprechende Maßnahmen außerdem meist im Handlungsspielraum der zuständigen Behörden und Baulastträger konkret beeinflusst werden.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung geht es also nicht um den – sicherlich auch häufig als störend empfundenen – Alltagslärm in der Nachbarschaft (z. B. Rasenmäher, Klimageräte, Baustellen, laute Musik).

Lärm macht krank!

In unserem Alltag – insbesondere in Städten – sind wir ständig umgeben von mehr oder weniger lauten Geräuschen und Lärm. Teilweise empfinden wir das als störend, manchmal auch sogar als angenehm (z. B. Musik, Meeresrauschen). Die jeweilige Wahrnehmung kann dabei individuell abweichen. Wenn Menschen allerdings dauerhaft hohen Lärmpegeln ausgesetzt werden, kann dies zur ernsthaften Schädigung der körperlichen und psychischen Gesundheit führen.

Die gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Lärm können großen Einfluss auf die Bevölkerung haben. Die gravierendsten Folgen sind nach Weltgesundheitsorganisation (WHO) und Umweltbundesamt (vgl. UBA 2008): Sprach- und Kommunikationsbeeinträchtigungen, Schmerzen, Hörermüdung und Hörschäden, Tinnitus, Schlafstörungen, hormonelle Reaktionen, Beeinträchtigung der

Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit in Schule und Arbeit, Beeinträchtigung im Sozialverhalten (Aggressivität, Hilflosigkeit, etc.) und Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

Aber nicht nur die gesundheitlichen Beeinträchtigungen verursachen Probleme und auch volkswirtschaftliche Kosten (z. B. direkte Gesundheitskosten, verringerte Produktivität, erhöhte Unfallzahlen). Übermäßiger Lärm wirkt sich auch negativ auf die Wohnungswirtschaft aus (z. B. sinkende Immobilienwerte, verringerte Mieteinnahmen, Leerstand und soziale Entmischung) und hemmt die Ansiedlung von lärmsensiblen Gewerbe (z. B. Büros, Dienstleistungen).

Die **Stadt Neukirchen-Vluyn** ist in der vierten Stufe der Lärmaktionsplanung von Straßen- und Schienenverkehrslärm betroffen, der erstmals zu der Aufstellung von Lärmkarten und eines Lärmaktionsplans verpflichtet. Das Neukirchen-Vluyner Stadtgebiet umfasst rund 43,5 km² und liegt westlich von Moers im Kreis Wesel. In Neukirchen-Vluyn leben rund 28.000 Menschen.

Die Planersocietät wurde dazu beauftragt, eine entsprechend umgebungslärmrelevante Bewertung der Situation in Neukirchen-Vluyn durchzuführen und den LAP zu verfassen.

Der vorliegende Bericht enthält insbesondere:

- die erforderlichen Inhalte eines Lärmaktionsplans gem. § 47d Absatz 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie,
- die Methodik und Ergebnisse der Lärmkartierung (Lärmkarten für Lärmindizes L_{den} und L_{night} unterschieden nach Lärmquelle) als Grundlage der Maßnahmenentwicklung,
- lang- und kurzfristige Strategien sowie Maßnahmen zur Lärminderung des Straßenverkehrs,
- eine Kosten-Wirkungsabschätzung der benannten Maßnahmen.

2 Zuständige Behörden

Nach § 47e BImSchG sind für die Lärmaktionsplanung die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden verantwortlich. Nach Landesrecht Nordrhein-Westfalen sind die Gemeinden zuständig. Die Lärmkartierung sowie Lärmaktionsplanung wird nach § 47c und § 47d von der Gemeinde an das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) übermittelt und von dort aus dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit mitgeteilt.

Zuständige Behörde für die **Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen**
nach § 47e BImSchG:

Stadt Neukirchen-Vluyn

Gemeindekennzahl: 05170028

Planungs- und Bauordnungsamt

Hans-Böckler-Straße 26
47506 Neukirchen-Vluyn
www.neukirchen-vluyn.de

Ansprechpartner:
Planungs- und Bauordnungsamt

E-Mail: info@neukirchen-vluyn.de

Zuständige Behörde für die **Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung an Schienen**
nach § 47e BImSchG:

Eisenbahnbundesamt

Heinemannstraße 6
53175 Bonn

E-Mail: lap@eba.bund.de
<http://www.eba.bund.de/lap>

3 Ablauf & Inhalte der Lärmaktionsplanung

Die Umgebungslärmrichtlinie gibt ein mehrstufiges Verfahren zur regelmäßigen Aufstellung und Überprüfung von Lärmaktionsplänen vor. Ab 2007 waren alle Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelastung über 6 Mio. Kfz/Jahr, Hauptschienenstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr und Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohner:innen zu kartieren und Lärmaktionspläne zu erstellen (Stufe 1). In der zweiten und dritten Stufe wurden die Untersuchungsinhalte dann auf Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahn, Bundesstraße, Landesstraße) mit einer Verkehrsbelastung von über 3 Mio. Kfz/Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit über 30.000 Zügen/Jahr und Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohner:innen ausgeweitet.

Die Lärmkartierung wird in Nordrhein-Westfalen (NRW) durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) für alle Kommunen durchgeführt. Die Ergebnisse der darauf beruhenden Aktionsplanung (Aufgabe der Kommunen) sind dem Land NRW zu übermitteln, welches die Informationen an die EU meldet. Sie sind unter www.umgebungslaerm.nrw.de einsehbar.

Die Kartierung der Bahnstrecken des Bundes und die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für den Schienenverkehr wurden an das Eisenbahnbundesamt (EBA) übertragen. Diese Ergebnisse werden vom EBA unter www.eba.bund.de/lap veröffentlicht.

Alle fünf Jahre werden die Kartierungen aktualisiert und die Lärmaktionspläne neu aufgestellt bzw. überprüft. Die letzte Kartierung der Stufe 4 wurde durch das Land NRW im Sommer 2023 veröffentlicht.

Im Rahmen der Lärmkartierung wird der Lärm nicht vor Ort gemessen, sondern mittels eines Rechenmodells für unterschiedliche Tageszeiten berechnet. Dies erleichtert einerseits die Erstellung der Lärmdaten und sorgt andererseits dafür, dass alle Daten miteinander vergleichbar sind. Schwankungen und Abweichungen durch Einzelereignisse, wie sie bei Messungen vorkommen können, werden in der Berechnung mit einheitlichen Datengrundlagen ausgeschlossen.

Im Zuge der Stufe 4 der Lärmaktionsplanung fand eine europäische Harmonisierung der Berechnungsmethodik statt, um die Ergebnisse zwischen den Mitgliedstaaten besser vergleichen zu können. Deshalb erfolgte eine Aktualisierung des Berechnungsverfahrens, das der Kartierung zu Grunde liegt (unter dem Namen CNOSSOS, vgl. Kapitel 0). Mit der neuen Rechenmethodik werden nun vielerorts deutlich mehr lärmbelastete Personen als in den vorherigen Kartierungsphasen ausgewiesen, sodass die Bilanzierungen der Betroffenen aus den vorherigen LAPs nicht mehr direkt mit den neuen Ergebnissen vergleichbar sind.

3.1 Hauptverkehrsstraßen

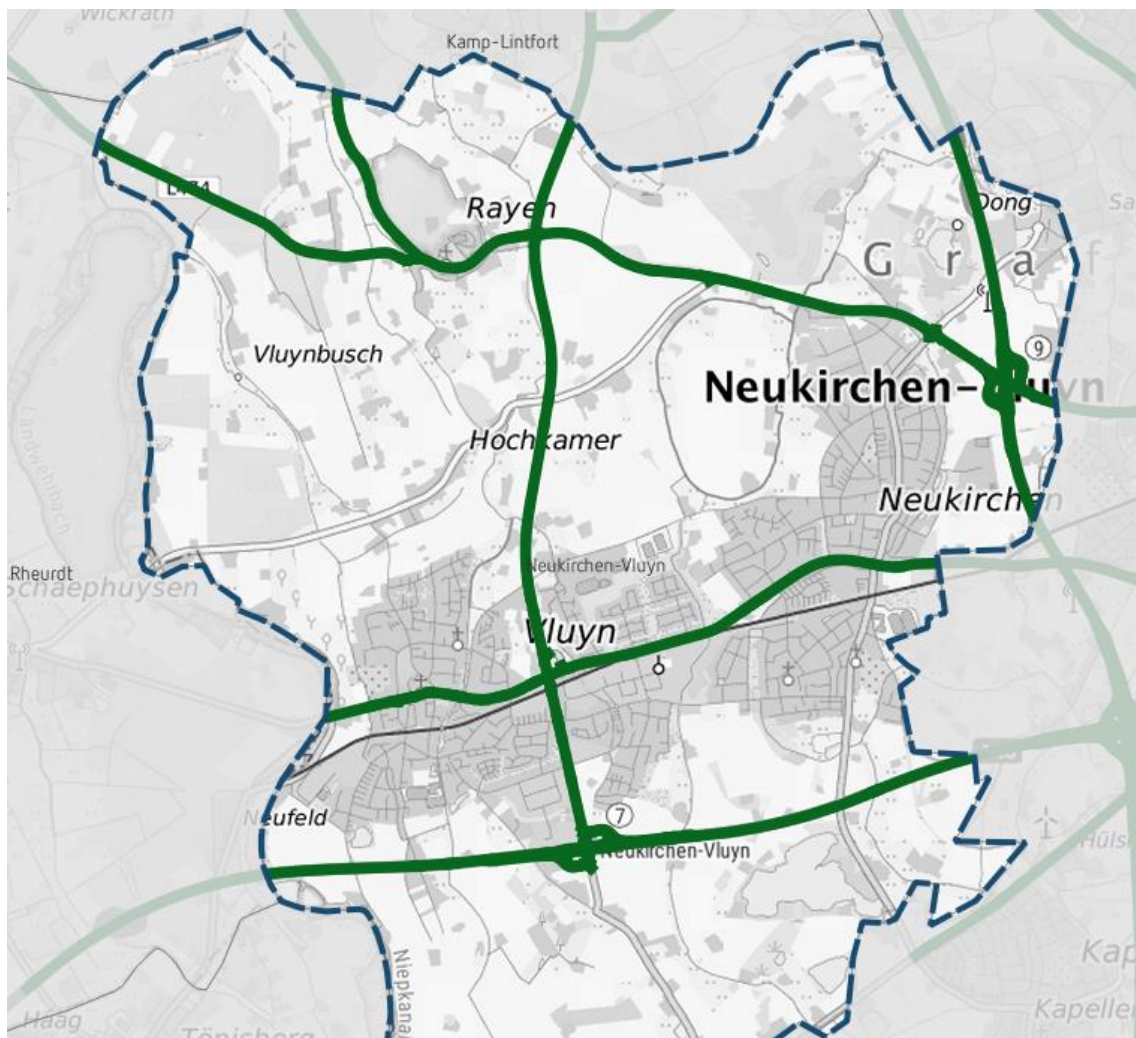
Für die Lärmkartierung werden die Gegebenheiten entlang der vielbefahrenen Autobahnen sowie Bundes- und Landesstraßen untersucht und die Lärmwirkung mit einem Simulationsmodell berechnet. Untersucht und kartiert wurden auf Datenbasis 2022 alle Hauptverkehrsstraßen dieser Kategorien mit Verkehrsmengen von über 3 Mio. Kfz/Jahr (das entspricht etwa 8.200 Kfz/Tag).

Vom Land NRW wurden in Neukirchen-Vluyn die folgenden Straßen und -abschnitte kartiert:

- Autobahnen A 40 und A 57 (gesamte Streckenabschnitte im Stadtgebiet)
- Landesstraßen L 476 (Lintforter Str.),
- L 140 (Niederrheinallee),
- L 474 (Geldernsche Straße) und
- L 491 (Eyller Straße)

Natürlich geht auch von allen anderen Straßen eine Lärmwirkung aus. Die Höhe der Lärmpegel und Anzahl der betroffenen Anwohner:innen ist auf weniger stark befahrenen Straßen erfahrungsgemäß geringer. Die oft begrenzten finanziellen Mittel für die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärm-minderung sollen effizient und zum Wohle möglichst vieler Menschen auf Abschnitte mit dem höchsten Handlungsbedarf konzentriert werden, weshalb die genannte Vorauswahl der zu untersuchenden Straßen durch die rechtlichen Vorgaben seitens des Landesamtes erfolgte.

Abbildung 1: Untersuchte Straßenabschnitte des LAP Stufe IV (grün)



Quellen: Eigene Darstellung; Kartendarstellung Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie ,
Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

3.2 Haupteisenbahnstrecken

Die Zuständigkeit für die Lärmkartierung von Eisenbahnstrecken des Bundes liegt nach § 47e Absatz 4 BImSchG beim Eisenbahnbundesamt, welches seit dem 01.01.2015 auch für die Lärmaktionsplanung an Schienenwegen zuständig ist. Das Eisenbahnbundesamt erstellt derzeit den bundesweiten Lärmaktionsplan der Runde 4 für die Haupteisenbahnstrecken, der bis zum 18. Juli 2024 fertiggestellt und veröffentlicht wird. Die Angaben zu Schienenstrecken sind daher an dieser Stelle nur nachrichtlich zu sehen:

Auf dem Neukirchen-Vluynner Stadtgebiet befindet sich keine Schienenstrecke, die in die Kartierungspflicht fällt. Die Bahnstrecke der Moerser Kreisbahn (Güterverkehr) verläuft südlich der L 140 von Moers bis Vluyn, wird aber nicht häufig genug befahren.

3.3 Andere Lärmquellen

Gewerbelärm, ebenso wie Lärm durch Freizeit- oder Nachbarschaft, ist außerhalb von Ballungsräumen nicht zu untersuchen. Zu kartierende IVU Anlagen (Richtlinie über die integrierte Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung) befinden sich ebenso nicht im Stadtgebiet wie zu berücksichtigende Flughäfen und -plätze oder Häfen für die Schifffahrt.

4 Rechtliche Hintergründe und Grundlagen des Lärmaktionsplans

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG wurde im Jahr 2005 in deutsches Recht umgesetzt und durch die §§ 47a - 47f in das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) aufgenommen. Darin enthalten sind wesentliche Regelungsinhalte sowie eine Definition der Zuständigkeiten der Lärm-minderungsplanung. Demnach sind in NRW die Gemeinden für die Lärmkartierung sowie Lärmakti-onsplanung zuständig.

Die Festlegung von Maßnahmen in Lärmaktionsplänen liegt im Ermessen der jeweiligen Gemeinde. Diese sollte aber unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf Prioritäten eingehen, die sich aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund an-derer Kriterien ergeben.

Ziel der Lärmaktionspläne soll auch sein, Ruhige Gebiete gegen eine Lärmzunahme zu schützen.

4.1 Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne

Anhang V der EG-Umgebungslärmrichtlinie definiert die erforderlichen Mindestanforderungen für die Ausarbeitung der Strategischen Lärmkarten und der Lärmaktionspläne. Anhang VI der Richtlinie legt die Daten fest, die an die Kommission zu übermitteln sind.

Für Lärmaktionspläne sind demnach folgende Mindeststandards definiert:

- eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstreck-
en oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,
- die Benennung der zuständigen Behörde(n),
- die Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,
- alle geltenden Grenzwerte,
- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie An-
gabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
- das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,
- die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärm-minderung,
- die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben,
einschließlich der Maßnahmen zum Schutz Ruhiger Gebiete,
- die langfristige Strategie,
- finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kos-
ten-Nutzen-Analyse,
- die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des
Aktionsplans.

4.2 Rechtswirkung eines Lärmaktionsplanes

Der Lärmaktionsplan definiert als ein Instrument des gebietsbezogenen Lärmschutzes die Handlungsbedarfe und Maßnahmenvorschläge, mit denen die Belastung der Bevölkerung durch Lärm verringert werden kann. Ein allgemeiner Rechtsanspruch auf Durchsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung ergibt sich aus dem Lärmaktionsplan jedoch in der Regel nicht und auch die benannten Grenzwerte sind nicht verpflichtend einzuhalten (vgl. Website Umgebungslärm NRW).

Nach Beschluss des Lärmaktionsplans sind die darin enthaltenen Maßnahmen allerdings nach Fachrecht gültig. Das bedeutet, dass alle planenden Fachämter und Behörden die Inhalte und Aussagen des LAP in ihre Abwägungs- und Entscheidungsprozesse aufnehmen müssen.

Der § 47d Absatz 6 BImSchG enthält keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen durch den LAP, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen. Im Gesetz wird dies wie folgt beschrieben: Die Durchsetzung der Maßnahmen eines Lärmaktionsplanes sind nach § 47d Absatz 6 BImSchG unter Einhaltung spezialgesetzlicher Eingriffsgrundlagen „durch Anordnung oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen.“

Festlegungen und Entscheidungen über Reihenfolge, Ausmaß und zeitlichen Ablauf der Maßnahmen liegen im Ermessen der zuständigen Behörden bzw. in NRW der Kommunen. Maßnahmen sind mit den zuständigen Trägern öffentlicher Belange abzustimmen und im Einvernehmen weiterzuentwickeln. Der Lärmaktionsplan bleibt den Vorgaben aus übergeordneten Gesetzen untergeordnet (z. B. Straßenverkehrsordnung (StVO) bei Temporeduzierung, vgl. Ausführung auf S. 62).

Der Detaillierungsgrad der Lärmkartierung reicht für die meisten spezialgesetzlichen Abwägungsprozesse nicht aus. Deshalb sind je nach Maßnahme die Belastungen der Streckenabschnitte bei Bedarf nach den spezialgesetzlichen Grundsätzen und unabhängig von der Lärmkartierung ggf. lärmtechnisch neu nach den gültigen Lärmschutzrichtlinien (z. B. RLS-19) vertieft zu berechnen. Soweit die Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufgenommen wurden und auch nach Fachrecht gültig sind, wird in der Folge jedoch das Ermessen für die jeweilige Behörde (bspw. Straßenverkehrsbehörde) durch den Lärmaktionsplan eingeschränkt (vgl. MUNLV 2008 b).

Bauliche Veränderungen im Straßennetz obliegen weiter dem jeweiligen Straßenbaulastträger und sind von der Gemeinde bei ihm zu beantragen und abzustimmen. Der Lärmaktionsplan schränkt jedoch das Ermessen des Straßenbaulastträgers bei der Entscheidung, ob und wann im Rahmen des Straßenbaus/der Straßenunterhaltung Maßnahmen durchgeführt werden, entsprechend ein. Auf Maßnahmen, die zurückgestellt werden, soll mit Begründung gesondert eingegangen werden.

Die Lärmaktionspläne müssen auch bei der Neuausrichtung, Fortschreibung und Festsetzung von Flächennutzungsplänen, Bebauungsplänen, überörtlichen Raumordnungsplänen und anderen Plänen (z. B. Verkehrsentwicklungsplan, Umweltplan) berücksichtigt werden und gehören zum notwendigen Abwägungsmaterial. Eine Planungspflicht, d. h. die Verpflichtung zur Aufstellung eines Bauleitplans zur Umsetzung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan, besitzt die Lärmaktionsplanung aber nicht (vgl. Website Umgebungslärm NRW; MLUR; MUNLV 2008 b).

Auch bei der Festlegung Ruhiger Gebiete handelt es sich um planungsrechtliche Festlegungen, die von den zuständigen Planungsträgern zu berücksichtigen (in die Abwägung einzubeziehen) sind.

4.3 Berechnungsmethoden der Lärmkartierung

Zur Erstellung der Lärmkartierungen werden keine Messungen vor Ort durchgeführt. Alle relevanten Eingangsdaten (z. B. Lage und Nutzung der Gebäude, Einwohnerzahlen, Fahrgeschwindigkeiten, Verkehrsmengen, Fahrbahnoberflächen, Lärmschutzbauwerke) wurden seitens des Landes NRW auf Basis des Jahres 2022 zusammengestellt und durch die jeweiligen Kommunen auf Aktualität geprüft. Die Lärmausbreitung des Verkehrs wurde mittels standardisierter Methodik in einem komplexen Rechenmodell ermittelt¹.

In den bisherigen Stufen der Lärmaktionsplanung wurde die Berechnung gemäß der 34. BImSchV § 5 Abs. 1 durch vorläufige Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), an Schienenwegen (VBUSch), an Flugplätzen (VBUF), durch Industrie und Gewerbe (VBUI) und zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) durchgeführt.

In der vierten Stufe wurde im Rahmen der europäischen Harmonisierung die europaweit einheitliche Berechnungsmethode CNOSSOS-EU (Common Noise Assessment Methods) eingeführt. Es handelt sich dabei um die Richtlinie (EU) 2015/996 der Kommission vom 19. Mai 2015 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates mit Änderungen vom 10. Januar 2018.

Die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Menschen wird ab der vierten Stufe nach der „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (BEB) ermittelt.

Daher sind die Lärmkarten der Stufe 4 nicht oder nur schwer mit den Lärmkarten der vorherigen Runden vergleichbar. Die Änderungen betreffen die verwendeten Eingangsdaten, die Rechenverfahren und die Rundungsregel für die Pegelklassen. Häufig werden nun deutlich mehr lärmbeeinträchtigten Menschen ausgewiesen – obwohl sich die Lärmsituation zwischenzeitlich nicht wesentlich geändert hat. Wirkungen von zwischenzeitlich ergriffenen Lärmschutzmaßnahmen können nur sehr bedingt oder gar nicht aus den aktuellen Lärmkarten abgelesen werden.

Weitere Hinweise zur Vorgehensweise bei der Lärmkartierung und zur Erläuterung der Rechtsvorschriften bieten die LAI-Hinweise zur Lärmkartierung, die von der Bund-Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz veröffentlicht wurden².

4.4 Geltende Lärmindizes, Grenzwerte und Bewertungspegel

Geräusche werden sehr unterschiedlich wahrgenommen. Ob sie für eine Person eine Belastung darstellen, hängt von vielen Faktoren ab. So kann sich eine gesellige Gruppe über laute Musik freuen, während die Nachbarin sich über dieselbe Musik ärgert, da sie am nächsten Tag früh

¹ Für mehr Informationen zur Berechnung und Kartierung siehe auch: <https://www.umgebungslaerm.nrw.de/laermkartierung/ausarbeitung-der-laermkarten-nrw>

² LAI-Hinweise zur Lärmkartierung, Dritte Aktualisierung 27.01.2022; zum Download unter: https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/lai-hinweise-laermkartierung-2022_1654006649.pdf

aufstehen muss. Nachts werden Geräusche zudem eher als laut empfunden als tagsüber, wenn viele Lärmquellen aktiv und wir meist mit anderen Dingen beschäftigt sind.

Geräusche werden in Schallwellen übertragen. Je weiter die Geräuschquelle entfernt ist, desto schwächer werden diese Wellen. Die Stärke der Schallwellen nennt man Schalldruckpegel (umgangssprachlich: Lautstärke). Sie wird in Dezibel (dB) angegeben. Das große A, welches häufig hinter der Einheit dargestellt wird, beschreibt dabei einen international gebräuchlichen Bewertungsfaktor, der die durch den Menschen wahrnehmbaren Frequenzen abbildet. Die Grenze des menschlichen Hörens liegt bei einem Dezibel. Lautstärken um 50 dB(A) sind allgemein noch angenehm, bei etwa 100 dB(A) wird es in der Regel unangenehm und bei rund 120 dB(A) wird Lärm sogar schmerzhaft wahrgenommen.

Dabei sind 100 dB(A) jedoch nicht doppelt so laut wahrzunehmen wie 50 dB(A). Die Dezibel-Skala ist logarithmisch aufgebaut: das bedeutet, dass nicht die einfachen Rechenregeln gelten, sondern mit Logarithmen gerechnet wird. Werden zwei Schallpegel von je 50 dB(A) addiert, so ergibt dies nicht 100 dB(A), sondern 53 dB(A). 3 dB(A) mehr entsprechen also bereits einer Verdoppelung der Schallintensität.

Als Richtwert im Verkehr führt die Halbierung des Verkehrsaufkommens seinerseits zu -3 dB(A). Dies entspricht jedoch gerade einmal der menschlichen Wahrnehmungsgrenze und erst bei einer Reduktion um -10 dB(A) wird die Lautstärke als nur noch halb so laut empfunden. Subjektive und psychologische Faktoren können hierbei zudem eine individuell bedeutende Rolle spielen (z. B. Vibrationen, die Sicht auf den Verkehr, plötzliche Geräusche wie Hupen).

Lärmindizes nach Artikel 5 Umgebungslärmrichtlinie

Laut der Umgebungslärmrichtlinie soll der Lärm in den Kartierungen nach definierten Lärmindizes, angegeben in Dezibel, erfasst werden. Diese beziehen sich auf die Tageszeiten L_{day} (6:00-18:00 Uhr), L_{evening} (18:00-22:00 Uhr) und L_{night} (22:00-6:00 Uhr). Zusammenfassend müssen in den Lärmkarten der Index für den gesamten Tag L_{den} (day, evening, night) und der L_{night} für jede Lärmart getrennt dargestellt werden.

Beurteilungspegel für Neukirchen-Vluyn

Als Beurteilungspegel werden die Lärmwerte benannt, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zur Bewertung und Priorisierung der Lärmbelastung herangezogen werden. Die angesetzten Beurteilungspegel sind im Rahmen des Lärmaktionsplans zu benennen. In der Stufe 4 ist es den Kommunen weitgehend freigestellt, wo sie den Beurteilungspegel setzen wollen, es gibt jedoch unterschiedliche Empfehlungen und Untersuchungen dazu.

Kritisch und lange Zeit unterschätzt worden sind insbesondere die dauerhaft wirkenden Lärmbelastungen, z. B. durch den Straßenverkehr. Vorbeifahrende Pkw erreichen Werte zwischen 55 und 75 dB(A), was u. a. abhängig von der Fahrgeschwindigkeit, dem Motor und der Straßenoberfläche ist. Die Lärmpegel durch Lkw und Motorräder liegen meist darüber.

Ab ca. 40 dB(A) kann es bereits zu Konzentrationsstörungen kommen, Hörschäden können bei dauerhafter Beschallung ab 60 dB(A) entstehen. Bei längerer Aussetzung von Lärmpegeln ab 65 dB(A) wurde ein erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen nachgewiesen. Bei nur

kurzer Einwirkung von 120 dB(A) können bleibende Hörschäden entstehen – reflexartig halten wir uns die Ohren zu.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) benennt daher Auslösewerte (also Lautstärken, ab denen man schützende Vorkehrungen treffen sollte) von dauerhaft 53 dB(A) L_{den} (24h-Mittelungspegel) und 45 dB(A) L_{night} (nachts). Das Umweltbundesamt schlägt zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen als Auslösekriterien einer Lärmaktionsplanung 65 dB(A) L_{den} und 55 dB(A) L_{night} vor. Mittelfristig wird zur Minderung der erheblichen Belästigung ein L_{den} von 60 dB(A) bzw. L_{night} von 50 dB(A), langfristig 55 dB(A) L_{den} bzw. 45 dB(A) L_{night} angestrebt (vgl. UBA 2008).

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind laut Richtlinie 2002/49/EG Schutz- oder Verminderungsmaßnahmen ab spätestens (!) 70 dB(A) L_{den} bzw. 60 dB(A) L_{night} zu entwickeln.

Demzufolge liegen nach dem Runderlass des MUNLV NRW aus dem Jahr 2008 zur Umsetzung der Lärmaktionsplanung in hiesiges Recht Lärmprobleme in jedem Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{den} von 70 dB(A) und ein L_{night} von 60 dB(A) erreicht bzw. überschritten werden.

Da gesundheitliche Beeinträchtigungen allerdings bereits bei deutlich geringerer Lärmbelastung feststellbar sind (vgl. Aussagen der WHO), ist den Kommunen in Stufe 4 der Lärmaktionsplanung nun weitgehend selbst überlassen worden, welche Auslösewerte sie zur Bewertung der dortigen Lärmsituation ansetzen wollen.

Abbildung 2: Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L_{den}		L_{night}	
		Straße/ Schiene	Luft- verkehr	Straße/ Schiene	Luft- verkehr
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: nach UBA 2022

Als Beurteilungswerte für die **Lärmaktionsplanung in Neukirchen-Vluyn** wird – nach Abstimmung mit der Stadt – eine Orientierung an den vom Umweltbundesamt vorgeschlagenen Kriterien zur mittelfristigen Vermeidung von Gesundheitsschäden angewendet.

Folglich werden für den L_{den} **60 dB(A)** und den L_{night} **50 dB(A)** angesetzt.

Die folgenden Analysen und Bewertungen orientieren sich an diesen Werten. Die im Rahmen der Lärmaktionsplanung erforderlichen Aussagen zur Betroffenheit sind davon nicht beeinflusst. Die Pegelwerte dienen vielmehr dazu, bei der Ableitung und Priorisierung von Handlungsbedarfen alle Menschen zu berücksichtigen, die von gesundheitsschädlichen Auswirkungen und erhöhten Risiken betroffen sind.

4.5 Öffentlichkeitsbeteiligung beim LAP-Prozess

Eine wichtige Forderung der EG-Umgebungslärmrichtlinie ist die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit. Das Thema Lärm soll aktiv in die Diskussion gebracht werden und mehr öffentliche Wahrnehmung erfahren.

Nach § 47d Abs. 3 ist die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen für die Lärmaktionspläne zu beteiligen. Sie soll rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen, die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten.

Die erforderliche Beteiligung erfolgt durch öffentliche Auslage des LAP-Entwurfs, während derer die Öffentlichkeit sowie die Träger öffentlicher Belange die Gelegenheit zur Stellungnahme zu den festgestellten Belastungen und vorgeschlagenen Maßnahmen bekommen. Die Eingaben werden geprüft und der LAP bei Bedarf nochmals angepasst, bevor er dann politisch beschlossen wird.

Frühzeitige Beteiligung

In der Stufe 4 der Lärmaktionsplanung wurden die Gemeinden nun explizit dazu angehalten, die Öffentlichkeit frühzeitig einzubeziehen und die Beteiligung in zwei Phasen zu unterteilen.

In der ersten Phase wurde die Öffentlichkeit frühzeitig über die Ergebnisse der Lärmkartierung sowie die Erforderlichkeit und Ziele der Lärmaktionsplanung unterrichtet.

Zudem wurde der Öffentlichkeit an diesem Punkt bereits die Möglichkeit eingeräumt, Vorschläge zur Lärminderung miteinzubringen. In Neukirchen-Vluyn erfolgte dies zunächst durch die Bekanntmachung des Aufstellungsbeginns des LAPs, in dessen Rahmen sich vom 19.6.-16.10.2023 5 Bürger:innen und 7 Träger öffentlicher Belange (TöBs) beteiligten (vgl. Synopse im Anhang).

Eine weitere Beteiligungsmöglichkeit wurde in Form einer öffentlichen Abendveranstaltung am 07.12.2023 geboten, an der rd. 15 Bürger:innen teilnahmen und Lärmprobleme sowie Lösungsansätze diskutierten (vgl. Dokumentation im Anhang). Im Anschluss bestand noch bis 3.1.2024 die Möglichkeit online über eine Seite der Stadt weitere Eingaben zu tätigen. Hierbei gingen weitere fünf Kommentare ein (siehe ebenfalls Anhang).

Offenlage des Entwurfs

In der zweiten Phase wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans bekanntgemacht und offengelegt, sodass Bürger:innen und Träger öffentlicher Belange (TöB) innerhalb eines festgelegten Zeitraums Stellungnahmen abgeben konnten.

Die Offenlage fand statt vom 08. März bis 08. April 2024, es wurden 3 Stellungnahmen von Bürger:innen und 11 Stellungnahmen seitens der TöB abgegeben (vgl. Synopse im Anhang).

Die Dokumentation der Umsetzung und Auswertung der zwei Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung in Neukirchen-Vluyn ist dem Kapitel 8 dieses Berichts zu entnehmen.

4.6 Fördermöglichkeiten für Maßnahmen

Ein aktuelles Förderprogramm für die Maßnahmen der Lärmaktionsplanung besteht nicht (Stand Oktober 2023). Es lassen sich jedoch die Finanzmittel aus Förderprogrammen für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen nutzen. Hier sind Förderprogramme des Landes oder des Bundes sowie Fördermöglichkeiten über die NRW.BANK zu nennen. Dabei kann sich auch die Gelegenheit bieten, Lärmschutz begleitend zu realisieren. Eine nicht abschließende Übersicht über einige Fördermöglichkeiten wird im Folgenden gegeben. Weitergehende Informationen bietet das Förderportal www.umgebungslearn.nrw.de sowie die Website www.nrwbank.de.

- FöRi-kom-Stra NRW: Förderfähige Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrsinfrastruktur, bspw. zur Verkehrssicherheitserhöhung oder zur Nahmobilitätsförderung, können auch mit dem Lärmschutz kombiniert werden (Zielgruppe: Kommunen)
- FöRi-MM: Förderfähige Maßnahmen zur Optimierung des Mobilitätssystems, bspw. Mobilitätsmanagement, können auch mit dem Lärmschutz kombiniert werden (Zielgruppe: Kommunen)
- NRW.BANK.Infrastruktur: u. a. Lärmschutz im Rahmen der Infrastruktur, des Städtebaus oder der sozialen Infrastruktur (Zielgruppe: Unternehmen, private Investoren, kommunale Unternehmen)
- Programm Energetische Stadtsanierung (NRW.BANK.KfW), bspw. zum kombinierten Wärme- und Lärmschutz (Zielgruppe: Kommunen)
- Energieeffizient Sanieren (NRW.BANK.KfW), bspw. zum kombinierten Wärme- und Lärmschutz (Zielgruppe: Privatpersonen, Bauträger)
- NRW.BANK.Moderne Schulen: energetische Sanierung von Schulen mit positiver Auswirkung auf die Lärmbelastung (Zielgruppe: Schulen)
- Räumliche Strukturmaßnahmen - Landwirtschaftliche Rentenbank: Berücksichtigung von aktiven und passiven Lärmschutzaspekten bei Investitionen in lautstärkeintensive Einrichtungen (z. B.: Sport- und Freizeiteinrichtungen, Freibäder, Kita) (Zielgruppe: Kommunen)
- RWP - Regionales Wirtschaftsförderungsprogramm: Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen bei der Geländeerschließung und Gebäudeerrichtung (Zielgruppe: Kommunen)
- Städtebauförderung: dient städtebaulichen Gesichtspunkten, hierin kann aber der Lärmschutz integriert werden (Zielgruppe: Kommunen)
- Wohnraumförderung NRW, Wohnraumförderung und Lärmschutz, u.a. auch passiver Lärmschutz durch Schallschutzfenster, Schallschutzverglasungen etc. für Wohngebäude (Zielgruppe: Privatpersonen, Bauträger)
- Förderprogramm von Straßen.NRW (<https://www.strassen.nrw.de/de/laermenschutz.html>)
- Ein kommunales Förderprogramm kann in Neukirchen-Vluyn derzeit nicht aufgelegt werden, da die Stadt einem Haushaltssicherungskonzept unterliegt, welches freiwillige Ausgaben streng limitiert.

5 Zusammenfassung und Bewertung der Lärmkartierung

Im Folgenden werden die Berechnungsgrundlagen und Ergebnisse der Lärmkartierungen (siehe strategische Lärmkarten im Anhang) für die Stadt Neukirchen-Vluyn dargestellt und ausgewertet.

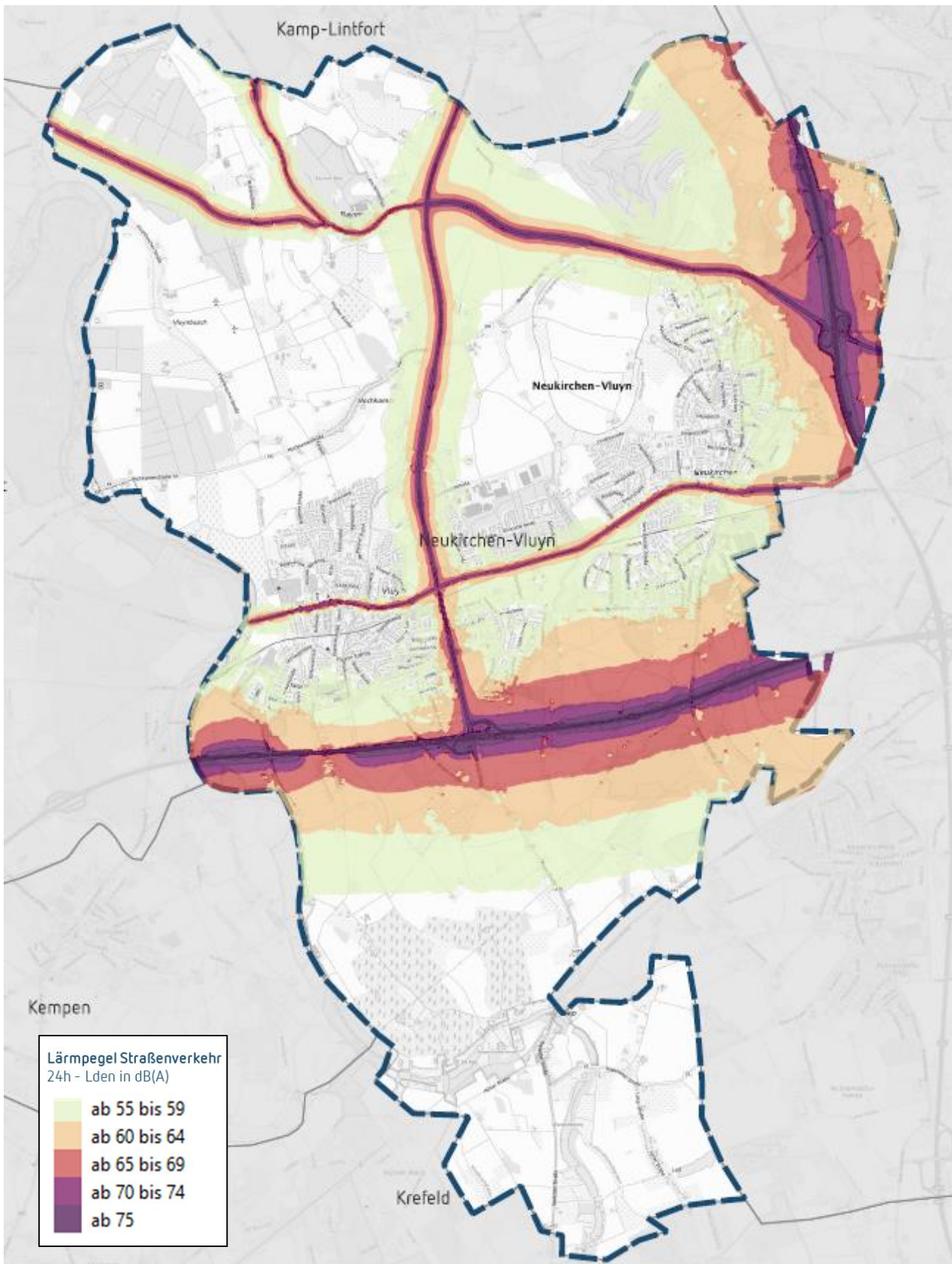
5.1 Darstellung der Lärmkartierung

Gemäß den Vorgaben im Anhang IV der EG-Umgebungslärmrichtlinie in Verbindung mit den nach der 34. BImSchV vorgegeben Berechnungs- und Bewertungsmethoden wurden die Ausbreitungsrechnungen für das Stadtgebiet Neukirchen-Vluyn gesondert für den Lärmindex L_{den} (day-evening-night) und den Lärmindex L_{night} durchgeführt und in Lärmkarten dargestellt.

In den Lärmkarten werden gegliedert nach den Lärmindizes Flächen mit den folgenden Belastungswerten erzeugt:

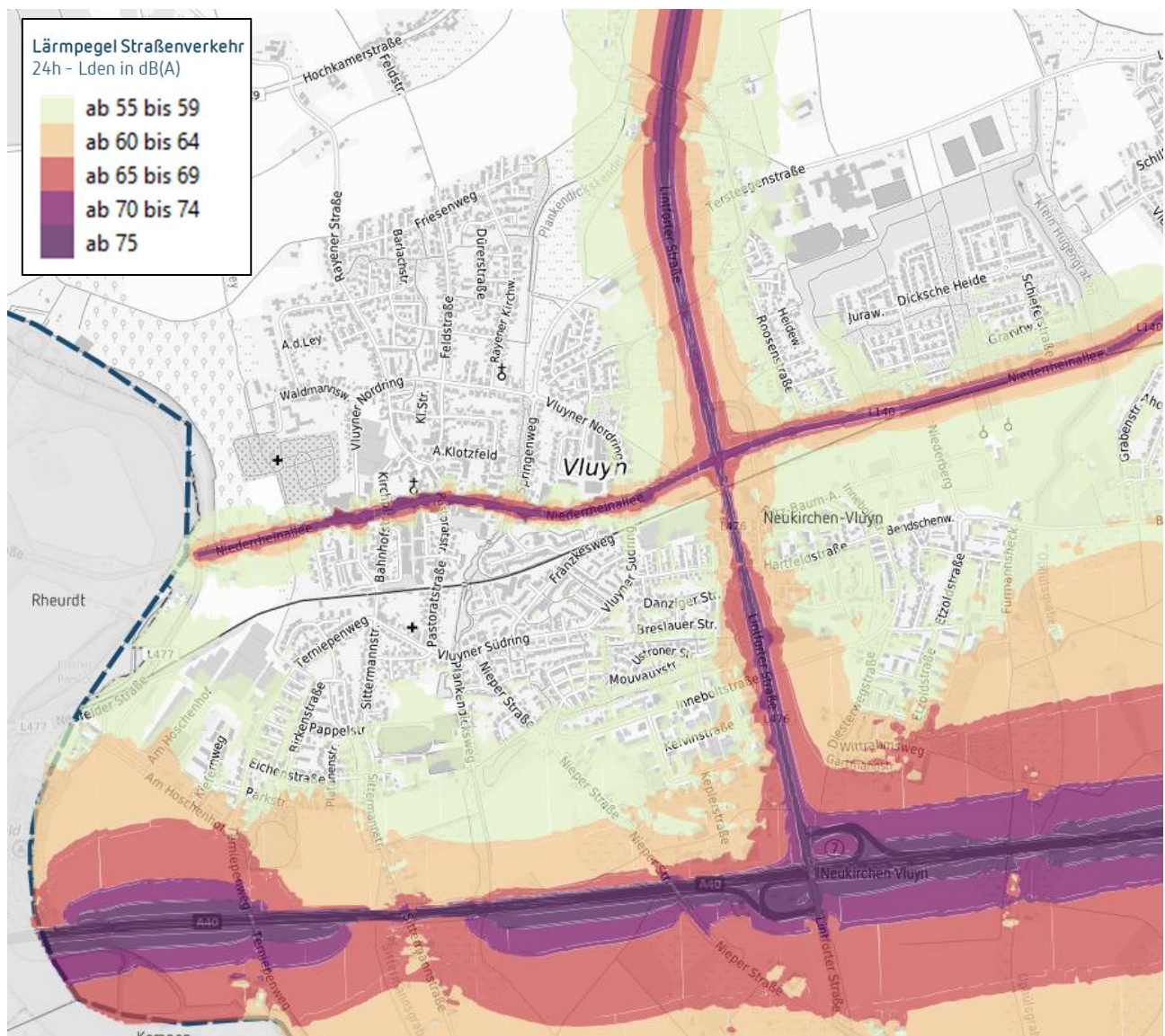
- **Lärmindizes L_{den} :** 55-59 db(A), 60-64 db(A), 65-69 db(A), 70-74 db(A), > 75 db(A)
- **Lärmindizes L_{night} :** 50-54 db(A), 55-59 db(A), 60-64 db(A), 65-69 db(A), > 70 db(A)

Im Folgenden sind die Lärmkarten für den Straßenverkehr L_{den} und L_{night} dargestellt:

Abbildung 3: Lärmkartierung Straßenverkehr - L_{den}

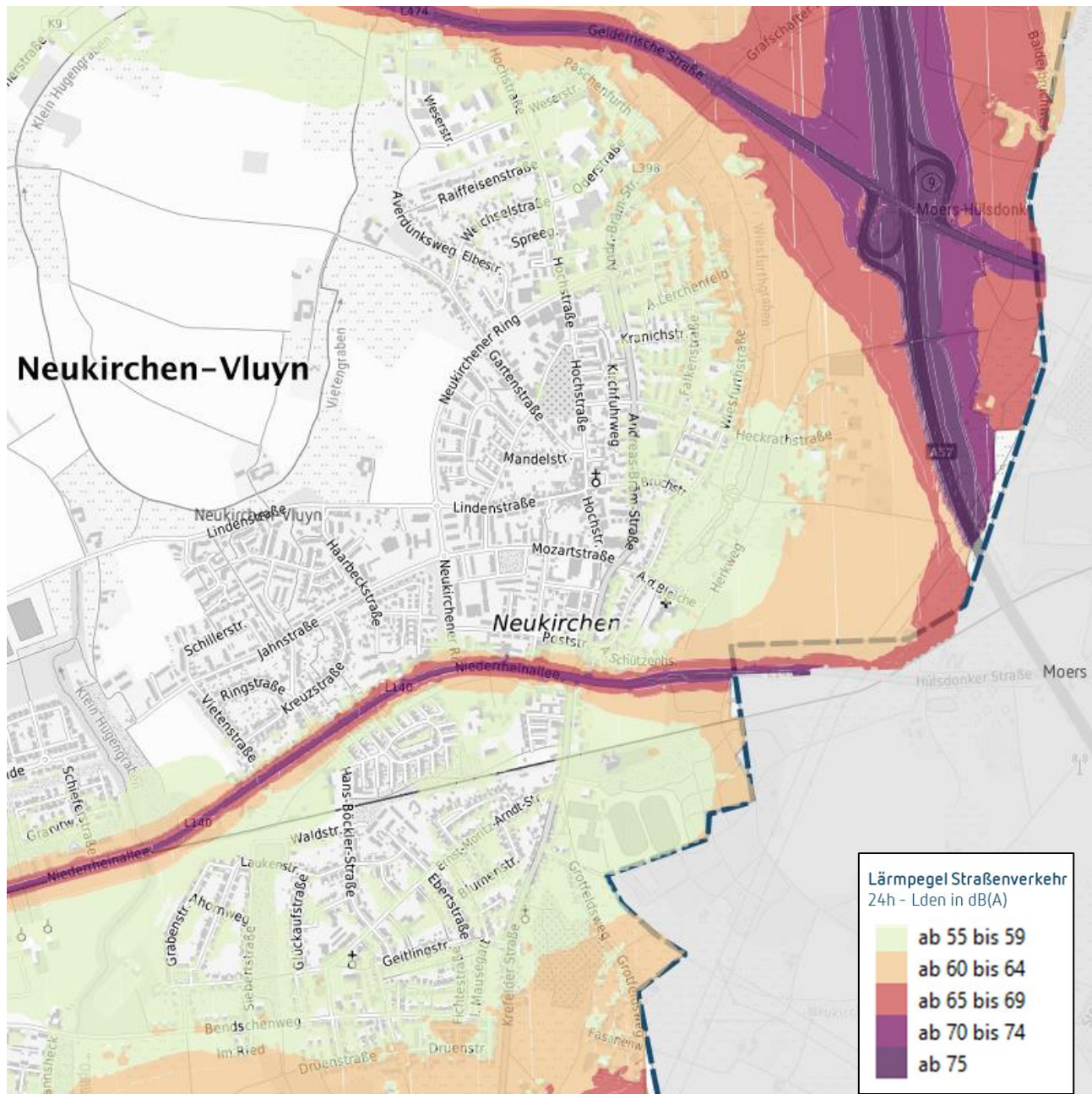
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Kartierungsdaten des LANUV 2023; Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

Abbildung 4: Lärmkartierung Straßenverkehr - L_{den} , Fokus auf Vluyn



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Kartierungsdaten des LANUV 2023; Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

Abbildung 5: Lärmkartierung Straßenverkehr - L_{den} , Fokus auf Neukirchen



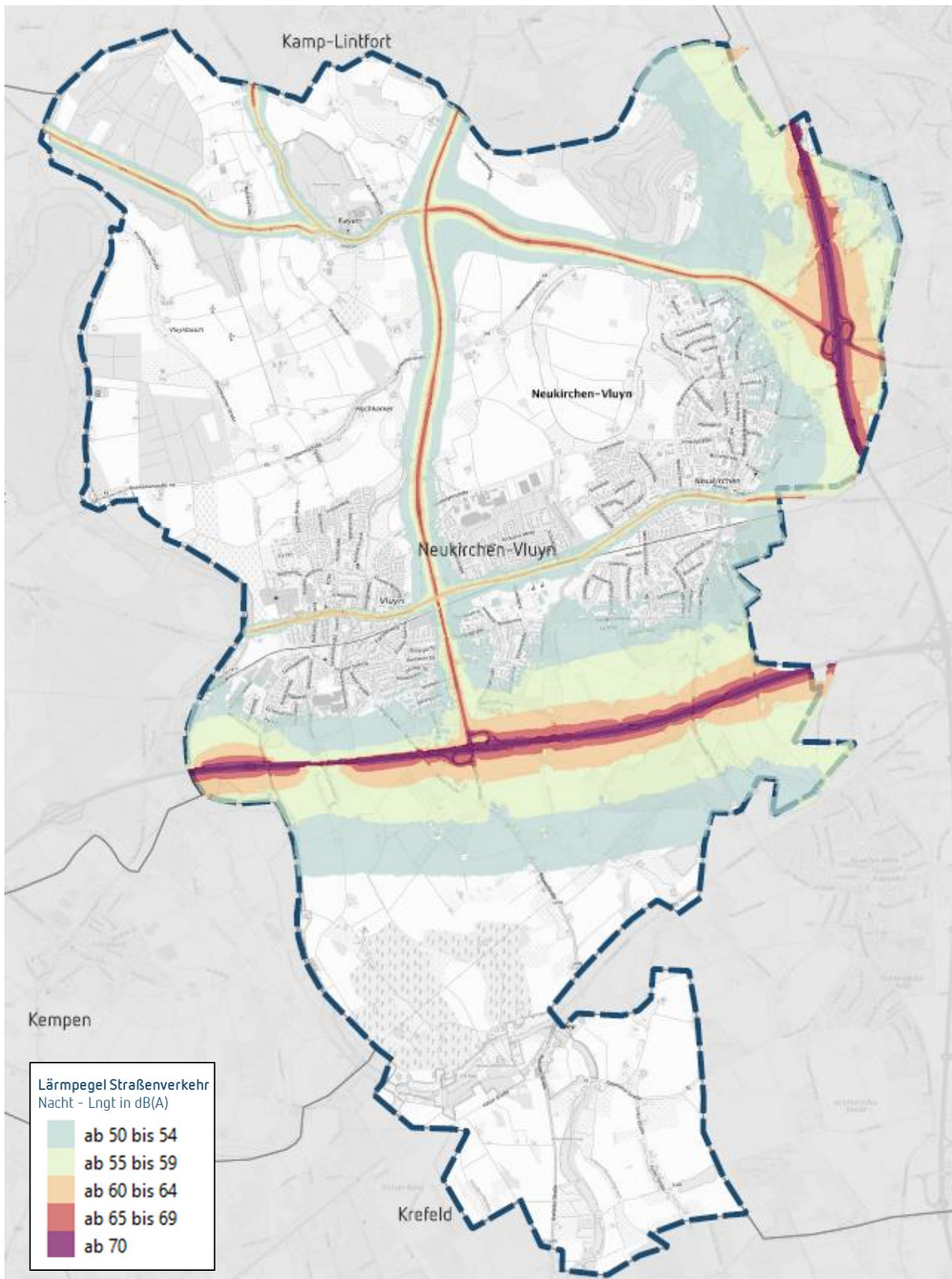
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Kartierungsdaten des LANUV 2023; Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

Abbildung 6: Lärmkartierung Straßenverkehr - L_{den} , Fokus auf Rayen



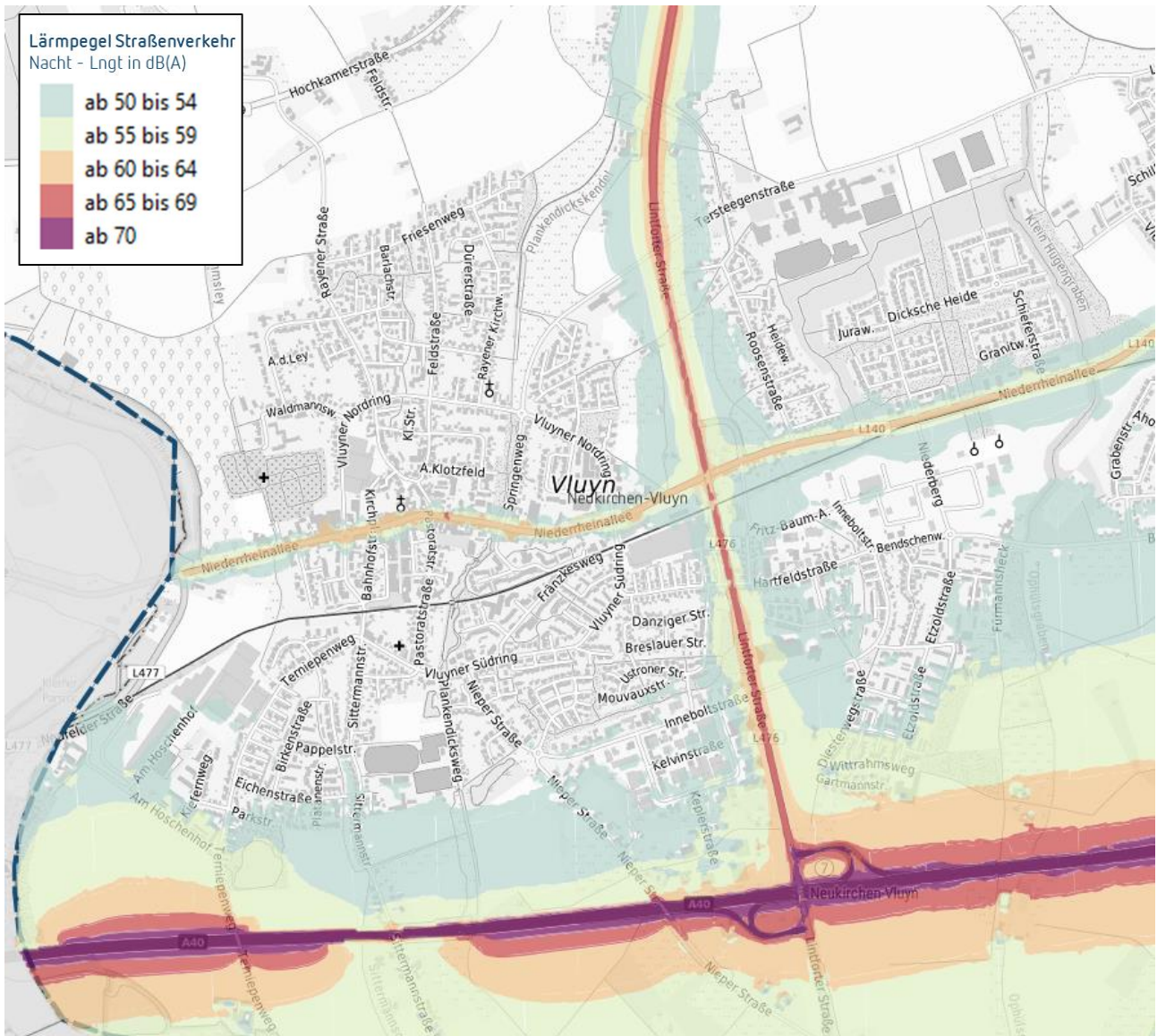
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Kartierungsdaten des LANUV 2023; Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

Abbildung 7: Lärmkartierung Straßenverkehr - Lnight



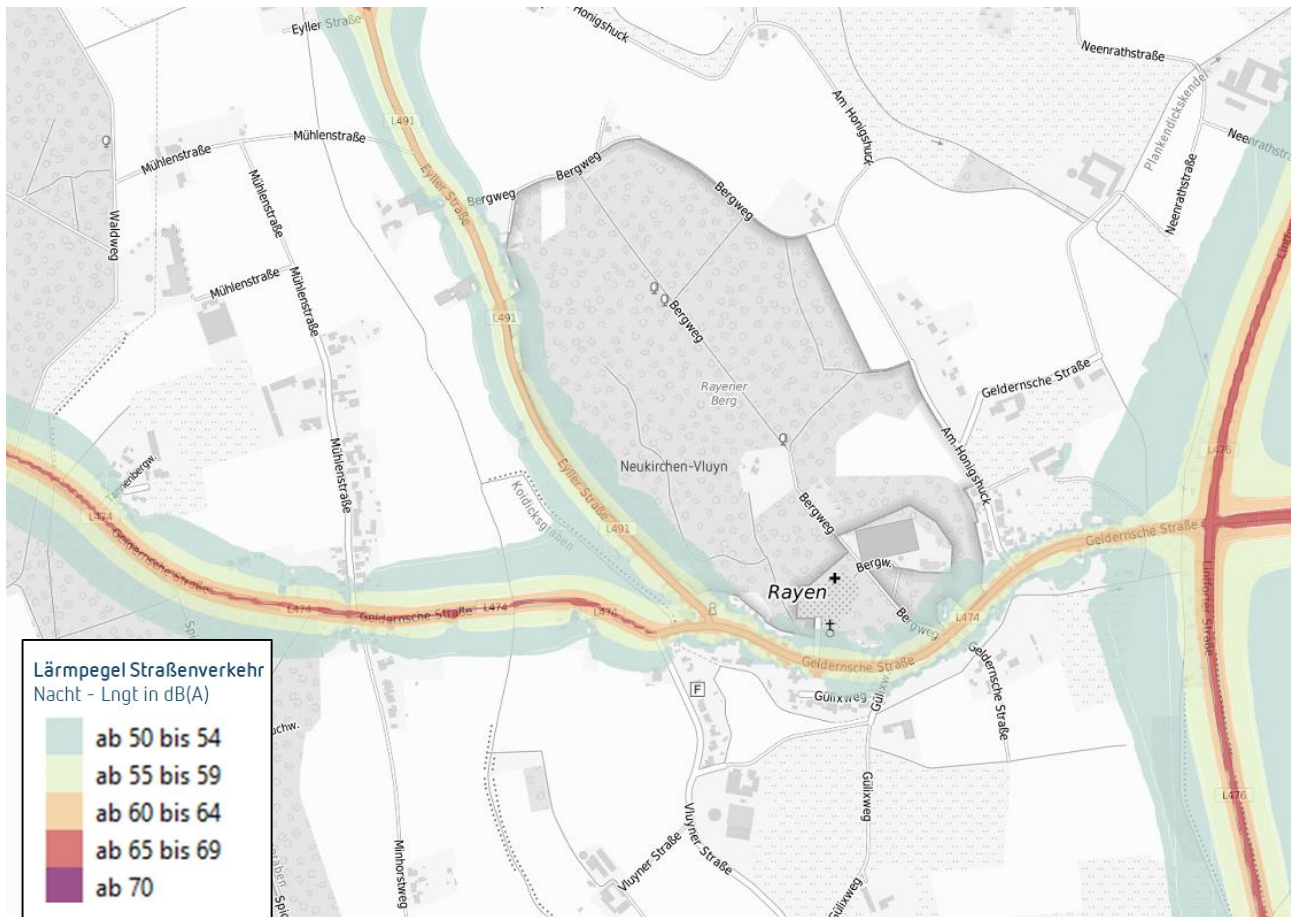
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Kartierungsdaten des LANUV 2023; Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

Abbildung 8: Lärmkartierung Straßenverkehr - L_{night} , Fokus auf Vluyn



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Kartierungsdaten des LANUV 2023; Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

Abbildung 10: Lärmkartierung Straßenverkehr - L_{night}, Fokus auf Rayen



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Kartierungsdaten des LANUV 2023; Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

5.2 Betroffenanalyse: Belastung durch den Straßenverkehr

Die Betroffenanalyse (Anzahl der betroffenen Einwohner:innen bzw. ggf. Schulen und Krankenhäuser) wird entsprechend den Vorgaben für die Lärmkarten nach den Lärmindizes und Belastungsstufen durchgeführt. Die hier genannten Betroffenenzahlen stammen aus den Daten des Landes NRW, die im Rahmen der Lärmkartierung aufbereitet und ausgegeben wurden.

Die Darstellungen der Lärmkarten (Abbildungen 3-10) zeigen, dass einerseits die Autobahnen, aber zudem auch die Straßenzüge der L 476 und L 474 große Lärmquellen im Stadtgebiet darstellen. Die L 140 löst aufgrund ihres Verlaufs durch die beiden Hauptsiedlungskörper Neukirchen und Vluyn allerdings die größeren Betroffenheiten aus.

Von erhöhten Lärmbelastungen mit $L_{den} > 60$ dB(A) bzw. $L_{night} > 50$ dB(A) sind in Neukirchen-Vluyn rechnerisch 3.363 (L_{den}) bzw. 4.509 (L_{night}) Menschen betroffen. Das sind jeweils rund 12 bzw. 16 % der Gesamtbevölkerung. Von stark erhöhten Lärmpegeln ($L_{den} > 70$ dB(A) bzw. $L_{night} > 60$ dB(A)) sind rechnerisch 295 (L_{den}) bzw. 342 (L_{night}) Personen betroffen.

In Neukirchen-Vluyn ist keine Schule von erhöhter Lärmbelastung ($L_{den} > 60$ dB(A)) betroffen. Krankenhäuser gibt es keine in der Stadt.

Gesundheitlich sind laut Berechnungen des LANUV (Tabelle 3) aufgrund der Lärmwirkung der vom Land kartierten Straßen 1.338 Personen von schweren Belästigungen betroffen, 274 von starken Schlafstörungen und drei Personen von ischämischen Herzkrankheiten.

Tabelle 1: Betroffenheit nach Pegelklassen, L_{den}

L_{den} , dB(A)	> 55 – ≤ 60	> 60 – ≤ 65	> 65 – ≤ 70	> 70 – ≤ 75	> 75
Betroffene	5.212	2.017	1.051	278	17
Schulen	15	-	-	-	-
Krankenhäuser	-	-	-	-	-
L_{den} , dB(A)	> 55	> 60	> 65	> 70	> 75
Betroffene (kumuliert)	8.575	3.363	1.346	295	17

Quelle: LANUV 2023

Tabelle 2: Betroffenheit nach Pegelklassen, L_{night}

L_{night} , dB(A)	> 50 – ≤ 55	> 55 – ≤ 60	> 60 – ≤ 65	> 65 – ≤ 70	> 70
Betroffene	2.688	1.479	323	16	3
L_{night} , dB(A)	> 50	> 55	> 60	> 65	> 70
Betroffene (kumuliert)	4.509	1.821	342	19	3

Quelle: LANUV 2023

Tabelle 3: Betroffenheit nach gesundheitlichen Auswirkungen

Gesundheitliche Auswirkung	Starke Belästigungen	Starke Schlafstörungen	Ischämische Herzkrankheiten
Betroffene	1.338	274	3

Quelle: LANUV 2023

Betroffene nach Straßenabschnitten (Priorisierung mittels Lärmkennziffer/HotSpots)

Die Darstellungen der Lärmkarten (Abbildungen 3-10) zeigen die räumliche Ausbreitung des Straßenverkehrslärms durch die untersuchten Straßen als Hauptlärmquellen. Sie veranschaulichen wo Menschen von besonders hohen Lärmbelastungen betroffen sind, zeigen jedoch nicht, wo besonders viele Einwohner:innen wohnen. Beides ist notwendig, um Handlungsbedarfe zu priorisieren und zielgerichtet Maßnahmen ergreifen zu können.

Um eine diesbezügliche Bewertung vornehmen zu können wurde auf Grundlage der Kartierungsdaten des Landes eine sogenannte HotSpot-Analyse mittels Ableitung einer Lärmkennziffer vorgenommen.

Dazu wurde zunächst ein 100x100m Raster über die Stadt gelegt. Für jedes Quadrat wurde die Summe der dort lebenden Einwohner:innen und die an den Fassadenpunkten der dortigen Gebäude benannten Pegelüberschreitung ermittelt und zugeordnet.

Als Beurteilungspegel wurden die vom Umweltbundesamt vorgeschlagenen Abstufungen für mittelfristige Kriterien von 60 dB(A) über den Gesamttag und 50 dB(A) in der Nacht angesetzt. Somit werden alle Personen mit erheblichen Belästigungen durch Verkehrslärm in die Bewertung mit einbezogen, was den Empfehlungen des Umweltbundesamts entspricht.

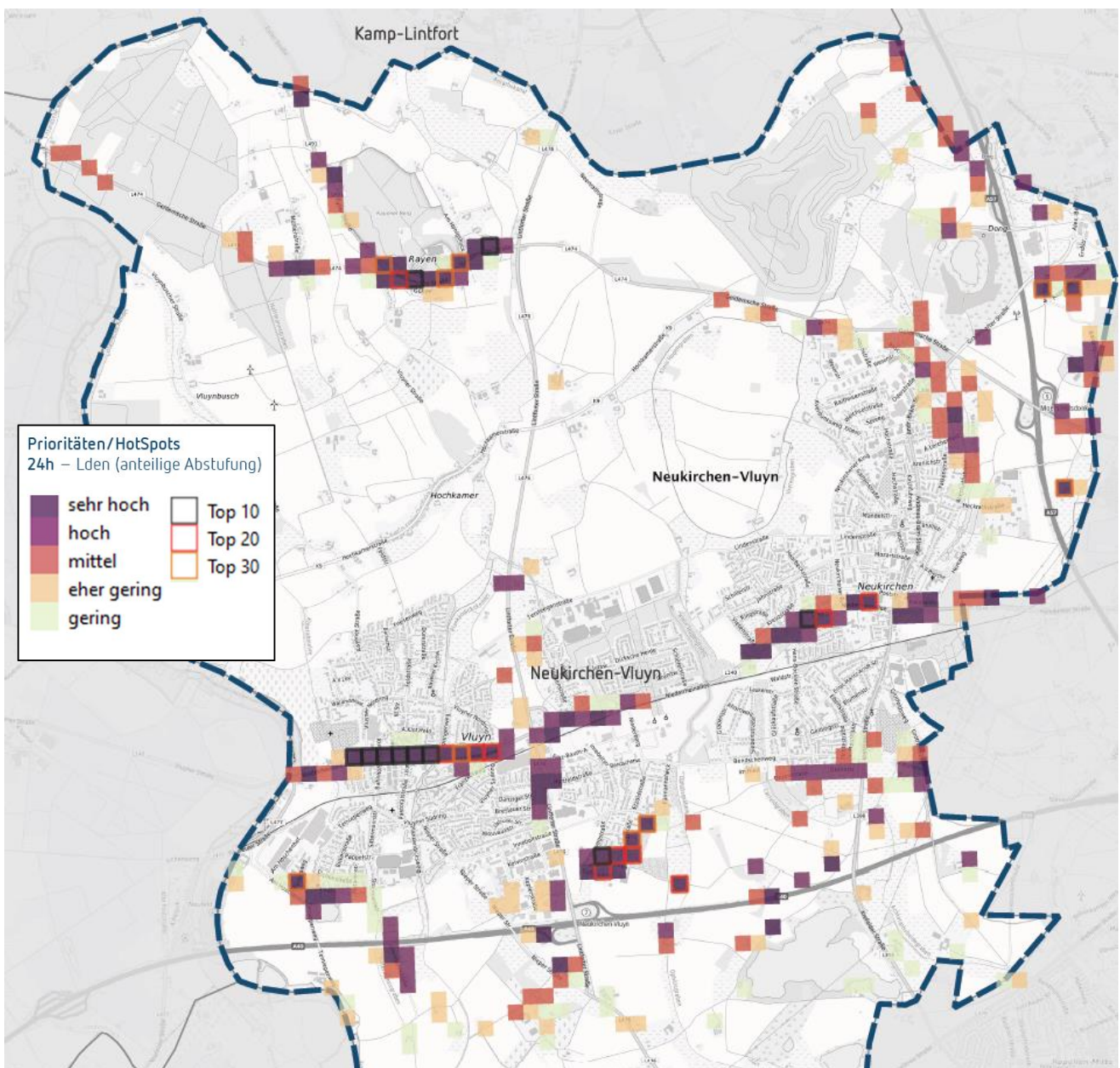
Die Anzahl der betroffenen Einwohner:innen werden schließlich mit der Pegelüberschreitung multipliziert. Im Ergebnis erhält man die sogenannte Lärmkennziffer (LKZ) für jeden Hektar (100x100m-Quadrat).

Anhand dieses Wertes lassen sich die Raumeinheiten entsprechend ihrer Lärmrelevanz untereinander bewerten und einstufen.

In den folgenden Kartendarstellungen wurden die Lärmkennziffern in 20%-igen Schritten relativ nach ihrer Höhe dargestellt. Sehr hoch bedeutet also, dass es sich um die obersten 20% der Lärmkennziffern im Stadtgebiet handelt. Zusätzlich wurden die 30 höchsten Lärmkennziffern mittels farbiger Umrandung in 3-stufiger Clusterung hervorgehoben. Dabei handelt es sich also um die 30 Quadranten mit der höchsten Lärmkennziffer im Stadtgebiet.

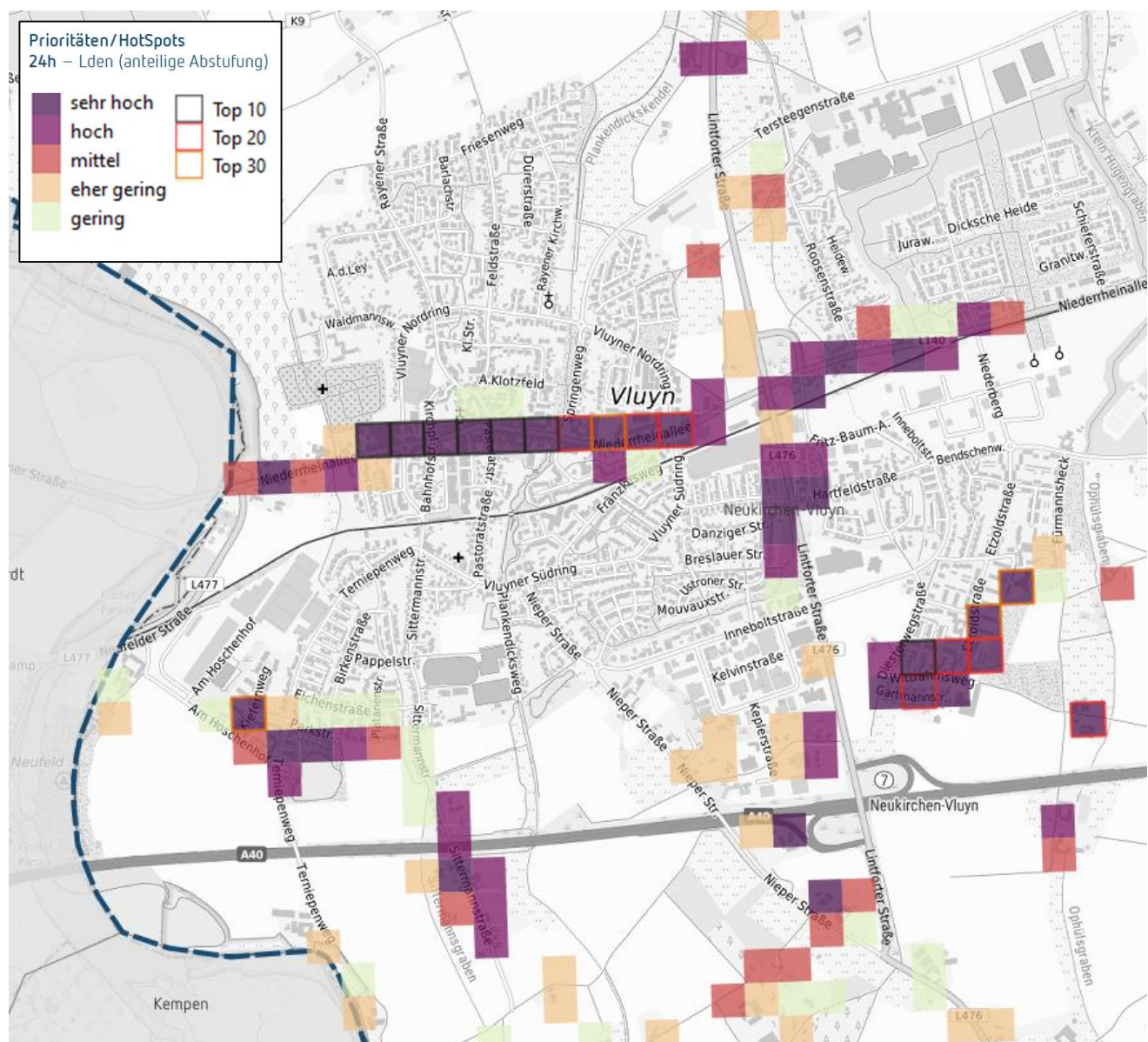
Anhand dieser Darstellung wurden Straßenabschnitte gebildet und in ihrem Handlungsbedarf auf Grundlage der Lärmkennziffer priorisiert.

Bei Beurteilung der Maßnahmenpriorität wird neben der Priorisierung mittels Lärmkennziffer auch stets die absolute Zahl der Betroffenen (über 50 bzw. 60 dB(A)) und die mittlere sowie maximale Pegelhöhe an den dortigen Gebäuden betrachtet, wie sie im jeweiligen Steckbrief angegeben ist.

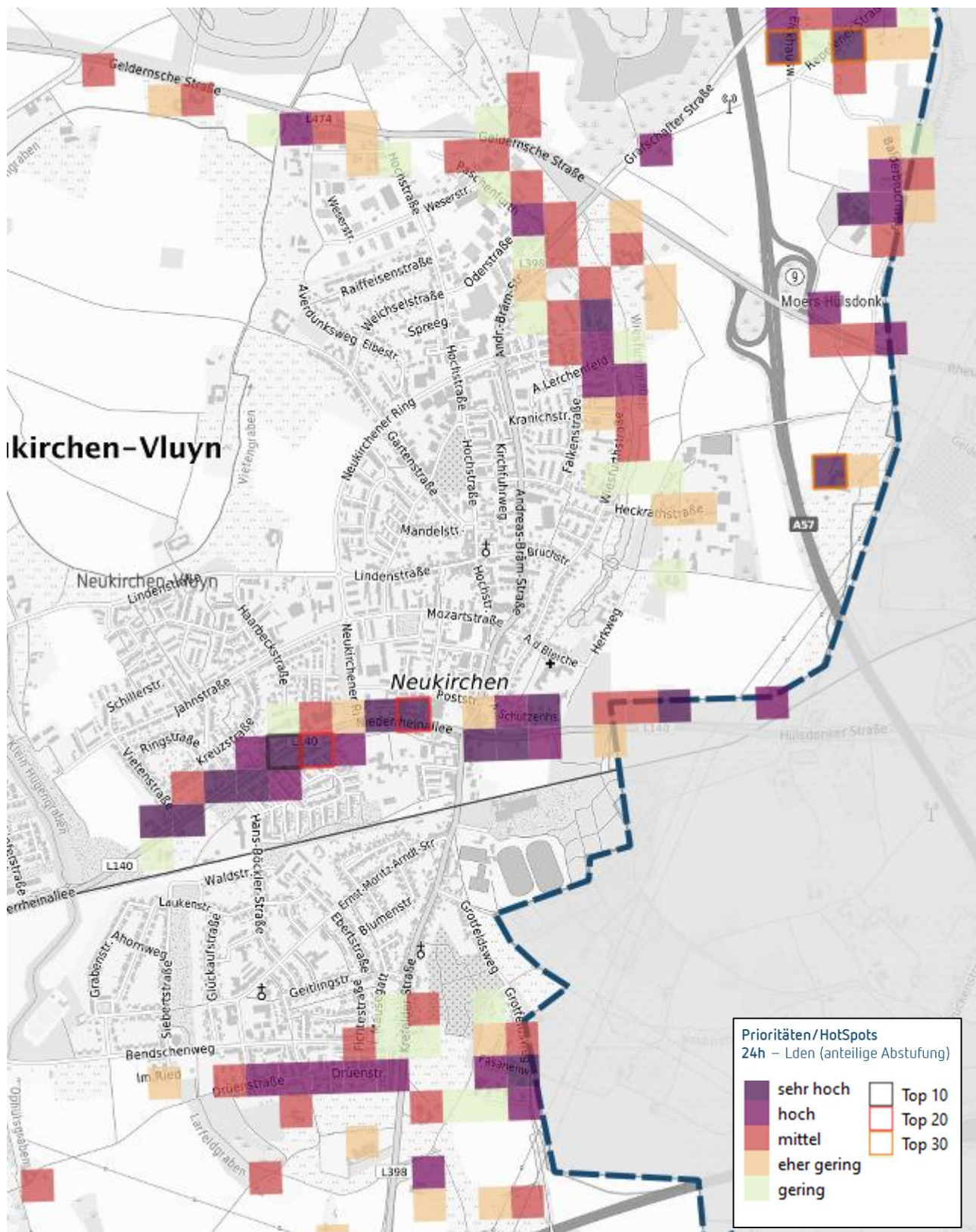
Abbildung 11: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer (L_{den})

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Kartierungsdaten des LANUV 2023; Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

Abbildung 12: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer (L_{den}), Fokus auf Vluyn



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Kartierungsdaten des LANUV 2023; Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

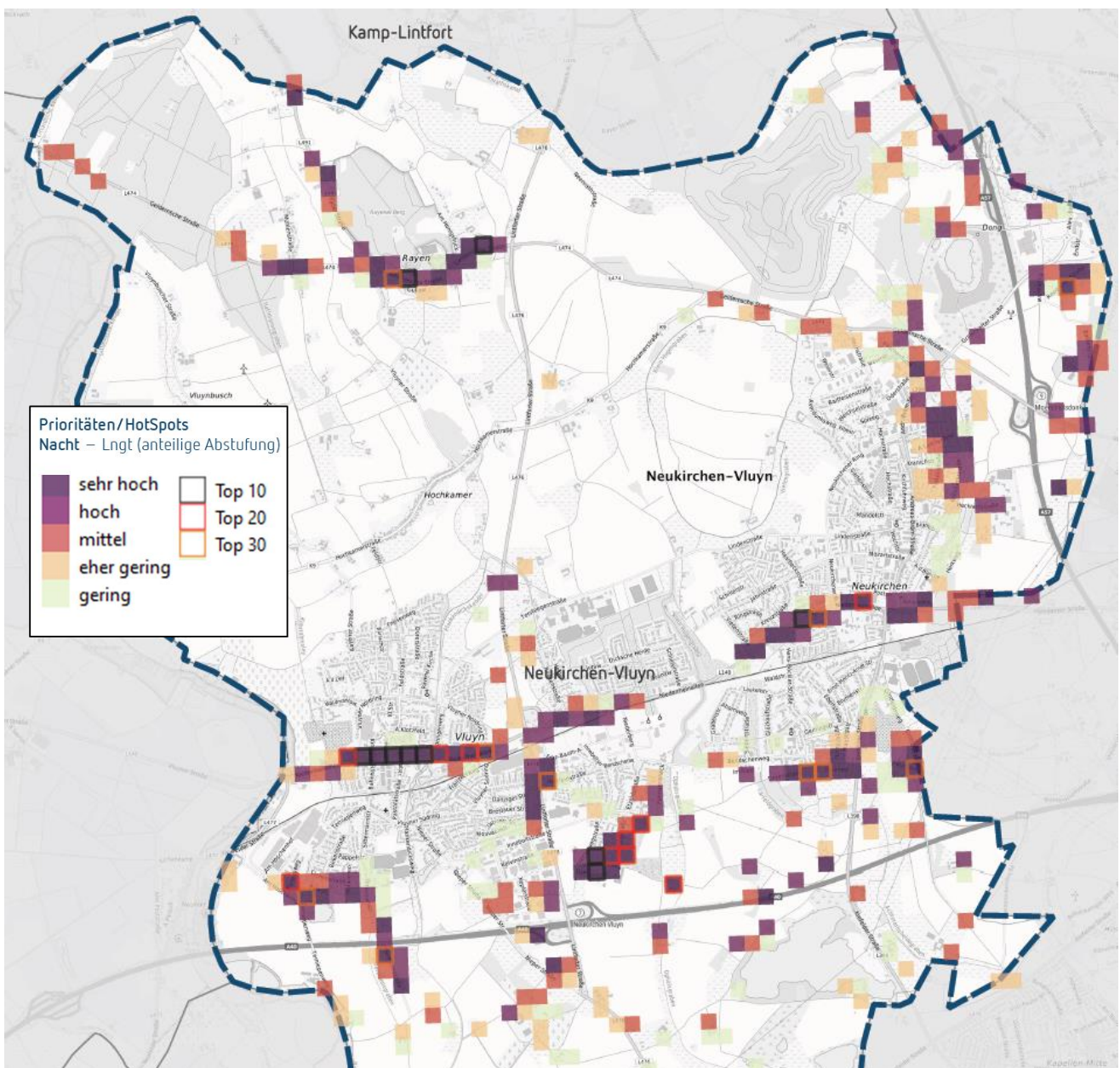
Abbildung 13: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer (L_{den}), Fokus auf Neukirchen

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Kartierungsdaten des LANUV 2023; Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

Abbildung 14: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer (L_{den}), Fokus auf Rayen

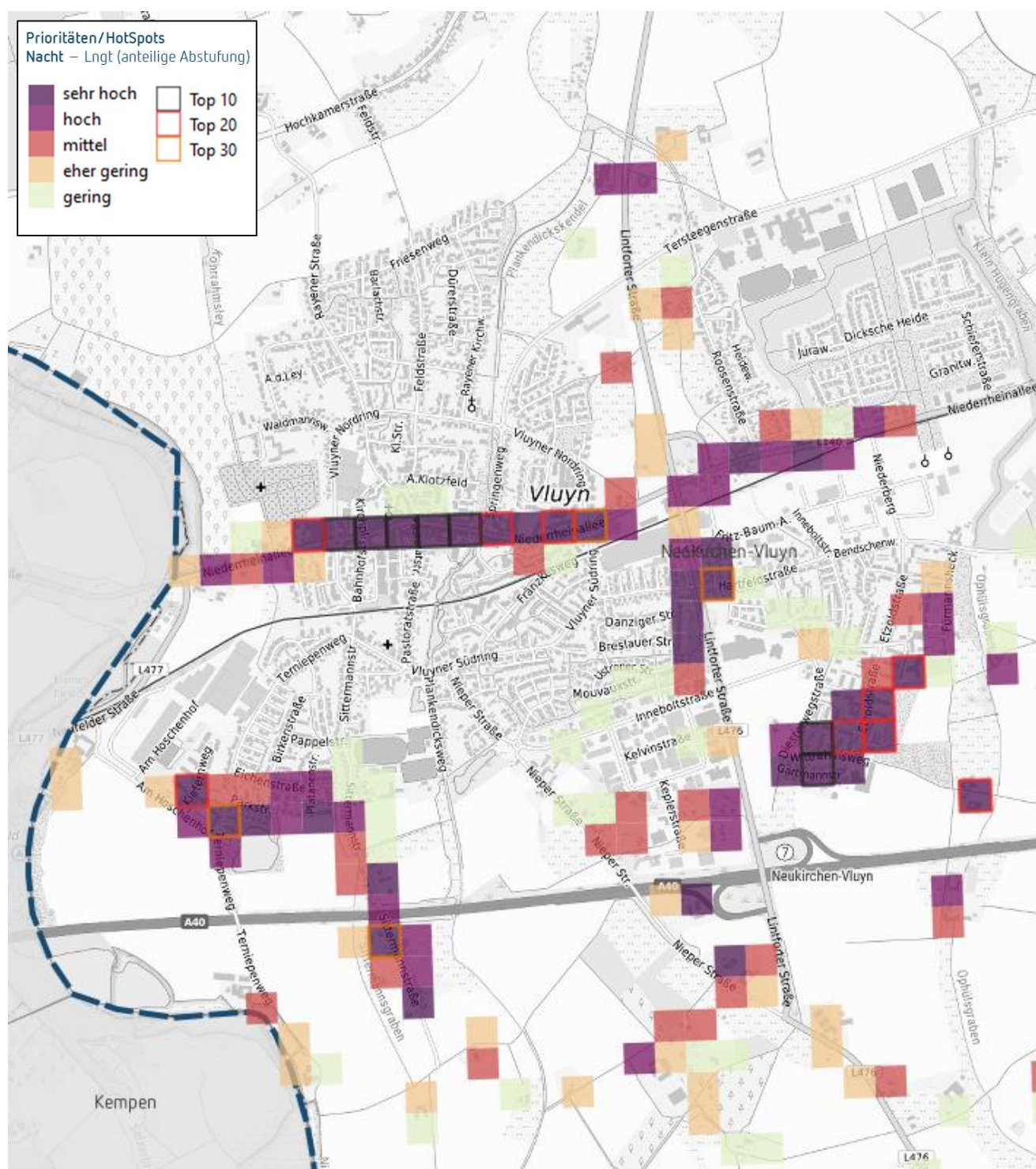


Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Kartierungsdaten des LANUV 2023; Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

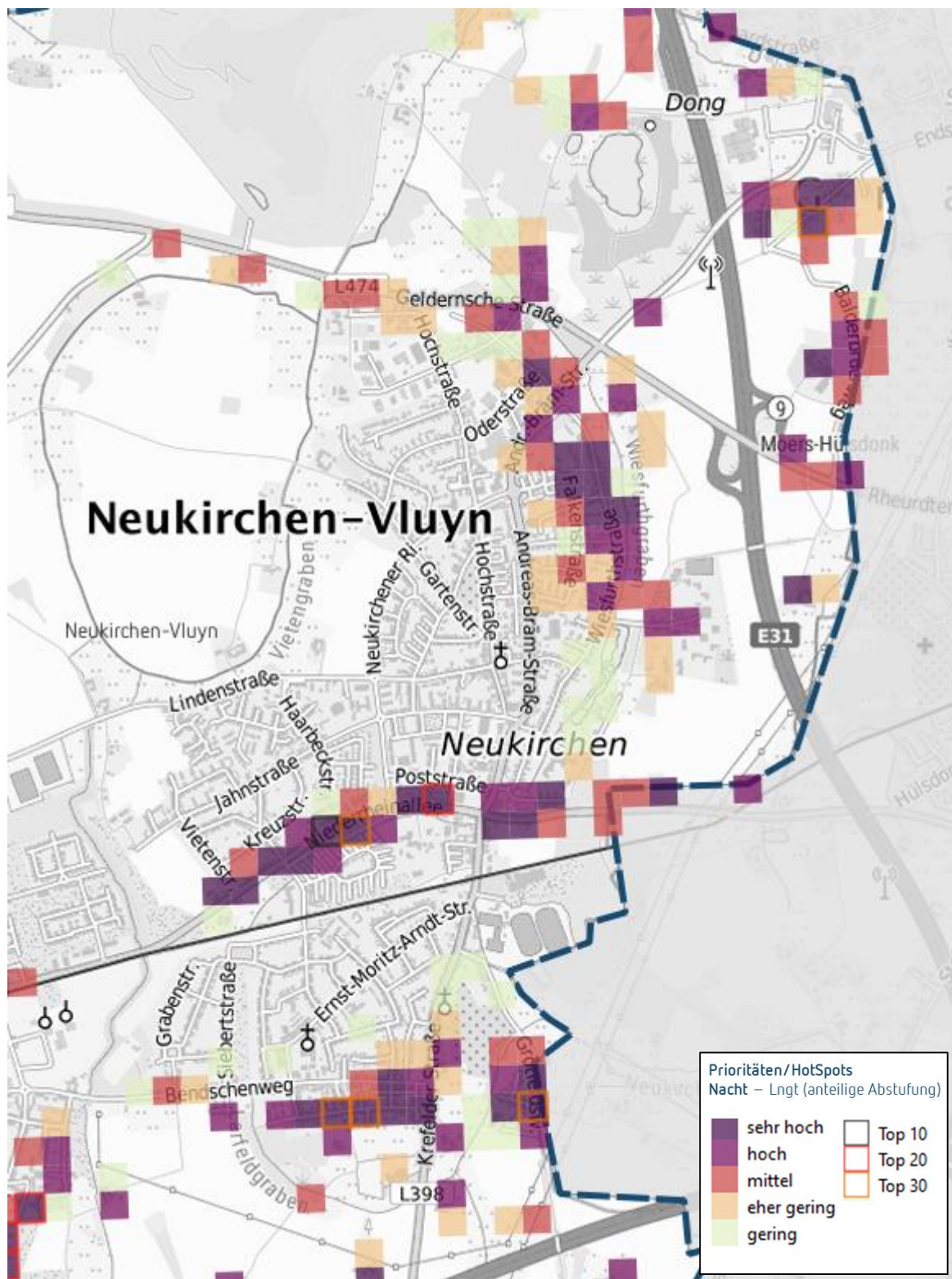
Abbildung 15: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer (L_{night})

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Kartierungsdaten des LANUV 2023; Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

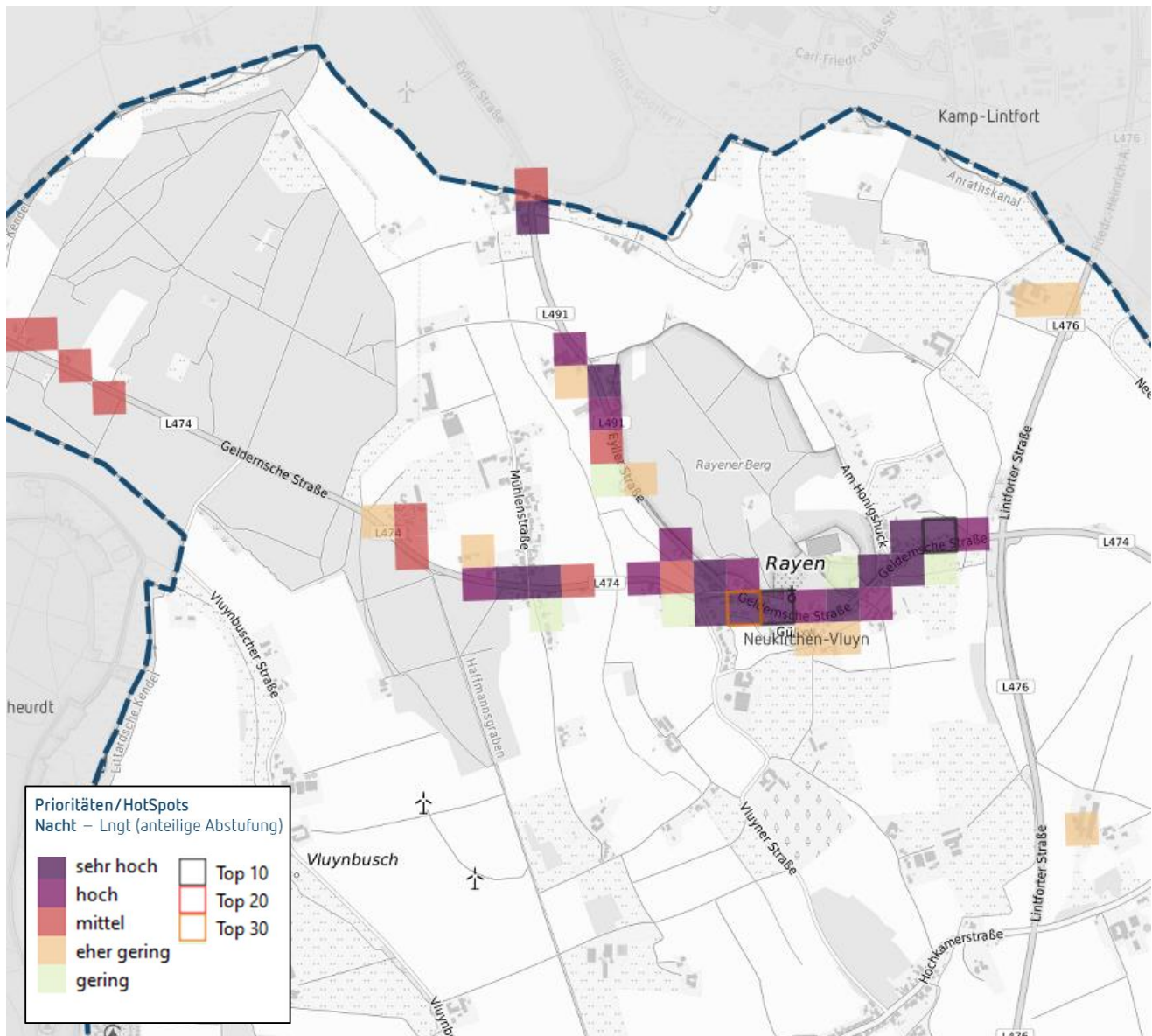
Abbildung 16: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer (L_{night}), Fokus auf Vluyn



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Kartierungsdaten des LANUV 2023; Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

Abbildung 17: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer (L_{night}), Fokus auf Neukirchen

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Kartierungsdaten des LANUV 2023; Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

Abbildung 18: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer (L_{Night}), Fokus auf Rayen

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Kartierungsdaten des LANUV 2023; Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

Die zuvor dargestellten Abbildungen verdeutlichen, dass auf den ersten Blick kaum Unterschiede zwischen der ganztägigen (L_{den}) und nächtlichen (L_{night}) Lärmbelastung auftreten. Lediglich in der Stärke und Ausdehnung der kritischen Belastung gibt es Veränderungen (was einerseits an geringeren Verkehrsmengen und andererseits an den niedrigeren Bewertungspegeln nachts liegt). Nachts treten daher die Siedlungsrandbereiche stärker in den Vordergrund, welche durch die Autobahnen belastet werden. Ganztägig wird aber dennoch deutlich, dass die HotSpots sich insbesondere auf die innerörtlichen Bereiche konzentrieren.

Die höchsten Lärmkennziffern – also Faktor aus Betroffenen und Pegelüberschreitungen – treten an den folgenden Straßenabschnitten auf. Sie sind sortiert entsprechend der Straßenbezeichnung.

Tabelle 4: Übersicht prioritär zu betrachtender Straßenabschnitte

#	Straße	von...	bis...	Priorität
1	Autobahn A 40	südlicher Ortsrand Vluyn (westl. AS Neukirchen-Vluyn)		hoch
2	Autobahn A 40	südlicher Ortsrand Neukirchen (östl. AS Neukirchen-Vluyn)		hoch
3	Autobahn A 57	östlicher Ortsrand Neukirchen und Dong		hoch
4	L 140: Niederrheinallee (Stadtmitte Vluyn)	Lintforter Straße	etwa Schöttenstraße	hoch
5	L 140: Niederrheinallee (zw. Neukirchen u. Vluyn)	Höhe Roosenstraße	Höhe Moränenweg	niedrig
6	L 140: Niederrheinallee (Stadtmitte Neukirchen)	Vietenstraße	östl. Bebauungskante	hoch
7	L 476: Lintforter Straße	Niederrheinallee	Inneboltstraße	mittel
8	L 474: Geldernsche Straße (Rayen)	Lintforter Straße	westl. Bebauungskante	hoch
9	L 491: Eyller Straße (Rayen)	Geldernsche Straße	nördl. Bebauungskante	niedrig

Auch die Bewohner:innen der Stadt Neukirchen-Vluyn nehmen die Lärmbelastung an den aufgelisteten Straßenabschnitten als störend wahr. Dies bestätigten die Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung (vgl. Kapitel 8). Aber auch abseits der genannten Hotspots wurden Lärmprobleme gemeldet.

Die eingegangenen Anmerkungen aus der Öffentlichkeit werden zusammen mit den Rahmenbedingungen und Maßnahmenempfehlungen für die kartierten Straßenabschnitte in Steckbriefen in Kapitel 7 beschrieben.

5.3 Fazit der Bewertung

Von stark erhöhten Lärmpegeln (mit $L_{\text{den}} > 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{\text{night}} > 60 \text{ dB(A)}$) entlang der durch das Land kartierten Straßenabschnitte sind in Neukirchen-Vluyn rund 1,1 % der Bevölkerung betroffen. Nimmt man die nächste Kategorie der erhöhten Lärmbelastung durch den Straßenverkehr (mit $L_{\text{den}} > 60 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{\text{night}} > 50 \text{ dB(A)}$) dazu, steigt der Anteil der belasteten Einwohner:innen auf etwa 12-16 % der Bevölkerung an.

Diese Werte liegen – verglichen mit den Datengrundlagen für das Bundesland NRW (Stand: 15.09.2023³) – anteilig unter dem Landesmittel (ca. 10-11 % über 50/60 dB(A) bzw. 3% über 60/70 dB(A)). So gesehen lebt es sich in Neukirchen-Vluyn in Bezug auf den Straßenlärm also ruhiger als im restlichen NRW. Allerdings beeinflussen die großen Städte und Ballungsräume maßgeblich den Durchschnittswert. Im Endeffekt ist die Betroffenheit in jeder Kommune und an jeder Straße auf Grundlage der örtlichen Gegebenheiten für sich zu bewerten, da der Verkehrslärm eine tatsächliche Belastung und Gesundheitsgefahr für jede dort wohnende Person darstellt – egal wie viele es insgesamt sind.

Die im Rahmen der Lärmaktionsplanung pflichtgemäß kartierten Straßen stellen dabei lediglich einen Teil der Belastung in den Städten dar. Neben den zu entwickelnden Maßnahmen an den durch das Land kartierten Abschnitten, sollte daher auch stets eine gesamtstädtische Strategie zur Verkehrsreduzierung und somit Lärminderung verfolgt werden. Die Tätigkeit der Lärmreduzierung sollte nicht nur auf den kartierten Straßen liegen, sondern ist eine stadtweite Aufgabe.

Nichtsdestotrotz sind seitens der Kommunen und Behörden die verfügbaren Mittel zum Schutz vor Lärm so einzusetzen, dass möglichst viele Menschen davon profitieren.

Bereiche mit prioritärem Handlungsbedarf entlang der durch das Land kartierten Pflichtstraßen befinden sich in Neukirchen-Vluyn vor allem im dicht bebauten Bereich der Niederrheinallee (Vluyn und Neukirchen), gefolgt von den Autobahnen A 40 und A 57 sowie der L 476 in Vluyn und der Geldernschen Straße in Rayen.

Die Analyse mittels Lärmkennziffern verdeutlicht dort, dass die Mehrheit der Top 30 Lärmkennziffern sowohl nachts als auch tagsüber insbesondere entlang der Niederrheinallee im Zentrum von Vluyn, an der Geldernschen Straße in Rayen und im Süden auf Höhe der A 40-Anschlussstelle Neukirchen-Vluyn sowie an der Niederrheinallee im Zentrum von Neukirchen auftreten. Dementsprechend ist für die Ortskerne entlang der Niederrheinallee, für Rayen und die Autobahn ein priorisierter Handlungsbedarf anzusetzen.

Das Kapitel 7 gibt zu Beginn einen Überblick über die möglichen Maßnahmenansätze und konkretisiert diese danach im räumlichen Bezug.

³ Datengrundlage des UBA auf Basis der Lärmaktionsplanung und -kartierungen; zum genannten Zeitpunkt lagen noch nicht alle Daten der Kommunen vor.

6 Ausweisung „Ruhiger Gebiete“

Aufgabe der Lärmaktionsplanung ist neben der Reduzierung des Straßenverkehrslärms und des Lärms, von dem die Anwohnenden betroffen sind, der Schutz von sogenannten „Ruhigen Gebieten“. In der Stufe 4 der Lärmaktionsplanung wurden die Kommunen explizit aufgefordert, Ruhige Gebiete auszuweisen. Die Auswahl und Festlegung der Ruhigen Gebiete sind in das Ermessen der zuständigen Behörde (in NRW die Kommunen) gestellt.

Die Ausweisung Ruhiger Gebiete ist als eine Vorsorgeplanung zu verstehen. Das Ziel muss nicht zwangsläufig sein, diese Gebiete von Lärm zu befreien oder den Lärm zu mindern. Unter Umständen kann für ein Ruhiges Gebiet auch die Zielvorgabe gelten, eine zukünftige Lärmzunahme zu verhindern.

Ruhige Gebiete können sowohl innerstädtische Freiflächen oder bebaute Flächen als auch kleinere und größere Freiflächen außerhalb einer Stadt sein. Bisher existieren noch keine festgelegten Kriterien, die zur Bestimmung von Ruhigen Gebieten herangezogen werden können. Die Umgebungs-lärmrichtlinie unterscheidet lediglich zwischen „Ruhigen Gebieten in Ballungsräumen“ und „Ruhigen Gebieten auf dem Land“, ohne konkrete weitere Hinweise zu geben. Zur Bestimmung von Ruhigen Gebieten werden daher augenblicklich noch qualitative Kriterien herangezogen, insbesondere, da in den meisten Kommunen keine flächendeckende Lärmkartierung erfolgt.

Als **Ruhige Gebiete in Ballungsräumen** können v. a. jene Flächen ausgewiesen werden, die einen Schwerpunkt auf Erholung und Freizeit legen, der breiten Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von hohen Lärmpegeln im Alltag bieten können. Dies können bspw. innerstädtische Ruheräume wie Stadtparks, Krankenhaus-parks, Friedhöfe oder auch ruhige Wohngebiete sein. Auch innerstädtische Grünachsen oder Flussbereiche kommen in Betracht.

Diese Flächen müssen nicht zwangsläufig lärm-unbelastet sein, dies ist ohnehin kaum möglich. Als Richtwert kann angesehen werden, dass das Gebiet eine überwiegend unter L_{den} 50 dB(A) liegende Lärmbelastung aufweist. Weitere Anhaltspunkte können bspw. sein, dass die Flächen von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden oder für die Erholung und für die soziale Kontaktpflege eine besondere Rolle spielen.

Ruhige Gebiete auf dem Land sind Gebiete, die keinem (relevanten) Verkehrs-, Industrie- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete. Ruhige Gebiete auf dem Land können bspw. größere Wiesen- oder Waldflächen sein, die weitgehend naturbelassen sind, aber auch durch eine land- oder forstwirtschaftliche Nutzung geprägt sein können. Anhaltspunkte bieten Pegelwerte von 40 dB(A) und weniger sowie auch die in der Landschaftsplanung ausgewiesenen Flächen wie bspw. Biotopverbundachsen. Für Ruhige Gebiete auf dem Land bietet sich auch eine großflächige interkommunale Vernetzung von Natur- und Erholungsgebieten an.

Bei der Auswahl der Kriterien zur Identifikation möglicher Ruhiger Gebiete wird sich an den Leitfäden des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg⁴ und des Umweltbundesamtes⁵ orientiert.

Tabelle 5 stellt eine Übersicht von gängigen Kriterien, die in dem Leitfaden des Umweltbundesamtes (UBA) vorzufinden sind, dar.

Tabelle 5: Gängige Kriterien Ruhiger Gebiete

	Innerstädtische Erholungsflächen, Stadtoasen	Ruhiges Gebiet, ruhiger Stadtraum	Landschaftlich geprägte Erholungsräume
Akustische Kriterien	L _{DEN} 55 dB(A) bis L _{DEN} 60 dB(A) oder in der Kernfläche um 6 dB(A) leiser als im am stärksten belasteten Bereich	L _{DEN} 50 dB(A) bis L _{DEN} 55 dB(A)	L _{DEN} 40 dB(A) bis L _{DEN} 50 dB(A)
Flächennutzung	Grünflächen, Parks, Friedhöfe, Spielplätze, Kleingärten, Altenheime	Wald, Grünflächen, Parks, Feld, Flur und Wiesen	Naturschutzgebiete, Landwirtschaft, Wald, Wasser, Moore
Mindestgröße	bis 30 ha	3 bis 400 ha	30 bis 6.400 ha
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Wohngebietsnah, fußläufig erreichbar		
Zusammenfassung	Innerstädtische Grünflächen und Parks als Ruheoasen für die Anwohnenden	Mittelgroße Naturflächen, die Anwohnenden zur Erholung dienen und ruhiger sind als Stadtoasen	Große, außerhalb der Innenstadt gelegene Flächen

Quelle: UBA 2018: 15

Eine Kombination aus akustischen Kriterien, Gebietstyp und tatsächlicher Nutzung ist entsprechend den Empfehlungen des UBA und der bisher gängigen Praxis als rechtlich zulässig und fachlich sinnvoll zu bewerten. Dabei sei die Wahrnehmung als Ruhiges Gebiet relativ zum umgebenden Gebiet zu bestimmen. Lediglich könne ein tatsächlich verlärmtes Gebiet, das gerade nicht als Ruhiges Gebiet wahrgenommen wird, auch nicht als Ruhiges Gebiet festgesetzt werden. (vgl. UBA 2018: 18)

Rechtliche Wirkung der Ausweisung als ruhiges Gebiet

Bei der Festlegung von Ruhigen Gebieten handelt es sich – wie auch bei den sonstigen Inhalten des LAP – um planungsrechtliche Festlegungen, die von den zuständigen Planungsträger:innen zu berücksichtigen sind (§47d Abs. 6 BImSchG). Ist eine Fläche als Ruhiges Gebiet ausgewiesen, so löst dies die Pflicht für nachfolgende Planungen aus, den Schutzauftrag, der mit der Festsetzung als Ruhiges Gebiet verbunden ist, zu berücksichtigen. So muss der Lärmschutz des Ruhigen Gebiets zukünftig in der Abwägung anderer Planungen (z. B. Bauleitplanung) besondere Berücksichtigung finden. Die Notwendigkeit von Maßnahmen, Eingriffen und Planungen, die erwartungsgemäß zu einer Erhöhung der Lärmbelastung dort beitragen werden, muss dann nachvollziehbar begründet werden – sofern sie denn erforderlich sind. Weitergehende planungsrechtliche Festlegungen (bspw. der Schutz dieser Gebiete vor Überbauung bzw. störender Anbauung in der Flächennutzungsplanung oder in der Bauleitplanung) sind in Abstimmung mit den jeweiligen Planungsträger:innen zu

⁴ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2019): Ruhige Gebiete – Leitfaden zur Festlegung in der Lärmaktionsplanung.

⁵ Umweltbundesamt (2018): Ruhige Gebiete – Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung.

formulieren, konkrete Maßnahmen (bspw. Verkehrsregelungen) sind im Einvernehmen mit den für die Umsetzung zuständigen Behörden (bspw. Straßenverkehrsbehörde) auf Grundlage des jeweiligen Fachrechts zu entwickeln.

Zum Schutz der Ruhigen Gebiete kommen laut UBA 2018 v. a. folgende Möglichkeiten in Betracht:

- Überprüfung von Maßnahmen der Freiraum-, Stadt- und Verkehrsplanung
- Berücksichtigung bei der Bauleitplanung und bei Zulassungsverfahren
- Vermeidung von Siedlungserweiterungen
- Schaffung von Pufferzonen
- Aufnahme in Flächennutzungsplan und Landschaftsprogramm und damit einhergehend die Nutzung des entsprechenden Planungsinstrumentariums
- Des Weiteren kommen Maßnahmen der Lärmsanierung und Lärmschutzmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwälle in Betracht. Auch Verkehrsberuhigung oder -verlagerung im Umfeld kann sich positiv auswirken, sofern im Gegenzug dadurch nicht andere sensible Siedlungsbereiche stärker belastet werden.

6.1 Ruhige Gebiete in Neukirchen-Vluyn

Große Teile des Neukirchen-Vluyner Stadtgebietes sind ländlich geprägt und werden nur teilweise von der Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen getroffen. Es gibt weite Felder und Waldflächen, einen Golfplatz sowie die ehemalige Bergehalde Norddeutschland, die prädestinierend auch als „Berg der Stille“ bezeichnet wird⁶.

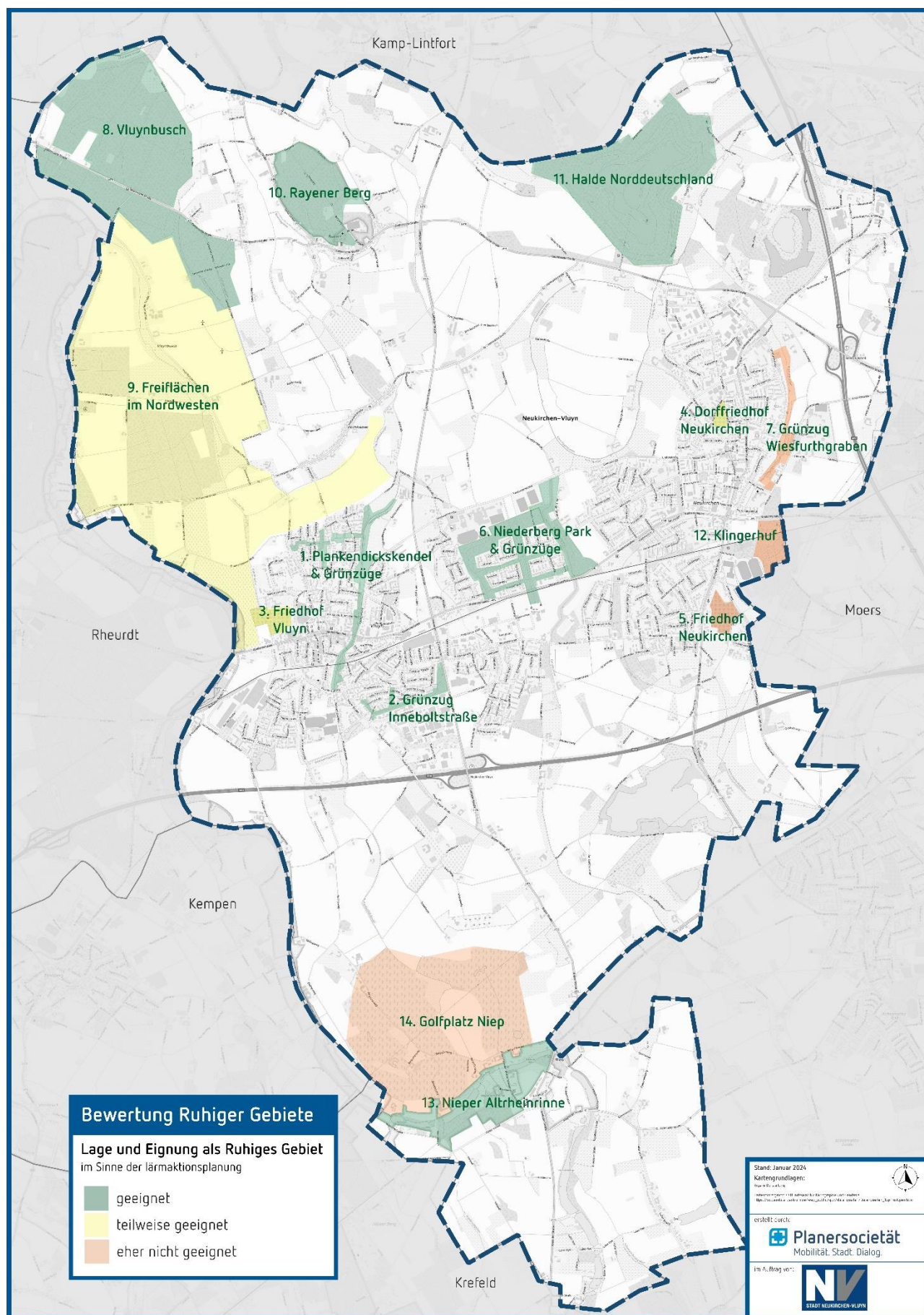
Aber auch in den bebauten Ortskernen gibt es kleinere Flächen und Grünzüge, die durchaus als Ruhige Gebiete in Frage kommen können. Dies sind insbesondere die Grünzüge und -achsen entlang des Plankendieckskendels sowie die Freiflächen und Grünzüge inmitten des Wohngebietes südlich des Vluyners Südrings und nördlich/östlich der Nieper- bzw. Inneboltstraße.

Im Rahmen der ersten, frühzeitigen Beteiligungsphase wurden keine Vorschläge aus der Bevölkerung zu möglichen Ruhigen Gebieten abgegeben. Während der Öffentlichkeitsveranstaltung wurde angeregt, die ruhigen Gebiete nochmals deutlich auf Freiflächen nordwestlich von Vluyn, den Friedhof Neukirchen sowie die Freiflächen Klingerhuf auszuweiten (vgl. Kapitel 8).

In der folgenden Karte sind die Bereiche, welche der LAP als mögliche Ruhige Gebiete untersucht hat, dargestellt und ihre grundsätzliche Eignung farblich gegliedert:

⁶ Ganz so still ist es dort allerdings nicht. Der RVR plant eine verstärkte Tourismus- und Freizeit(sport)nutzung der Halde. Mehr oder weniger regelmäßig finden Konzerte statt. Überdies soll südöstlich der Halde ein neues Abgrabungsgebiet entstehen. Als ruhiges Gebiet ohne Verkehrslärm kann die Halde aber trotzdem in Betracht kommen.

Abbildung 19: Untersuchungsflächen für potenzielle Ruhige Gebiete in der Stadt Neukirchen-Vluyn



Quellen: Eigene Darstellung; Kartendarstellung Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie,
 Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

Steckbriefe und Argumentation zu den Ruhigen Gebieten in Neukirchen-Vluyn

Der LAP untersuchte die folgenden Bereiche im Neukirchen-Vluyner Stadtgebiet zur möglichen Ausweisung als Ruhige Gebiete:

- 1. Stadtgrün-Band des Plankendickskendel und angrenzende Grünzüge
- 2. Grünzug Inneboltstraße
- 3. Friedhof Vluyn
- 4. Dorffriedhof Neukirchen
- 5. Friedhof Neukirchen
- 6. Niederbergpark & Grünzüge
- 7. Grünzug Wiesfurthgraben
- 8. Waldgebiet Vluynbusch
- 9. Freiflächen im Nordwesten der Stadt
- 10. Rayener Berg
- 11. Halde Norddeutschland
- 12. Klingerhuf
- 13. Nieper Altrheinrinne
- 14. Golfplatz Niep

Als für eine Ausweisung als Ruhiges Gebiet geeignet wurden die Flächen 1, 2, 6, 8, 10, 11 und 13 eingestuft. Sie stellen allesamt attraktive, ruhige Flächen dar, die der Erholung und sanften Freizeitnutzung dienen können.

Als nur teilweise geeignet wurden die Flächen 3, 4 und 9. Dabei handelt es sich um zwei Friedhöfe (Vluyn und Dorffriedhof Neukirchen), die aufgrund ihrer Nutzung als Ruhestätte eher nicht für typische, erholsame Freizeitnutzung zur Verfügung stehen, sowie die sehr große Freifläche im Osten, welche aufgrund ihrer Größe und vielfältigen landwirtschaftlichen Nutzung bzw. Besitzverhältnisse bislang nicht klar abgrenzbar ist.

Als eher nicht geeignet wurden die Flächen 5, 7, 12 und 14 eingestuft. Dies ist der Friedhof Neukirchen, welche zusätzlich zu seiner Nutzungseinschränkung auch durch die Autobahn und Krefelder Straße eine recht hohe Lärmbelastung aufweist. Gleiches gilt für den Grünzug Wiesfurthgraben und die Anlage Klingerhuf, die durch die Autobahn belastet werden. Perspektivisch könnte sich hier im Rahmen von Lärmschutzmaßnahmen beim geplanten Ausbau der Autobahn jedoch etwas ändern und ein potenzielles ruhiges Gebiet könnte bei der Bewertung des Lärmschutzbedarfs durchaus ein zusätzliches Argument bieten. Ebenfalls als eher nicht geeignet wurde der Golfplatz Niep eingestuft, da es sich dabei um eine private Anlage handelt, die nur eingeschränkt der Öffentlichkeit zur Verfügung steht.

Die nachfolgenden Kurzbeschreibungen fassen die jeweiligen Argumentationen zusammen.

1	Plankendickskendel und angrenzende Grünzüge		ca. 20 ha
Akustisches Kriterium:	Teilweise erfüllt. Es bestehen in wenigen Teilbereichen Lärmeinwirkungen ausgehend von den kartierten Landesstraßen Lintforter Straße und Niederrheinallee.		
Verkehrslärm < 55 dB(A)			
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Die Straßen und Gebäude-/Gartennutzungen in den angrenzenden Wohnlagen wirken ihrerseits Lärm, der allerdings aufgrund der reduzierten Geschwindigkeit und geringen Verkehrsmenge als niedrig einzustufen ist.		
Flächennutzung	Grünflächen und Gewässer; Wohnen im Umfeld		
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Die Grünzüge sind für die lokale Bevölkerung sehr gut erreichbar und durchziehen die Wohngebiete. Viele Wege und Pfade vernetzen die Flächen miteinander.		
Einschätzung der Öffentlichkeit	Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine negativen Stimmen gegen eine Eignung als Ruhiges Gebiet geäußert.		
Verkehrliche Anbindung	Sehr gut fußläufig oder mit dem Rad erreichbar.		
Eignung als Ruhiges Gebiet?			
Ja. Als kleinflächige Grünfläche durchzieht dieses Gebiet einen großen Teil des Siedlungskörpers des Ortsteils Vluyn. Es bietet der dortigen Bevölkerung eine ruhige, gut vernetzte und grüne Struktur abseits der Straßen.			

2	Grünzug Inneboltstraße		ca. 3,5 ha
Akustisches Kriterium: Verkehrslärm < 55 dB(A)	Teilweise erfüllt. Es bestehen im Osten der Fläche Lärmeinwirkungen ausgehend von der kartierten Landesstraßen Lintforter Straße sowie leichte Belastungen von der Autobahn 40 aus Süden.		
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Die Straßen und Gebäudenutzungen in den angrenzenden Wohn- und Gewerbelagen wirken ihrerseits Lärm, der allerdings aufgrund der reduzierten Geschwindigkeit und geringen Verkehrsmenge als niedrig einzustufen ist.		
Flächennutzung	Grünflächen; Wohnen (nördlich) und Gewerbe (südlich) im Umfeld		
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Der Grünzug ist für die lokale Bevölkerung sehr gut erreichbar.		
Einschätzung der Öffentlichkeit	Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine negativen Stimmen gegen eine Eignung als Ruhiges Gebiet geäußert.		
Verkehrliche Anbindung	Sehr gut fußläufig oder mit dem Rad erreichbar.		
Eignung als Ruhiges Gebiet?			
Ja. Als kleinflächige Grünfläche durchzieht dieses Gebiet den südlichen Siedlungskörpers des Ortsteils Vluyn. Der Grünzug bietet einen Rückzugsort abseits der Straßen. Er trennt zudem das südliche Gewerbe von der nördlichen Wohnnutzung ab.			

3	Friedhof Vluyn		ca. 5 ha
Akustisches Kriterium: Verkehrslärm < 55 dB(A)	Erfüllt. Es besteht keine Lärmeinwirkungen ausgehend von den kartierten Hauptverkehrsstraßen.		
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Die Nutzung als Friedhof stellt eine sehr ruhige Eigenschaft dar. Die nördlich gelegene Schule ist zeitweise hörbar.		
Flächennutzung	Friedhof		
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Als private bzw. halb-öffentliche Fläche ist der Friedhof für jeden zugänglich, in seiner Nutzungsform aber auf die Grabpflege sowie leises Spazieren beschränkt.		
Einschätzung der Öffentlichkeit	Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine negativen Stimmen gegen eine Eignung als Ruhiges Gebiet geäußert.		
Verkehrliche Anbindung	Über die Kohrrahmsley und den Waldmannsweg ist der Friedhof mit seinen beiden Parkplätzen sehr gut erreichbar.		
Eignung als Ruhiges Gebiet?			
Teilweise. Der Friedhof stellt ein ruhiges Gebiet dar, in dem – aufgrund seiner Nutzung als Ruhestätte – auch zukünftig keine lauten Nutzungen zulässig sein werden. Dies beschränkt zugleich aber auch die Freizeitfunktion, so dass er eher speziell für Friedhofsbesuchende als Ziel in Frage kommt.			

4	Dorffriedhof Neukirchen		ca. 1,7 ha
Akustisches Kriterium: Verkehrslärm < 55 dB(A)	Erfüllt. Es besteht keine Lärmeinwirkungen ausgehend von den kartierten Hauptverkehrsstraßen.		
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Die Nutzung als Friedhof stellt eine sehr ruhige Eigenschaft dar. Lärmwirkungen werden sicherlich von der Andreas-Bräm-Straße bis dorthin vordringen.		
Flächennutzung	Friedhof		
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Als private bzw. halb-öffentliche Fläche ist der Friedhof für jeden zugänglich, in seiner Nutzungsform aber auf die Grabpflege sowie leises Spazieren beschränkt.		
Einschätzung der Öffentlichkeit	Der Friedhof wurde ergänzend zu den anderen beiden Friedhöfen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung als Ruhiges Gebiet vorgeschlagen.		
Verkehrliche Anbindung	Über die Hochstraße und die Ludwig-Doll-Straße ist der Friedhof gut erreichbar.		
Eignung als Ruhiges Gebiet?			
Teilweise. Der Friedhof stellt ein ruhiges Gebiet dar, in dem – aufgrund seiner Nutzung als Ruhestätte – auch zukünftig keine lauten Nutzungen zulässig sein werden. Dies beschränkt zugleich aber auch die Freizeitfunktion, so dass er eher speziell für Friedhofsbesuchende als Ziel in Frage kommt.			

5	Friedhof Neukirchen		ca. 4,8 ha
Akustisches Kriterium: Verkehrslärm < 55 dB(A)	Nicht erfüllt. Es bestehen Lärmeinwirkungen ausgehend von der Autobahn A 40 im Süden des Gebiets.		
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Die Nutzung als Friedhof stellt eine sehr ruhige Eigenschaft dar. Weitere Lärmeinflüsse werden von der L 398 (Krefelder Straße) auf den Friedhof einwirken.		
Flächennutzung	Friedhof		
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Als private bzw. halb-öffentliche Fläche ist der Friedhof für jeden zugänglich, in seiner Nutzungsform aber auf die Grabpflege sowie leises Spazieren beschränkt		
Einschätzung der Öffentlichkeit	Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine negativen Stimmen gegen eine Eignung als Ruhiges Gebiet geäußert.		
Verkehrliche Anbindung	Der Friedhof ist sehr gut von der Krefelder Straße aus erreichbar.		
Eignung als Ruhiges Gebiet?			
Eher nein. Der Friedhof stellt ein an sich ruhiges Gebiet dar, in dem – aufgrund seiner Nutzung als Ruhestätte – auch zukünftig keine lauten Nutzungen zulässig sein werden. Dies beschränkt zugleich aber auch die Freizeitfunktion, so dass er eher speziell für Friedhofsbesuchende als Ziel in Frage kommt. Die Lärmwirkungen der Autobahn und Krefelder Straße sind derzeit zu hoch, um den Friedhof als Ruhiges Gebiet auszuweisen, so dass er eher nur perspektivisch eines werden könnte.			

6	Niederbergpark und angrenzende Grünzüge		ca. 27 ha
Akustisches Kriterium:	Teilweise erfüllt. Es bestehen in den Randbereichen leichte Lärmeinwirkungen ausgehend von der L 140 (Niederrheinallee) sowie der L 476 (Lintforter Straße).		
Verkehrslärm < 55 dB(A)			
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Leichte Lärmwirkungen der umliegenden Wohngebiete sowie der Schule und Sportanlagen.		
Flächennutzung	Grünflächen, Park; Wohnen im Umfeld		
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Der Park stellt einen ruhigen Rückzugsort und autofreie Vernetzungsflächen für die Bevölkerung dar. Er wird auch durch eine größere Gruppe, als nur die lokalen Anlieger zu Freizeitwecken besucht.		
Einschätzung der Öffentlichkeit	Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine negativen Stimmen gegen eine Eignung als Ruhiges Gebiet geäußert.		
Verkehrliche Anbindung	Die Anlagen sind sehr gut von der Niederrheinallee erreichbar.		
Eignung als Ruhiges Gebiet?			
Ja. Die Parkfläche stellt einen Rückzugsort für die anwohnende Bevölkerung sowie ein ruhiges Freizeitziel für die Gesamtstadt dar. Die Einflüsse von den umliegenden Hauptstraßen werden weitgehend abgeschirmt.			

7	Grünzug Wiesfurthgraben		ca. 7,8 ha
Akustisches Kriterium: Verkehrslärm < 55 dB(A)	Nicht erfüllt. Es bestehen Lärmeinwirkungen ausgehend von der Autobahn A 57 im Osten der Fläche. Durch den geplanten Autobahnausbau werden diese noch zunehmen.		
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Leichte Lärmwirkungen der westlich angrenzenden Wohnstraßen und -gebäude bzw. Gärten.		
Flächennutzung	Grünflächen; Wohnen im Umfeld		
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Der Grünzug stellt für die Anwohnenden einen grünen Siedlungsrandbereich dar. Für die Gesamtstadt ist die Nutzung weniger attraktiv.		
Einschätzung der Öffentlichkeit	Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Bedenken aufgrund der Lärmwirkung der Autobahn geäußert.		
Verkehrliche Anbindung	Über die Wiesfurthstraße und die abgehenden Nebenstraßen ist die Fläche erreichbar.		
Eignung als Ruhiges Gebiet?			
Eher nein. Aufgrund der Lärmwirkung der Autobahn ist das Gebiet eher perspektivisch als Ruhiges Gebiet geeignet. Im Rahmen des geplanten Autobahnausbaus sollten dann jedoch entsprechende Lärmschutzwände errichtet und Maßnahmen zum Schutz des Gebietes und der dahinterliegenden Wohngebiete ergriffen werden.			

8	Vluynbusch		ca. 160 ha
Akustisches Kriterium: Verkehrslärm < 55 dB(A)	Teilweise erfüllt. Es bestehen Lärmeinwirkungen ausgehend von der L 474 (Geldernsche Straße), die das Gebiet durchschneidet.		
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Keine		
Flächennutzung	Wald- und Landwirtschaftliche Flächen mit Wegen zur Naherholung.		
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Der Raum ist Teil mehrerer Waldzonen rund um Schloss Bloemersheim und den Staatsforst Littard (Rheurdt). Er zeichnet sich durch zahlreiche Erlebniswege für das Naherholungs- und Freizeitbedürfnis der Einheimischen und der Tourist:innen aus (vgl. auch STEK 2040, S 50).		
Einschätzung der Öffentlichkeit	Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine negativen Stimmen gegen eine Eignung als Ruhiges Gebiet geäußert.		
Verkehrliche Anbindung	Über die Geldernsche Straße ist das Gebiet gut erreichbar und wird durch mehrere Wanderwege fußläufig erschlossen.		
Eignung als Ruhiges Gebiet?			
Ja. Das Gebiet stellt – mit Ausnahme des näheren Straßenumfelds an der L 474 – ein ruhiges und erholsames Waldgebiet da, welches für die Bevölkerung auch freizeittechnisch erschlossen ist.			

9	Freiflächen im Nordwesten der Stadt		ca. 265 ha
Akustisches Kriterium: Verkehrslärm < 55 dB(A)	Erfüllt. Es bestehen kaum Lärmeinwirkungen ausgehend von kartierten Hauptverkehrsstraßen.		
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Die K 9 (Hochkamerstraße) wird ebenfalls eine gewisse Lärmwirkung auf das Gebiet haben. In der Umgebung befinden sich zudem Windkraftanlagen.		
Flächennutzung	Überwiegend landwirtschaftliche Flächen.		
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Das Gebiet umfasst große Frei- und Landschaftsflächen im Westen der Stadt, die sich auch in Rheurdt weiterführen. Für die Bevölkerung dient es als nah gelegenes Ausflugs- und Spaziergebiet.		
Einschätzung der Öffentlichkeit	Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde das Gebiet in dieser Ausdehnung als Ruhiges Gebiet vorgeschlagen.		
Verkehrliche Anbindung	Die K 9 durchzieht das Gebiet von Ost nach West. In der Fläche ist es durch kleinere Straßen und Feldwege erschlossen.		
Eignung als Ruhiges Gebiet?			
Teilweise. Das Gebiet kann als große, siedlungsnah Freifläche als ruhiges Gebiet ausgewiesen werden. Überwiegend ist es landwirtschaftlich genutzt, so dass kaum Verkehrslärm entsteht. Zu klären wäre noch die genaue Abgrenzung dieser großen Fläche.			

10	Rayener Berg		ca. 33 ha
Akustisches Kriterium: Verkehrslärm < 55 dB(A)	Teilweise erfüllt. Es bestehen im westlichen Teilbereich Lärmeinwirkungen ausgehend von der L 492 (Eyler Straße).		
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Keine.		
Flächennutzung	Waldgebiet; im südl. Umfeld Sportplatz und Friedhof		
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	„Der Rayener Berg gilt als Geheimtipp der Ruhe und den Ausblick genießender Spaziergänger:innen, denn es gibt durchaus informelle Wegenetze [...] und [der] Beitrag zum gesamten Landschaftsbild Neukirchen-Vluyns ist ebenfalls zu beachten.“ (vgl. STEK 2040, S 51)		
Einschätzung der Öffentlichkeit	Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine negativen Stimmen gegen eine Eignung als Ruhiges Gebiet geäußert.		
Verkehrliche Anbindung	Über die Eyler und Geldernsche Straße ist der Berg gut erreichbar und durch Spazierwege erschlossen.		
Eignung als Ruhiges Gebiet?			
Ja. Der Berg dient sowohl der anliegenden Bevölkerung Rayens als Erholungs- und Rückzugsort. Er wird zudem auch aus dem gesamten Stadtgebiet für ruhige Freizeit Zwecke aufgesucht („Geheimtipp“).			

11	Halde Norddeutschland		ca. 99 ha
Akustisches Kriterium: Verkehrslärm < 55 dB(A)	Teilweise erfüllt. Es bestehen leichte Lärmwirkungen ausgehend von der Autobahn 57 im Osten und der L 474 (Geldernsche Straße) im Süden. Überwiegende ist die Halde davon aber abgeschirmt.		
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Der RVR plant eine verstärkte Tourismus- und Freizeit(sport)nutzung. Unregelmäßig finden Konzerte statt. Südöstlich der Halde entsteht ein Abgrabungsgebiet mit entsprechendem Quell- und Zielverkehr.		
Flächennutzung	Landschaftsgebiet, Freizeitnutzung, ehemalige Bergehalde		
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Die Halde ist sowohl für die Stadtbevölkerung als auch für die gesamte Region ein touristischer Anziehungspunkt (vgl. STEK 2040, S. 50). Sie bietet Raum für sportliche, kulturelle und landschaftlich-ruhige Zwecke. Über Wege ist sie v. a. fußläufig erschlossen.		
Einschätzung der Öffentlichkeit	Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine negativen Stimmen gegen eine Eignung als Ruhiges Gebiet geäußert.		
Verkehrliche Anbindung	Von der Geldernschen Straße aus ist die Halde sehr gut erreichbar. Dort befindet sich ein Parkplatz.		
Eignung als Ruhiges Gebiet?			
Ja. Die Halde ist als Ruhiges Gebiet geeignet, da sie kaum durch Verkehrslärm beeinträchtigt ist. Temporär kann die dortige Freizeitnutzung zwar auch mal laut werden, insgesamt bietet sie jedoch einen landschaftlich attraktiven, ruhigen Rückzugsort für die Bevölkerung der gesamten Region, der in diesem Sinne schützenswert ist. Als ruhiges Gebiet kann sie weiterhin in Einklang mit der touristischen Erschließung als Freizeitstandort entwickelt werden.			

12	Klingerhuf		ca. 11,7 ha
Akustisches Kriterium: Verkehrslärm < 55 dB(A)	Nicht erfüllt. Es bestehen Lärmeinwirkungen ausgehend von der L 140 (Niederrheinallee) und den Autobahnen 40 und 57 (Kreuz Moers).		
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Auch die Krefelder Straße (L 398) wird eine Lärmwirkung auf das Gebiet haben. Im direkten Umfeld befinden sich zudem Sportanlagen.		
Flächennutzung	Grünflächen, Wald, Spielplatz, Liegewiese		
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Das Gebiet dient als Sport- und Freizeitareal und wird stadtweit von der Bevölkerung zu Freizeit Zwecken genutzt. Über Gehwege ist es flächig erschlossen.		
Einschätzung der Öffentlichkeit	Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden grundsätzlich keine negativen Stimmen gegen eine Eignung als Ruhiges Gebiet geäußert, die Wirkung der Autobahnen wurde jedoch kritisch angemerkt.		
Verkehrliche Anbindung	Über die Krefelder Straße und Wilhelm-Reuter-Allee ist das Gebiet gut erreichbar. Bei den Sportanlagen gibt es ausreichend Parkplätze.		
Eignung als Ruhiges Gebiet?			
Eher nein. Wie auch der Wiesfurthgraben ist aufgrund der Lärmwirkung der Autobahnen das Gebiet eher perspektivisch als Ruhiges Gebiet geeignet. Im Rahmen des geplanten Autobahnausbaus sollten dann jedoch auch hier entsprechende Lärmschutzwände errichtet und Maßnahmen zum Schutz des Gebietes ergriffen werden.			

13	Nieper Altrheinrinne		ca. 36 ha
Akustisches Kriterium: Verkehrslärm < 55 dB(A)	Erfüllt. Es bestehen keine Lärmeinwirkungen ausgehend von kartierten Hauptverkehrsstraßen.		
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Die L 475 (Krefelder Straße) wird eine gewisse Lärmwirkung auf Teile des Gebietes haben. Ansonsten nur landwirtschaftliche Nutzungen und ggf. Nutzungen in Niep (z. B. Feuerwehr)		
Flächennutzung	Landwirtschaft, Natur- und Landschaftsschutzgebiete, Gewässer		
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Der Altarm des Rheins bietet ökologisch wertvolle Naturflächen (z. B. Moore, Seen) und steht zu großen Teilen unter Naturschutz. Über Wanderwege ist die Fläche aber auch für die Öffentlichkeit zur Naherholung und Naturbeobachtung zugänglich		
Einschätzung der Öffentlichkeit	Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden grundsätzlich keine negativen Stimmen gegen eine Eignung als Ruhiges Gebiet geäußert.		
Verkehrliche Anbindung	Vor allem über die Krefelder Straße ist das Gebiet angebunden, insgesamt jedoch sehr ländlich und abseits gelegen. Mehrere kleine Straßen durchziehen die Flächen.		
Eignung als Ruhiges Gebiet?			
Ja. Die Nieper Altrheinrinne ist als ökologisch wertvolles Gebiet bereits unter Schutzstatus. Auch als Rückzugsgebiet bietet es der Bevölkerung Ruhe und Naturerlebnisse und sollte daher als Ruhiges Gebiet ebenfalls geschützt werden.			

14	Golfplatz Niep		ca. 135 ha
Akustisches Kriterium: Verkehrslärm < 55 dB(A)	Erfüllt. Es bestehen keine Lärmeinwirkungen ausgehend von kartierten Hauptverkehrsstraßen.		
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Nein		
Flächennutzung	Privater Golfplatz		
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Große Freifläche nördlich der Altrheinrinne mit attraktiver Landschaft. Wird als Golfplatz bewirtschaftet und daher eher nur von einer eingeschränkten Personengruppe genutzt.		
Einschätzung der Öffentlichkeit	Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Bedenken bezüglich der Eignung als Ruhiges Gebiet aufgrund der privaten Golfplatznutzung geäußert.		
Verkehrliche Anbindung	Großer Parkplatz im Süden des Golfplatzes (Bedenshof)		
Eignung als Ruhiges Gebiet?			
Eher Nein. Das Gebiet ist zwar eine attraktive und ruhige Fläche, wird jedoch privat als Golfplatzanlage genutzt. Da es somit nur eingeschränkt für die Öffentlichkeit zugänglich ist, wird es nicht als Ruhiges Gebiet ausgewiesen.			

7 Maßnahmen zur Lärminderung

Aufbauend auf den Analysen, Kartierungsergebnissen und den Hinweisen aus der Öffentlichkeit wurden Strategien und Maßnahmen zur Minderung der schädlichen Lärmwirkungen durch den Straßenverkehr in Neukirchen-Vluyn erarbeitet.

Diesbezüglich werden zunächst die langfristigen Maßnahmenstrategien, die dazu in Frage kommen erläutert und der übliche Katalog an kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen aufgezeigt.

Im Anschluss wird Bezug zu bereits umgesetzten, bestehenden oder geplanten Konzepten und Maßnahmen genommen, die es in Neukirchen-Vluyn gibt und Einfluss auf den Verkehrslärm bzw. die Ausbreitung der Lärmbelastung haben können.

Abschließend werden konkrete Handlungsempfehlungen zur Reduzierung des gesundheitsschädlichen Verkehrslärms in den zuvor priorisierten Straßenabschnitten abgegeben und mittels Steckbriefe dargestellt.

Alle im Rahmen der Beteiligung genannten, nicht kartierten Straßenabschnitte wurden in einer separaten Karte (im Anschluss an die Steckbriefe) festgehalten. Hier sollten perspektivisch die eingegangenen Lärmbeschwerden geprüft und unabhängig von der Lärmaktionsplanung bei Bedarf weitere Maßnahmen abgeleitet werden.

7.1 Maßnahmenstrategien zur Lärminderung

Unter Strategien zur Lärminderung werden Strategien verstanden, die den Straßenverkehrslärm vermeiden, verlagern und vermindern. In erster Linie ist es das Ziel, den Lärm an der Emissionsquelle zu bekämpfen, danach sind Verlagerungen oder Schutzmaßnahmen zu treffen. Unnötiger Verkehr bzw. Verkehrslärm sollen vermieden, unvermeidbarer Verkehrslärm verlagert oder durch Minderungen des Emissionsausstoßes verträglicher gestaltet werden. Maßnahmen auf der Immissionsseite (Lärmbetroffene, also z. B. Lärmschutzfenster oder -wände) sind nicht dazu geeignet, das grundsätzliche Problem des Verkehrslärms zu lösen und sollten erst nachrangig zur Anwendung kommen. Es gilt der Grundsatz, dem Lärm möglichst an der Quelle entgegenzuwirken und nicht am Einwirkungsort.

Eine wirksame Lärminderung im Straßenverkehr setzt i. d. R. voraus, dass Maßnahmen nicht einzeln und isoliert zur Anwendung kommen. Notwendig sind vielmehr Konzepte, die auf verschiedenen Strategien aufbauen und so ein breites Spektrum an Potenzialen nutzen.

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über allgemein mögliche Maßnahmen, die zur Vermeidung, Verlagerung oder Minderung von Verkehrslärm beitragen können:

Tabelle 6: Übersicht möglicher Lärminderungsmaßnahmen

Strategie	Mögliche Maßnahmen (nach UBA 2008)
Vermeidung	- Stadt der kurzen Wege, Nutzungsmischung und -verdichtung - Fahrtenverlagerung: Förderung des Umweltverbundes (ÖV, Fuß, Rad) - Parkraummanagement und Park & Ride - Mobilitätsmanagement, Car Sharing, City-Maut, City-Logistik etc.
Räumliche Verlagerung und Bündelung	- Verkehrsberuhigung im Nebennetz, Vorhaltung eines leistungsfähigen Hauptnetzes - Lkw-Routenpläne - Fahrverbote (für bestimmte Fahrzeuggruppen und/oder zu Tageszeiten) - Verkehrsorganisation (Abbiegeverbote, Leitsysteme, Umfahrungen etc.)
Minderung von Kfz-Lärmemissionen	- lärmärmere Fahrbahnbeläge (Asphalt statt Pflaster, „Flüsterasphalt“) - Senkung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten und Verkehrsberuhigung - Verstetigung des Verkehrsflusses (z. B. Grüne Welle, Verkehrsberuhigung, Kreisverkehre) - lärmärmere Fahrzeuge (z. B. im ÖPNV und kommunalen Eigenbetrieben)
Minderung von Lärmimmissionen	- Straßenraumgestalt: Abstandserhöhung Kfz-Verkehr - Gebädefassade - Bauleitplanung: geschlossene Bauweisen, abschirmende Gebäudestellungen, Aufenthaltsräume in der lärmabgewandten Seite von Gebäuden, etc. - Schallschutzinstallationen (Wände, Wälle etc.) - passiver Schallschutz bspw. durch Schallschutzfenster

Je nachdem, wie aufwendig die Realisierung ist, haben unterschiedliche Maßnahmen zur Vermeidung, Verlagerung sowie Verminderung unterschiedliche Umsetzungs- bzw. Wirkungshorizonte:

- Straßenverkehrsrechtliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Fahrverbote, Tempobeschränkungen, Verstetigung des Verkehrsflusses etc.), die der räumlichen Verlagerung und Bündelung des Verkehrs sowie der Minderung der Lärmemissionen und -immissionen dienen, sind zumeist in einem kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont realisierbar.
- In Abhängigkeit von der Intensität der Infrastrukturmaßnahmen und den Planungen der jeweiligen Baulastträger sind Maßnahmen zur Verminderung sowie Verlagerung und Bündelung auch mittel- bis eher langfristigen Strategien zuzuordnen. Dies trifft bspw. auf die Bauleitplanung zu, die z. B. durch abschirmende Gebäudestellungen die Lärmimmissionen mindern kann, oder auch auf umfassende bauliche Konzepte zur Verkehrsberuhigung auf Bestandsstraßen.
- Maßnahmen zur Vermeidung besitzen oft eher einen langfristigen Umsetzungs- und damit Wirkungshorizont. Hierzu zählen Leitbilder bzw. Strategien der Stadtplanung (Stadt der kurzen Wege, Nutzungsmischung, Verdichtung etc.) und Strategien wie die Förderung des Umweltverbundes, die neben organisatorischen Aspekten zumeist mit einer nachhaltigen Anpassung der Infrastruktur verbunden sind. Die verkehrsvermeidenden Maßnahmen im Bereich des Parkraummanagements, P&R, Mobilitätsmanagement etc. sind demgegenüber durchaus mittel- bis kurzfristig umsetzbar.

Viele Maßnahmen strategischer Natur sind im städtischen Gesamtzusammenhang zu sehen.

Empfehlenswert ist daher die Etablierung eines kommunalen Planungsmanagements, in dem Lärm vermeidende/verlagernde/vermindernde Strategien und Maßnahmen im Sinne einer Lärmvorsorge obligatorisch Berücksichtigung finden. Hierzu gehört auch die integrierte Betrachtung des Lärmschutzes im Zusammenspiel mit anderen Fachplanungen und Themenfeldern wie der Stadt- und Bauleitplanung, der Verkehrsentwicklungsplanung, dem städtischen Klimaschutz oder der Verkehrssicherheit.

Eine aktive Lärmvorsorge verhilft dazu, Zusatzkosten für den Lärmschutz

- zu vermeiden, indem von Anfang an Lärm vermeidend/vermindernd geplant wird oder
- soweit möglich zu verringern, indem Lärmschutzmaßnahmen von Anfang an eingeplant werden, so dass kostenintensive Nachbesserungen entfallen.

7.1.1 Lärmvorsorge im Zusammenspiel mit anderen raumbedeutsamen Planungen

Die Lärmaktionsplanung ist eine querschnittsorientierte Aufgabe mit Schnittstellen zu weiteren Plänen und Aufgaben. Beispielsweise wirken Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Regel auch positiv auf die Luftreinhaltung und die Verkehrssicherheit. Weiterhin wirken sich Lärmreduzierungen positiv auf die Qualität und das Image von Straßen oder ganzen Stadtteilen einer Kommune aus und führen zu Lageverbesserungen auf dem Wohnungsmarkt. Diese Synergieeffekte verstärken die Argumente der Lärmaktionsplanung.

Im Folgenden werden beispielhafte Maßnahmen und Synergieeffekte von anderen raumbezogenen Planungen zur Lärmaktionsplanung aufgezeigt (vgl. MUNLV 2008b):

Regionalplan:

- Ausweisung von Siedlungsbeschränkungen im Bereich lärmrelevanter Standorte
- Festlegung von Siedlungszuwächsen mit Berücksichtigung der Lärmschutzaspekte
- Ausweisung von Siedlungsflächen im Einzugsbereich des ÖPNV (Stärkung des Umweltverbundes)
- Verkehrsvermeidung durch räumliche Zuordnung von Nutzungen (z. B. von Gewerbe- und Siedlungsflächen)

Flächennutzungsplan:

- Zuordnung verträglicher Nutzungen, Ausschluss störender/lärmverursachender Nutzungen, Definition von Abstandsflächen zu Lärmquellen
- Innenentwicklung, Nutzungsmischungen, Zuordnung von Siedlungsflächen zum Ö(PN)V etc.: Stadt der kurzen Wege
- Darstellung von Nutzungsbeschränkungen für Flächen oder von Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umweltauswirkungen

Bebauungsplan:

- Festsetzung von Art und Maß der baulichen Nutzung, bspw. Beeinflussung der Lärmabschirmung über die Geschosshöhe
- Nutzung von Flächen für Nebenanlagen sowie Stellplätze/Garagen und öffentlichen/privaten Grünflächen zur Lärmabschirmung
- Lärmabschirmende Gebäudestellungen, geschlossene Bauweisen
- Ausschluss oder Beschränkung von Nutzungen, um bspw. lärm erzeugende Nutzungen in Wohnbereichen zu vermeiden
- Lärmvermindernde Ausweisung/Dimensionierung von Verkehrsflächen (geschwindigkeitsreduzierende Straßenquerschnitte etc.)

Verkehrsentwicklungsplan:

- Prüfung der Lärmwirkung als Entscheidungskriterium bei Netzerweiterungen
- Verkehrslenkung (z. B. Lkw-Routen) und Konzentration des Verkehrs auf möglichst wenig sensible Bereiche
- Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Beeinflussung des Modal-Split hinsichtlich des Umweltverbundes

7.1.2 Übergeordnete, lärmrelevante Planungen und Strategien in Neukirchen-Vluyn

Für das Gebiet der Stadt Neukirchen-Vluyn bestehen bereits Gutachten, Konzepte und Planungen, deren Maßnahmenvorschläge Wirkung auf die Lärmentwicklung (insb. des Straßenverkehrs) in der Stadt haben. Im Folgenden wird ein Überblick über die aus Lärmsicht wichtigsten Expertisen davon gegeben. Die Erkenntnisse aus den genannten Unterlagen sowie die zu erwartenden Wirkungen der Maßnahmen wurden in der darauffolgenden Maßnahmenkonzeption der Lärmaktionsplanung mit Blick auf mögliche Synergieeffekte und Wechselwirkungen berücksichtigt.

Verkehrsentwicklungsplan Neukirchen-Vluyn:

Mitte 2004 wurde ein Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt erstellt. Zu den wesentlichen Zielen des VEPs zählt die Sicherung einer „zeitgemäßen Mobilität“ für die Bevölkerung und Unternehmen im Stadtgebiet. Dazu gehören laut VEP, die Verkehrssicherheit und die Gewährleistung der Erreichbarkeit der Stadtteile, aber ebenso die Stadtverträglichkeit des Verkehrs und Förderung eines umweltverträglichen Gesamtsystems, in dem die einzelnen Verkehrsarten miteinander kooperieren (vgl. VEP 2004: 1-1).

In dem Konzept wurden u. a. kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen entwickelt, die den Umweltverbund (Bus, Rad und Fuß) fördern, den motorisierten Individualverkehr reduzieren und die Wohn- und Aufenthaltsqualität steigern sollen. Dazu zählen z. B. der Ausbau der Radwegeinfrastruktur, die Ausweisung von Fahrradstraßen, die Verbesserung des ÖPNV-Angebots (u. a. die Reaktivierung des Schienenverkehrs). Der aufgrund der dispersen Siedlungsstrukturen erforderliche Kfz-Verkehr sollte durch die Maßnahmen des VEP stadtverträglich integriert werden. Dazu sollten flächenhafte Verkehrsberuhigung und entsprechende Straßenraumgestaltung sorgen und insbesondere Durchgangsverkehr aus Wohngebieten fernhalten. Auch die Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe von

Anwohnenden von Hauptverkehrsstraßen sollten so weit wie möglich begrenzt werden. Bereits damals wurden Unverträglichkeiten des Kfz-Verkehrs auf der L 140 (Niederrheinallee) festgestellt und Varianten einer möglichen Umgehungslösung geprüft. Im Ergebnis wurde sich gegen eine bauliche Umgehung ausgesprochen und stattdessen die Abstimmung einer Einbahnstraßenführung und Verkehrsberuhigung mit dem Land als übergeordnetem Baulastträger nahegelegt. Beides wurde bislang in dieser Form nicht realisiert; wohl wurden jedoch Mittelinseln, Kreisverkehre und Radwege umgesetzt, um die Trennwirkung zu überwinden und die Landesstraße besser in die Stadt zu integrieren. Die wesentlichen Maßnahmen des VEP wurden realisiert.

Integriertes Klimaschutzkonzept

Im Jahr 2014 wurde in Neukirchen-Vluyn ein Klimaschutzkonzept beschlossen. Dieses hatte das oberste Ziel der Reduzierung der CO₂-Emissionen. Bis zum Jahr 2030 soll eine Reduktion um 20 % (zum Basisjahr 2011) erreicht werden. Als weiteres Ziel wurde – neben anderen – das Handlungsfeld „Klimafreundliche Mobilität“ formuliert, was insbesondere die Reduzierung des Kfz-Verkehrs thematisiert.

Klimafreundliches Mobilitätskonzept

Im 2019 beschlossenen klimafreundlichen Mobilitätskonzept wurden die Inhalte des Klimaschutzkonzepts und VEPs aufgegriffen und aktualisiert. Es wird angestrebt, die CO₂-Emissionen aus dem Verkehrs- und Haushaltssektor um 8 % bis 2030 (Basisjahr 2011) zu senken. Neben diesem Oberziel beinhaltet das Leitbild zur Verkehrsentwicklung auch die Werteziele „Gesundheit und Sicherheit“, „Gleiche Mobilitätschancen für alle“ und „Fahrrad- und fußgängerfreundliche Stadt. Bürger:innen sollen mittels der Maßnahmen des Konzepts zu einer klimafreundlichen Verkehrsmittelwahl motiviert werden. Das Mobilitätskonzept formuliert konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Fuß- und Radwegeinfrastruktur, des ÖPNV (u. a. Aktivierung Niederrheinbahn) und gibt Empfehlungen zu Intermodalität und Mobilitätsmanagement sowie zum Straßennetz 2030. Letzteres beinhalten unter anderem die Neugestaltung von Ortseinfahrten und der L 140, Umbau von Knotenpunkten sowie die Südumgehung B 528n (Kamp-Lintfort/Rayen) bis zur B 510.

Stadtentwicklungskonzept Neukirchen-Vluyn 2040:

Neben dem aktuellen Mobilitätskonzept liegt der Stadt Neukirchen-Vluyn ein Stadtentwicklungskonzept neueren Datums (erstellt 2022) vor. Dieses soll die in der Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt (aufgestellt von 2019 - 2021) enthaltenen Zielvorgaben in ein räumliches Handlungskonzept überführen. Es gibt Handlungsempfehlungen und Strategien vor u. a. zur Frei- und Wohnraumentwicklung, Gewerbeplanung und Mobilität.

Flächenentwicklung:

Im STEK werden auch Potenzial- und Entwicklungsflächen für Wohn- und Gewerbegebiete benannt. Aus Sicht der Lärmaktionsplanung ist hierzu anzumerken, dass es positiv auffällt, dass sich die Gewerbeflächen entlang der Hauptverkehrsachsen orientieren, während Wohnentwicklungsgebiete sich tendenziell etwas weiter ab von den Hauptstraßen befinden.

Längerfristige Straßenbaumaßnahmen:

6-streifiger Ausbau der A 57: Zwischen dem Autobahnkreuz Kamp-Lintfort und dem Autobahnkreuz Moers wird aktuell der 6-streifige Ausbau der Autobahn A 57 untersucht und soll zur Planfeststellung eingereicht werden. Laut Bundesverkehrswegeplanung wurde diese Maßnahme mit vordringlichem Bedarf eingestuft und beschlossen, um die dortigen – von Überlastung geprägten – Verkehrsverhältnisse zu verbessern. Im Rahmen des Ausbaus sind entsprechende Umweltprüfungen durchzuführen und Wirkungen auf die Schutzgüter (also auch die Lärmwirkung) zu bewerten. Dementsprechend sind die erforderlichen Schutzmaßnahmen vorzunehmen, wie z. B. Lärmschutzwände.

Südumgehung über die B 528n (Kamp-Lintfort) bis zur B 510 (Entlastung für Rayen): In dem im Jahr 2016 aufgestellten Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) wird der Ausbau der B 528n zwischen L 476, Lintforter Straße und B 510 mit einer Streckenlänge von 4,4 km als „vordringlicher Bedarf“ bewertet. Der Ausbau der B 528 hatte negativen Auswirkungen auf die West-Ost-Achse der L 474 im Stadtteil Rayen, weshalb der komplette Ringschluss der B 528n als Südumgehung Kamp-Lintfort bis zur B 510 angestrebt wird. Dies hätte positive Auswirkungen auf das Straßennetz von Neukirchen-Vluyn, der VEP 2004 hatte eine Entlastung in Rayen von -3.000 Kfz/Tag berechnet. Ein Baustart ist für 2025 vorgesehen.

Diskussion um Verkehrsberuhigung in Rayen (L 474)

Aufgrund der Verkehrszunahme im Stadtteil Rayen wurde dort in den zurückliegenden Jahren von Anwohner:innen und Politik der Wunsch nach Geschwindigkeitsreduzierung auf der Eyller und Geldernschen Straße geäußert. Eine kurzfristige Umsetzung seitens der Stadt auf der Geldernschen Straße musste jedoch wieder rückgängig gemacht werden, da es sich dabei um eine Landesstraßen handelt und somit das Land als zuständiger Baulastträger über die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu bestimmen hat. Entsprechende Anträge auf u. a. Geschwindigkeitsreduzierung in den betroffenen Straßenabschnitten Rayens wurden seitens des Baulastträgers Straßen NRW abgelehnt. Begründet wurde dies v. a. damit, dass die Straßenverkehrsordnung (StVO) nach geltender Fassung die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h innerhalb geschlossener Ortschaft festlegt. Die Geschwindigkeit von 30 km/h kann nach gegenwärtiger Rechtslage also nur dann angeordnet werden, wenn sogenannte besondere Gefährdungslagen existent sind. Diese bestehen bei angrenzenden Schulen, Kindergärten, Altenheimen oder Krankenhäusern. Da die besagten Straßen solche besonderen Gefährdungslagen aus Sicht des Baulastträgers nicht aufweisen, war eine Anordnung von 30 km/h nicht rechtmäßig. Zudem wurde auf die geplante Vervollständigung der Südumgehung (B 528n) verwiesen, welche die L 474 entlasten wird. Auch handle es sich um ein Dorfgebiet/dörfliches Mischgebiet (MD gemäß § 5a BauNVO), in dem die zulässigen Immissionswerte laut den planerischen Bewertungsgrundlagen⁷ nicht maßgeblich überschritten seien.

⁷ Dies sind insb. die „Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm“ (TA Lärm), die Verordnungen zum Bundesimmissionsschutzgesetz oder die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“

Auf einen Antrag der CDU-Fraktion⁸ im Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Neukirchen-Vluyn wurde daraufhin eine juristische Stellungnahme⁹ eingeholt, ob die Umwandlung der Flächenneuausweisung als dörfliches Wohngebiet eventuell Einfluss auf die Grundlage der Maßnahmenablehnung haben könne. Die juristische Stellungnahme verneinte dies jedoch: Für dörfliche Wohngebiete gelten dieselben Werte, wie für Dorf- und Mischgebiete. Die Umwandlung hätte daher keine Auswirkungen auf die Begründung der Ablehnung. Allerdings könnte laut juristischer Stellungnahme mit der Festsetzung unterschiedlicher Baugebietstypen zumindest eine Differenzierung des Schutzniveaus erreicht werden. Je nach Lage der gewerblichen oder landwirtschaftlichen Nutzungen käme die Ausweisung eines Wohngebietes für einige Teilbereiche in Betracht, während an anderer Stelle Misch- oder Dorfgebiete oder Dörfliche Wohngebiete festgesetzt werden könnten. Zwar ergeben sich dadurch keine unmittelbar strengeren Richtwerte für den Verkehr auf der Landesstraße, die Festsetzung von Wohngebieten könnte jedoch die Begründung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen erleichtern. Sie hätte ggf. jedoch weitere Planverfahren (z. B. Aufstellung eines Bebauungsplans, Änderungen des Flächennutzungsplans) zur Folge bzw. als Voraussetzung.

7.1.3 Kurz- bis mittelfristiger Maßnahmenkatalog

Strategische und fachübergreifende Maßnahmen sind immens wichtig, stellen jedoch meist aufgrund ihrer Langfristigkeit keine Lösung für akute Lärmprobleme in der Stadt dar.

Für die konkrete Lärminderungsplanung entlang der Straßen, an denen Anwohner:innen durch eine Überschreitung der Grenzwerte betroffen sind, eignen sich Maßnahmen, die möglichst kurz- bis mittelfristig zu einer Reduzierung des Verkehrslärms führen.

Die Wirkungsweise der gängigsten und erfolgversprechendsten Handlungsansätze wird im Folgenden aufgeführt. Konkret verortete und priorisierte Empfehlungen für die einzelnen Straßenabschnitte finden sich in den Maßnahmensteckbriefen.

Die folgende Abbildung zeigt die Lärminderungspotenziale unterschiedlicher Maßnahmenansätze, die sich im Rahmen der Lärmaktionsplanung als gängigste und auch erfolgversprechendste Maßnahmen herausgestellt haben. Die Wirksamkeit wurde seitens des UBA untersucht.

Die Hauptansatzpunkte zur kurz- bis mittelfristigen Lärmreduzierung im Straßenverkehr stellen die Handlungsfelder Fahrbahnbelag, Geschwindigkeiten und Verkehrsfluss sowie Verkehrsreduzierung dar. Aber auch Aufteilung und Gestaltung der Straßen- und Seitenräume können Einfluss auf die Lärmwirkung nehmen, indem sie z. B. die Entfernung der lärmemittierenden Fahrzeuge zur Wohnbebauung vergrößern oder durch Einbauten und Gestaltung Einfluss auf die Fahrweise und Geschwindigkeit genommen wird.

Neben diesen Maßnahmen, welche direkt an der Lärmquelle ansetzen, bieten sogenannte „passive Lärmschutzmaßnahmen“ ebenfalls Schutz vor unerwünschter Geräuschbelastung. Dazu zählen vor allem die Errichtung von baulichen Barrieren (u. a. Lärmschutzwände, Abschirmung durch neue

⁸ vgl. CDU-Fraktion Neukirchen-Vluyn: Antrag für die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 09. Juni 2021

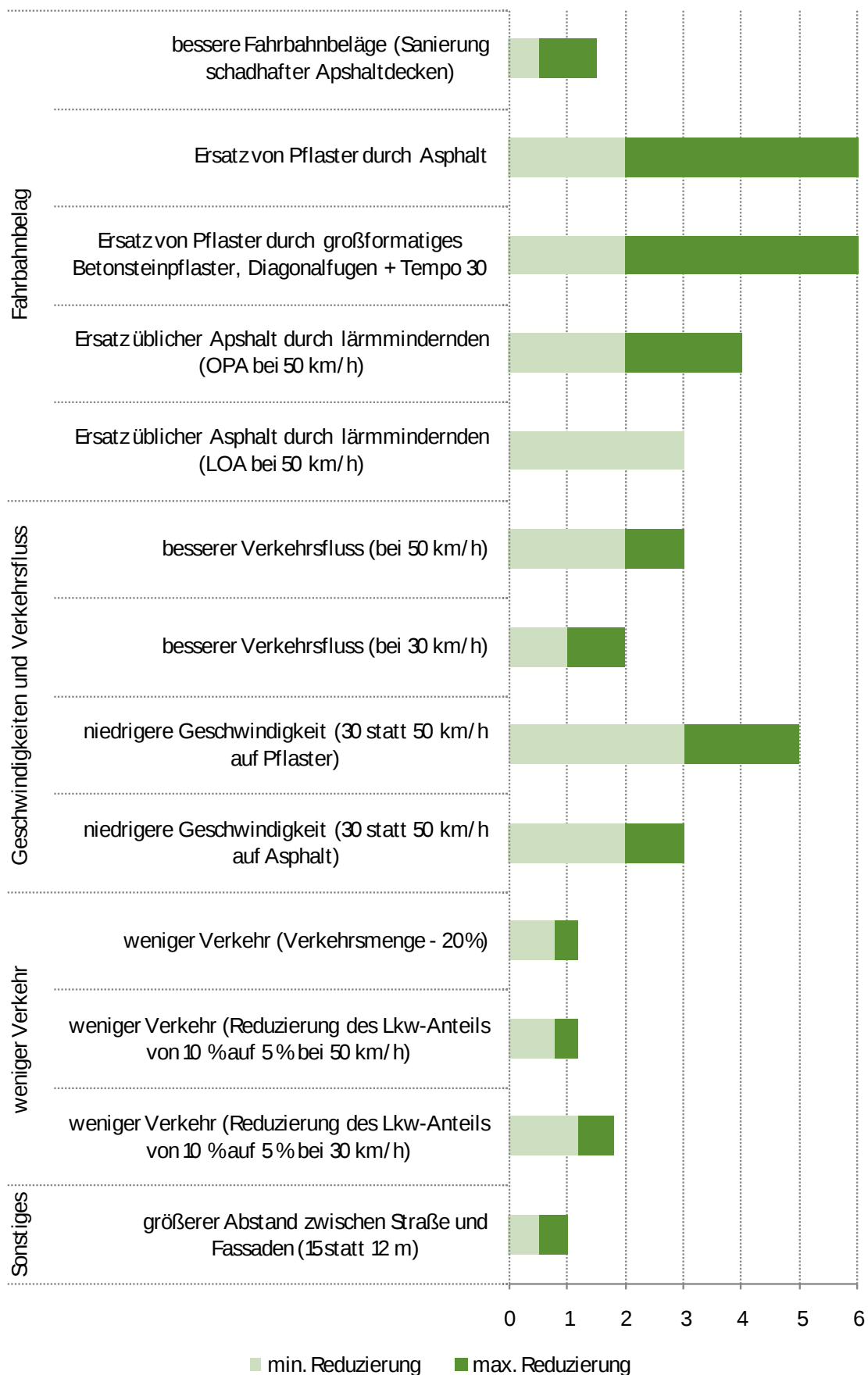
⁹ vgl. Lenz und Johlen Rechtsanwälte Partnerschaft mbB: Ausweisung eines dörflichen Wohngebietes gemäß § 5a BauNVO vom 16.05.2023

Gebäude, Wälle und in Teilen auch Bepflanzung) und die Verbesserung der Gebäudefassaden (u. a. Lärmschutzfenster, Einhausungen von Balkonen oder auch in Teilen Fassadenbegrünung). Diese führen allerdings zu keiner „echten“ Lärmreduzierung im Sinne der Ursachenbekämpfung, sondern helfen lediglich, sensible Bereiche von der Lärmwirkung abzuschildern. Sie können die Ausbreitung des Lärms verhindern, außerhalb der Abschirmung bleibt er jedoch bestehen.

Auch zu beachten ist – neben der tatsächlichen Minderung der Lärmbelastung durch Senkung des dB(A) – die subjektive Wahrnehmung der Betroffenen: in einem Modellversuch verringerte die Ausweisung von Tempo 30 den Lärmpegel „nur“ um 1,4 dB(A)¹⁰, während der Anteil der sich betroffenen Fühlenden um 26 % sank. Das Lärmempfinden der Betroffenen wird demnach nur zu etwa einem Drittel durch den objektiv messbaren Schallpegel bestimmt und zum Großteil durch andere Faktoren wie beruhigter Verkehr oder eine Erhöhung der Verkehrssicherheit (vgl. MUNLV 2008).

¹⁰ Eine für den Menschen wahrnehmbare Reduzierung des Lärms ist erst ab ca. 3 dB(A) erreicht.

Abbildung 20: Lärminderungspotenziale unterschiedlicher Maßnahmen in dB(A)



Quelle: Eigene Darstellung nach UBA 2008, Website Leipzig, MUNLV 2008

Die einzelnen Handlungsfelder werden im Folgenden näher – zunächst allgemeingültig – erläutert:

Sanierung/Erneuerung von Fahrbahnoberflächen und -belägen

Die Fahrbahnoberfläche hat einen maßgeblichen Einfluss auf die entstehende Lärmbelastung der Umgebung. Um Lärm zu vermeiden, sollte der Belag möglichst eben und in gutem Zustand sein. Neben der Sanierung der Fahrbahnoberflächen können ferner spezielle, lärmarme Asphaltoberflächen aufgebracht werden. Die Einsatzgebiete und Empfehlungen der unterschiedlichen Oberflächenmaterialien sind dabei zu berücksichtigen.

Die Sanierung von beschädigten Fahrbahnoberflächen erweist sich als sehr effektive Maßnahme. Insbesondere Flickstellen, Schlaglöcher oder abgesetzte Gullydeckel können schnell für störende Lärmeinwirkungen sorgen. Durch die Sanierung kann eine Lärmreduzierung von in der Regel 1-2 dB(A) erreicht werden. Bei der Planung und Priorisierung von Fahrbahnsanierungen sollte also auch die Lärmwirkung mitberücksichtigt werden, so dass die verfügbaren Mittel entsprechend eingesetzt und stark lärmbelastete Straßenabschnitte gegebenenfalls eher saniert werden können.

Der Austausch von lärmintensiven Belägen (wie z. B. Kopfsteinpflaster) kann ebenfalls sehr effektiv die Lärmwirkung optimieren. Beispielsweise kann durch einen Ersatz von Kopfsteinpflaster durch Asphalt eine Lärminderung von 3-8 dB(A) erreicht werden, bei Tempo 50 sogar zwischen 6-12 dB(A) (vgl. LAI 2012).

In Neukirchen-Vluyn gibt es zwar kein Kopfsteinpflaster und es werden auch keine Pflaster oder Großpflaster auf den lärmkartierten Straßenabschnitten verwendet, jedoch ist der Fahrbahnzustand im Rahmen der Maßnahmenentwicklung und -umsetzung jeweils zu begutachten.

Im Zuge der Fahrbahnsanierungen sollte aus Gründen der Lärmreduzierung der Einsatz spezieller, lärmarmer Asphaltoberflächen geprüft werden. Aus Kostengründen empfiehlt sich der Einbau vor allem dort, wo zukünftig ohnehin die Asphaltdecke erneuert wird (bspw. aufgrund von Straßenumbaumaßnahmen, Kanalarbeiten etc.) sowie bei Neubaumaßnahmen mit anliegender Wohnbebauung. Hierzu kommen inzwischen unterschiedliche Belagstypen mit jeweils unterschiedlichen Eigenschaften (v. a. relevant sind hierbei die Kosten und Haltbarkeit) in Betracht. Am häufigsten angewendet werden offenporige Asphaltbeläge (OPA) und Asphaltbeläge mit geringen Körnungsdurchmessern (z. B. LOA 5D):

Lärmoptimierter Asphalt (LOA), oftmals als „Flüsterasphalt“ bezeichnet, bewirkt durch eine besondere Materialzusammensetzung eine Reduktion der Rollgeräusche der Reifen gegenüber bisher üblichem Asphalt. Durch den Einbau lärmoptimierten Asphalts können je nach Art des Asphalts und abhängig von der Verkehrsbelastung Lärminderungen von 2-3 dB(A) bis zu 5 dB(A) erreicht werden – in Einzelfällen auch bis zu 9 dB(A), was fast einer Halbierung des Lärms entspricht. Sinnvoll ist der Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt aber erst auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h, da darunter das Motorengeräusch das Rollgeräusch übersteigt und keine nennenswerte Lärminderung eintritt. Die Kosten liegen nur unwesentlich höher als bei bisher üblichen Asphaltdecken. Positive Erfahrungen mit LOA-Asphalten machten bisher u. a. die Städte Düsseldorf und Köln.

Außerorts (über 60 km/h) wird hingegen eher der sogenannte **offenporige Asphalt (OPA)** zur Lärminderung eingesetzt. Die lärmabsorbierende Wirkung von offenporigem Asphalt entsteht

insbesondere durch zusammenhängende Hohlräume in der Asphaltdecke. Auch er besitzt ein hohes Potenzial zur Lärminderung (zumeist ca. 2 bis zu 4 dB(A), kurz nach dem Einbau auch bis zu 8 dB(A)), jedoch ist seine Haltbarkeit bzw. Wirkungsdauer begrenzt (ca. 6-10 Jahre). Anfällig ist der OPA vor allem gegenüber der Verschmutzung/Verstopfung der Hohlräume. Bei niedrigen Geschwindigkeiten setzt die Selbstreinigung der Deckschicht durch den Sog der Reifen nur unzureichend ein, sodass die Hohlräume, die für den Wasserabfluss und die Reduktion der Abrollgeräusche sorgen, sich bereits nach relativ kurzer Zeit zusetzen und die Deckschicht erneuert werden müsste. Des Weiteren reagiert der OPA sehr empfindlich auf Scherbelastungen (Lenkbewegungen im Stand), wie sie vor allem an Ein- und Ausfahrten sowie in Kreuzungsbereichen durch Brems- und Beschleunigungsvorgänge vor allem von Lkw und Bussen entstehen. Daher ist aus technischer und wirtschaftlicher Sicht die Verwendung von OPA im innerörtlichen Bereich nicht ratsam.

Neben LOA und OPA gibt es noch **weitere lärmindernde Fahrbahnoberflächen**, deren Einsatz je nach Gegebenheiten (u. a. Fahrgeschwindigkeit, Verkehrsmenge und -fluss, Schwerverkehrsanteil, Abschnittslänge) spezifische Vor- und Nachteile bieten. Dies sind z. B. lärmarme Splittmastix-Asphalte (SMA) oder dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung (DSH-V).

Bei der Auswahl des Fahrbahnoberflächenmaterials sollte auf den im Rahmen der Lärmaktionsplanung kartierten Straßen neben den wichtigen Faktoren wie Haltbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Verkehrssicherheit stets auch die Lärminderungswirkung eine Rolle spielen.

Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bedeutet im innerstädtischen Straßennetz in der Regel eine Ausweisung von Tempo 30-Strecken. Dies kann nicht nur in Wohngebieten (hier dann meist als 30 km/h-Zonen) sondern auch auf Hauptverkehrsstraßen sinnvoll sein.

Denn eine Senkung der Fahrgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h bewirkt bereits eine nachgewiesene Lärminderung von etwa 2-3 dB(A), was in etwa der Verringerung des Verkehrsaufkommens um die Hälfte gleichkommt. Mit Tempo 30-Ausweisungen können kurzfristig und kostengünstig deutlich messbare Lärminderungen erreicht werden. Des Weiteren ergeben sich Synergieeffekte zur Verkehrssicherheit und zur Luftreinhaltung (weniger Schadstoffausstoß der Kfz).

Soweit möglich ist eine Ausweisung von Tempo 30 ganztags vorzusehen, da auf diese Weise sowohl tagsüber als auch nachts eine Lärmreduktion eintritt. Alternativ bietet sich vor allem auf vielbefahrenen Haupteinfahrstraßen aber auch Tempo 30 nur nachts (22-6 Uhr) an, sofern die ganztägige Tempo-30-Ausweisung aufgrund der Bedeutung der Straße kritisch betrachtet wird. Auf diese Weise wird zumindest der während des Schlafs besonders störend und gesundheitsbeeinträchtigend wirkende Lärm verringert.

Wichtig im Zusammenhang mit Senkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist die Förderung eines angepassten Verhaltens der Autofahrer. Auf die Einhaltung von Tempo 30 sollte daher durch eine verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung (baulich oder durch Markierungen) oder durch Geschwindigkeitskontrollen bzw. Geschwindigkeitsdisplays hingewirkt werden.

Zu beachten sind jedoch auch die straßenverkehrsrechtlichen Grundlagen (v. a. die Vorgaben der StVO) und mögliche Verdrängungseffekte in das Nebennetz, sofern dort dadurch schnellere Fahrtrouten entstehen. Auch die Belange des ÖPNV und Wirtschaftsverkehrs sind vor der Ausweisung zu

prüfen und bei der Entscheidung zu berücksichtigen. Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit sollte daher noch vorrangig an Straßenabschnitten mit hoher Lärmbetroffenheit in Betracht gezogen werden, wo der Gesundheitsschutz besonders in den Vordergrund rückt. Hinzu kommt die Schwierigkeit, dass die Baulast der meisten im Rahmen der Lärmaktionsplanung kartierten Hauptverkehrsstraßen nicht bei den Kommunen, sondern bei übergeordneten Trägern liegt.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften beträgt auch unter günstigen Umständen laut Gesetz grundsätzlich 50 km/h (§ 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO). Beschränkungen des fließenden Verkehrs dürfen nur dort angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht (§ 45 Abs 9 Satz 3 StVO). Weitergehend besteht die Möglichkeit, im unmittelbaren Bereich von besonders schützenswerten Einrichtungen (bspw. Kitas und Schulen) die Höchstgeschwindigkeiten auf Tempo 30 herabzusetzen (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO i. Vm. zu Zeichen 274 Rdnr. 13 VwV StVO). Diese Möglichkeit bezieht sich jedoch ausschließlich auf Einrichtungen, die sich direkt an der Straße befinden und dürfen maximal auf einer Länge von 300 m angeordnet werden. Die StVO stellt an die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit innerorts also noch sehr hohe Anforderungen¹¹.

Perspektivisch wird wohl mehr möglich werden: In Form der „Initiative Lebenswerte Städte und Gemeinden“ haben sich deutschlandweit seit 2021 bereits über 1.000 Kommunen und Kreise zusammengeschlossen, die gemeinsam mehr Rechte zur Mitbestimmung einer stadtverträglichen Geschwindigkeit auch auf übergeordneten Straßen einfordern. Und langsam scheint dieser Wunsch auch auf die Bundesebene Einfluss zu nehmen, denn auch wenn der im Oktober 2023 eingebrachte Vorschlag zur Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) im Bundesrat zunächst abgelehnt wurde, ist ein erster, wichtiger Schritt getan. Auch die Belange des Umwelt- und Klimaschutzes, des Gesundheitsschutzes (hier also der direkte Lärmbezug) sowie der städtebaulichen Entwicklung wurden - nach Aussage des Bundesrates – zur Begründung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen nicht kategorisch abgelehnt. Allerdings forderte der Bundesrat vielmehr, dass die Verkehrssicherheit über all diesen Dingen stehen müsse. Inwieweit und wann es neue Möglichkeiten für Tempo 30 nun in eine Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) schaffen werden, bleibt abzuwarten.

Verstetigung des Verkehrs

Eine Verstetigung des Verkehrs verringert die Zahl der lärmintensiven Pegelspitzen (Beschleunigungsvorgänge der Kfz) und trägt somit zur Lärminderung bei. Zur Verstetigung des Verkehrs eignen sich beispielsweise „Grüne Wellen“ bzw. intelligente LSA-Systeme, Anzeigen der empfohlenen Geschwindigkeiten oder auch neue Kreisverkehre soweit es die örtlichen Raumverhältnisse zulassen (letzteres ist innerhalb des Neukirchen-Vluyn Stadtgebietes im Regelfall aus Eigentums- und

¹¹ Vertiefend dazu auch folgende Aussage: „§ 45 IX 3 StVO modifiziert und konkretisiert die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 I StVO dahingehend, dass für die Beschränkung des fließenden Verkehrs eine Gefahrenlage vorausgesetzt wird, die – erstens – auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und – zweitens – das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter (hier insbesondere: Gesundheit der Wohnbevölkerung) erheblich übersteigt. Dies ist dann anzunehmen, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss“ (Suslin/Zilsdorf: Die Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen (NZV 2020, 407)).

Platzgründen jedoch kaum kurz- oder mittelfristig realisierbar und auch Ampeln gibt es nur wenige).

Auch durch Tempo 30 bzw. generell eine einheitliche und durchgängige Temporegelung ohne viele Brems- und Beschleunigungsphasen kann eine Verstetigungswirkung gefördert werden.

Durch eine Verstetigung können je nach Höhe der zulässigen Geschwindigkeiten und des Lkw-Anteils Entlastungswirkungen von 1-3 dB(A) erreicht werden.

Verkehrsverlagerungen und Lkw-Routenplankonzepte

Verkehrsverlagerungen dienen dazu, den Straßenverkehr durch möglichst lärmunsensible Gebiete zu leiten und die sensiblen Bereiche (bspw. Wohngebiete) zu entlasten. Hierzu eignen sich u. a. Routenausweisungen für Durchgangsverkehre, Lkw-Routenführungen und Lkw-Durchfahrtverbote (auch zeitweise) oder Parkleitsysteme. Neukirchen-Vluyn verfügt bereits über ein Lkw-Führungsnetz, welches v. a. die Wohngebiete schützt, dafür den Schwerverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen bündelt.

Das Lärminderungspotenzial leitet sich direkt aus der Verkehrsmengenreduktion ab (bspw. führt eine Halbierung des Verkehrs zu einer Verringerung der Lärmbelastung um 3 dB(A)). Eine veränderte Fahrzeugzusammensetzung (bspw. Reduktion des Lkw-Anteils durch Lkw-Routenführungen) führt weiterhin zu Lärmentlastungen. So ist innerstädtisch ein Lkw so laut wie 20 Pkw, auf Autobahnen wie fünf (vgl. LAI 2012).

Fahrbahnverengungen/Erhöhungen des Fassadenabstandes

Durch Straßenumbaumaßnahmen oder auch einfache Markierungsmaßnahmen wird der Abstand von den fahrenden Kfz hin zur Fassade der angrenzenden Häuser vergrößert, was i. d. R. eine Verengung der Fahrbahn zur Folge hat. Beispielsweise führt eine Verdopplung des Fassadenabstandes zur Fahrbahn mit Minderungswirkungen von 3 dB(A) zu deutlich messbaren Erfolgen und Entlastungen der Anwohner. Weiterhin fördern Verengungen der Fahrbahn auch ein entsprechend geschwindigkeitsangepasstes Verhalten der Autofahrer:innen, so dass zusätzlich zur Lärminderung durch eine Erhöhung des Fassadenabstandes oftmals auch der Verkehr verlangsamt und – im Wahrsten Sinne des Wortes – beruhigt werden kann.

Neben Straßenraumumbauten, bspw. durch eine Verbreiterung der Gehwege oder durch den Bau zusätzlicher Längsparkstände, ist eine Fahrbahnverengung bzw. Erhöhung des Fassadenabstandes auch auf einfache und kostengünstige Weise möglich – z. B. durch die Markierung von Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen), sofern die Klassifizierung und Nutzung der jeweiligen Verkehrsfläche dies zulassen. Auf diese Weise können sich Synergieeffekte zwischen der Lärminderungsplanung und der Radverkehrsförderung, im besten Fall sogar eine Erhöhung der Verkehrssicherheit ergeben. Solche Maßnahmen können allerdings in vielen Fällen kostenaufwändig sein.

Schallschutzfenster und Schallschutzwände

Schallschutzfenster und -wände bzw. -wälle zählen zu den passiven Lärmschutzmaßnahmen. Sie kommen i. d. R. dann zur Anwendung, wenn andere Maßnahmen nicht möglich oder nicht sinnvoll sind, wenn nur punktuell eine kleine Betroffenenanzahl festzustellen ist oder wenn bereits

durchgeführte oder geplante Maßnahmen keine ausreichende Lärminderung gewährleisten. Der Wirkungsgrad von Schallschutzwänden sowie -fenstern ist hoch (Lärmreduzierung um bis zu 20 dB(A) bzw. bis zu 30 dB(A)), als reine Symptombekämpfung eignen sie sich jedoch nicht zur nachhaltigen Minderung des Verkehrslärms. Sie reduzieren den Lärm lediglich innerhalb der Gebäude, vor der Tür bleibt die Situation unverändert.

Die Kosten für Schallschutzfenster tragen zunächst die Wohnungs-/Hauseigentümer selbst. Für Straßen in der Baulast des Bundes (Autobahnen, Bundesstraßen) oder auch Landes bestehen nach Beantragung durch den Eigentümer aber gegebenenfalls Fördermöglichkeiten, die u. a. durch die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärm-SchR 97) geregelt werden.

In einigen Kommunen gibt es darüber hinaus eigene Schallschutzfenster-Programme, welche die Fördergrundsätze für die in der Baulast der Kommune liegenden Straßen regeln. Bemessungsgrundlage für Schallschutzfensterprogramme sind die Lärmbelastungen, die bspw. aus der Lärminderungsplanung hervorgehen. Die Förderung erfolgt in der Regel durch kommunale Mittel.

Da sich Neukirchen-Vluyn aktuell im Haushaltssicherungskonzept befindet, sind solche Förderungen leider nicht möglich.

Im Rahmen des Einbaus von Schallschutzfenstern empfiehlt es sich für Hauseigentümer:innen, zudem eine kostenlose Beratung durch die Polizei in Bezug auf einbruchhemmende Fenster und Türen zu nutzen bzw. auch direkt auf gute Dämm- und Isolationswerte im Rahmen der energetischen Sanierung zu achten.

7.1.4 Konkrete Maßnahmen zur kurz- bis mittelfristigen Lärminderung in Neukirchen-Vluyn (Steckbriefe)

Im Folgenden werden konkrete Maßnahmenempfehlungen für die lärmbelasteten Bereiche im kartierten Straßennetz dargestellt. Die als belastet identifizierten Straßen sind in Prioritätsstufen eingeteilt. Hierbei wurden z. T. auch benachbarte einzelne, kurze Straßenteilbereiche zu Straßenabschnitten zusammengefasst, da sich so Maßnahmen wirkungsvoller umsetzen lassen.

Die folgenden Steckbriefe zu den einzelnen Straßenabschnitten beinhalten die Informationen aus der Lärmkartierung¹², Daten über die tägliche Verkehrsstärke (Verkehrsbelastung DTV und Schwerverkehrsanteil) sowie eine Zusammenfassung der Anmerkungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung. Zudem werden verschiedene Informationen zum Umfeld des jeweiligen Straßenabschnitts aufgelistet, u. a. der Fassadenabstand zur Fahrbahn. Die Kategorie *gering* bedeutet dabei einen Abstand von unter 5 Meter, die Kategorie *mittel* 5 - 10 Meter und die Kategorie *groß* über 10 Meter. Zusätzlich wurden durch den Gutachter Ortsbegehungen durchgeführt, um zu den Straßenabschnitten weitere Informationen und eigene Eindrücke zu erhalten. Hierzu gehören bspw. Bebauungsarten, Abschätzungen über Fassadenabstände und Informationen über das Parken in den Straßen sowie

¹² Angegeben sind die maximalen und mittleren Fassadenpegel je Abschnitt und die Anzahl der Betroffenen in Gebäuden – jeweils mit Fassadenpegeln über dem Beurteilungspegeln ($L_{den} > 60 \text{ dB(A)}$ / $L_{night} > 50 \text{ dB(A)}$) – und die Gesamteinwohnerzahl in den farblich dargestellten und dem Straßenabschnitt zugeordneten Quadranten

die Nutzung des Straßenraumes neben der Fahrbahn (z. B. Radwege). Diese Informationen bieten Anhaltspunkte über Maßnahmenpotenziale zur Lärminderung.

Zur Verbesserung der Lärmsituation wurden jeweils für den Teilabschnitt wirksame Maßnahmen vorgeschlagen. Auch der mögliche Einfluss langfristiger Maßnahmen oder übergeordneter Planungen wird benannt.

Die Maßnahmenempfehlungen, insbesondere in Bezug auf Geschwindigkeitsreduzierungen und Fahrbahnsanierungen, wurden in der Regel mit dem Hinweis auf „Prüfung“ formuliert. Die Prüfung bezieht sich insbesondere auf die Erfüllung der dafür erforderlichen gesetzlichen und fachplanerischen Voraussetzungen. Zumeist sind zur Umsetzung weitere Prüfschritte – wie z. B. eine Lärmbeurteilung nach RLS-19, eine straßenverkehrsrechtliche Prüfung sowie die Anhörung ggf. widersprüchlicher Belange – durchzuführen.

Die zu erwartende Maßnahmenwirkung bezüglich der Reduktion der Lärmbelastungen entlang der kartierten Straßen werden anhand von allgemein anerkannten, groben Kennwerten in den Steckbriefen abgeschätzt. Dabei ist für eine Benennung der Betroffenenzahlen sowie eine Addierung der Wirkungen oft eine erneute Berechnung im Lärmmodell erforderlich, was im Rahmen des LAP jedoch nicht möglich war.

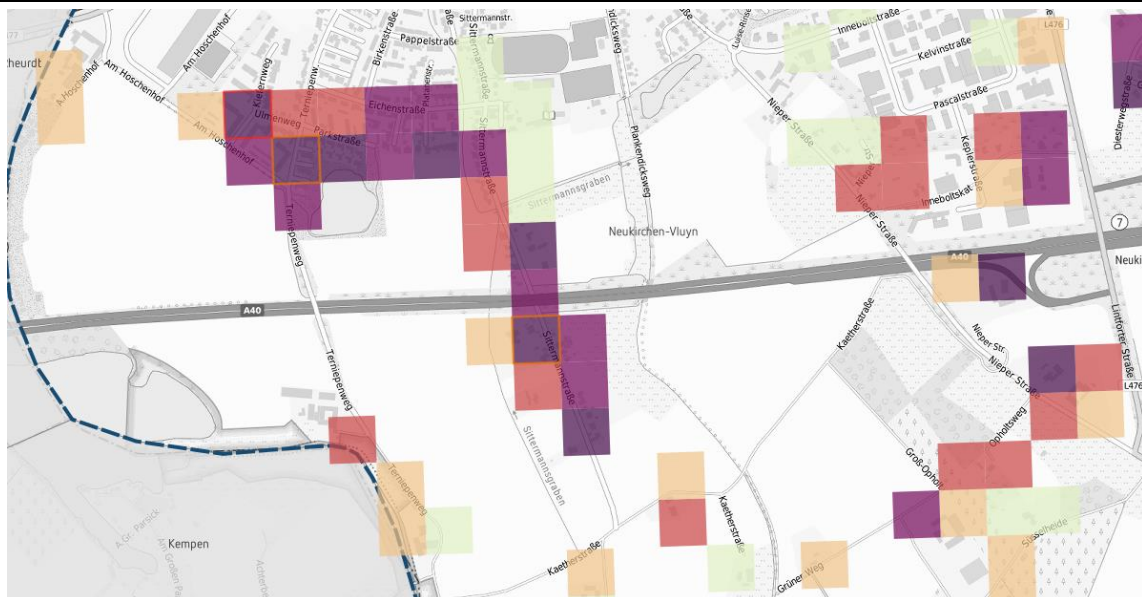
In der Tabelle im Anhang 1 werden alle Abschnitte inkl. Maßnahmen, Wirkungs- und Kostenschätzung auf wenigen Seiten gegenübergestellt.

Straßensteckbriefe für priorisierte, kartierte Abschnitte

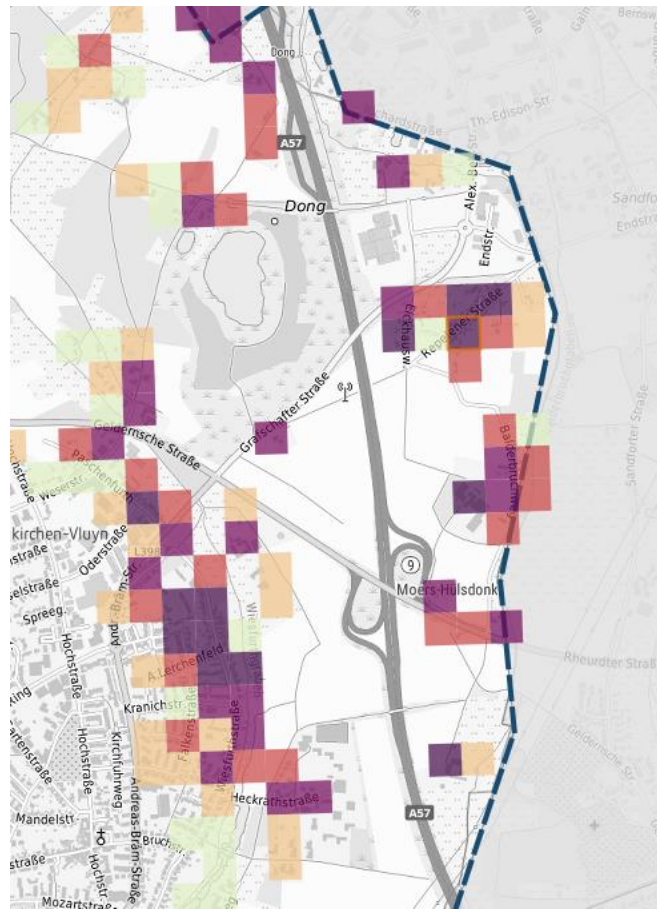
Priorisiert wurden neun Straßenabschnitte entlang folgender Hauptverkehrsstraßen:

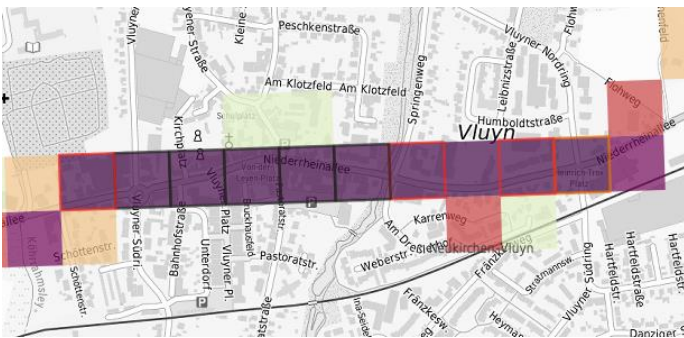
- Autobahn A 40
- Autobahn A 57
- L 140 (Niederrheinallee) in den Ortskernen von Vluyn und Neukirchen sowie auf Höhe der Roosenstraße
- L 476 (Lintorfer Straße) in Vluyn zw. Autobahn und Niederrheinallee
- L 474 (Geldernsche Straße) in Rayen
- L 491 (Eyller Straße) in Rayen

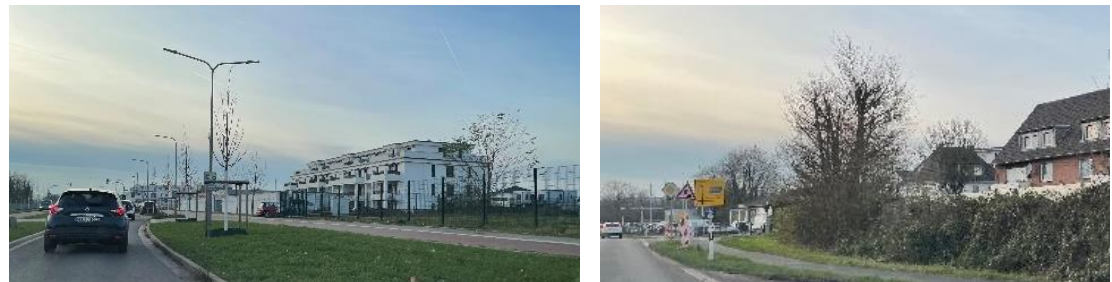
Im Folgenden werden die Straßensteckbriefe zu diesen Abschnitten mit konkreten Maßnahmenvorschlägen zur Reduzierung der Lärmwirkung dargestellt.

Autobahn A 40				1	Priorität: hoch
Südlicher Ortsrand Vluyn (westl. AS Neukirchen-Vluyn)					
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L _{den}	L _{night}	L _{den} >60 dB(A)	L _{night} >50 dB(A)
54.377 Kfz/d 32,9 %	unbeschränkt (130 km/h Richtgeschwindigkeit)	77,9 dB(A) 62,9 dB(A)	69,1 dB(A) 53,5 dB(A)	369	524
Umfeldnutzung: • Wohnen, Gewerbe • Grünfläche, Felder • Sondernutzung (Grundschule, Sport- platz, Reitanlage) Bebauungsart: • Ein-, Mehrfamilien- u. Reihenhäuser • 1-4 Geschosse Fassadenabstand zur Fahrbahn: • ca. 20-350 m		Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt): • 4-streifige Autobahn • Abfahrtsspur zur AS Neukirchen-Vluyn Seitenraum: • Standstreifen Lärmschutzanlagen: • Teilweise (Nordseite)			
					
Anmerkungen: • Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden zudem Bepflanzungen/Baumreihen als Lärmschutz vorgeschlagen.					
Maßnahmenempfehlungen:				Wirkungsabschätzung in dB(A):	
• Prüfung auf Bau einer Lärmschutzwand					bis 10
• Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h im Nachtzeitraum (22-6 Uhr)				2-3 (nachts)	
• Mittel- bis langfristige Prüfung des Einsatzes lärmarmen Beläge (im Rahmen der Sanierungszyklen)					3-5
• Prüfung passiver Lärmschutz (in Eigeninitiative der Bewohnenden) (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	

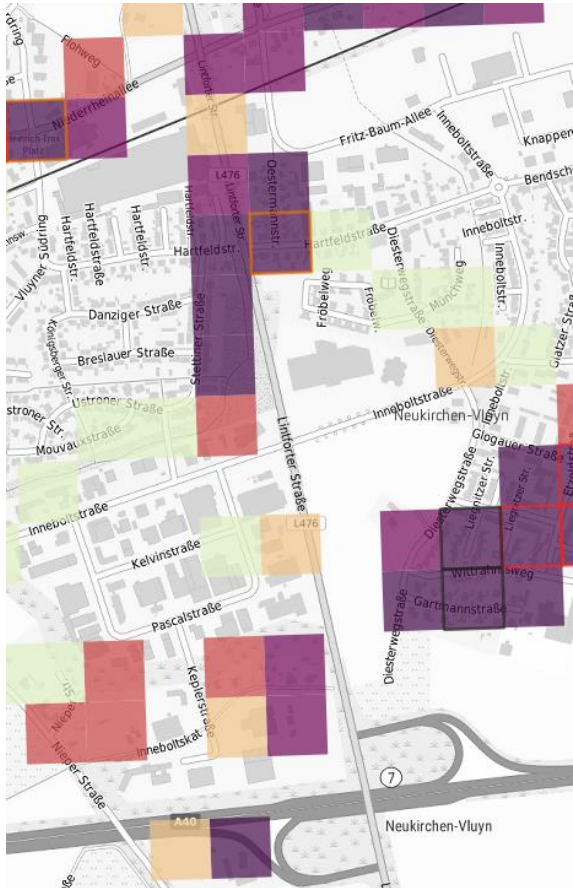
Autobahn A 40				2	Priorität: hoch
Südlicher Ortsrand Neukirchen (östl. AS Neukirchen-Vluyn)					
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchstgeschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L _{den}	L _{Night}	L _{den} >60 dB(A)	L _{Night} >50 dB(A)
61.458 Kfz/d 31,8 %	unbeschränkt (130 km/h Richtgeschwindigkeit)	79,5 dB(A) 73,3 dB(A)	70,9 dB(A) 53,5 dB(A)	858	1.435
Umfeldnutzung: - Wohnen, Gewerbe - Grünfläche, Felder - Sondernutzung (Reitanlage) Bebauungsart: - Ein-, Mehrfamilien- u. Reihenhäuser 1-4 Geschosse Fassadenabstand zur Fahrbahn: - ca. 50-650 m		Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt): 4-streifige Autobahn - Abfahrtsspur zur AS-Neukirchen-Vluyn Seitenraum: - Standstreifen Lärmschutzanlagen: - keine			
					
Anmerkungen: Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden zudem Bepflanzungen/Baumreihen als Lärmschutz vorgeschlagen.					
Maßnahmenempfehlungen:				Wirkungsabschätzung in dB(A):	
Prüfung auf Bau einer Lärmschutzwand					bis 10
Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h im Nachtzeitraum (22-6 Uhr)				2-3 (nachts)	
Mittel- bis langfristige Prüfung des Einsatzes lärmarmen Beläge (im Rahmen der Sanierungszyklen)					3-5
Prüfung passiver Lärmschutz (in Eigeninitiative der Bewohnenden) (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	

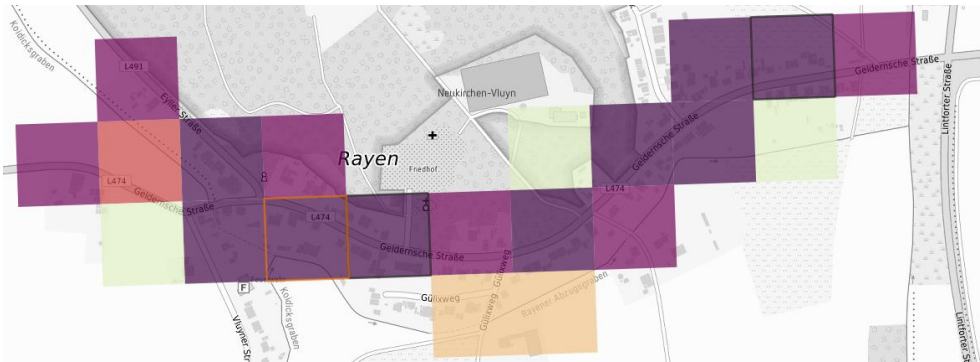
Autobahn A 57				3	Priorität: hoch
Östlicher Ortsrand Neukirchen und Dong					
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L _{den}	L _{night}	L _{den} >60 dB(A)	L _{night} >50 dB(A)
65.787 Kfz/d 21,14 %	unbeschränkt (130 km/h Richtgeschwindigkeit)	72,4 dB(A) 63,0 dB(A)	63,9 dB(A) 53,5 dB(A)	512	983
Umfeldnutzung: - Wohnen, Mischnutzung - Sondernutzung (Schulen, Solarpark) Bebauungsart: - Ein-, Mehrfamilien- u. Reihenhäuser 2-3 Geschosse Fassadenabstand zur Fahrbahn: - ca. 100-350 m Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt): 4-streifige Autobahn - Abfahrtsspur zur AS-Moers-Hülsdonk - Abfahrtsspur zur Raststätte Seitenraum: - Standstreifen Lärmschutzanlagen: - Westl. an der Stadtgrenze, sonst keine					
Anmerkungen: - Für den Ausbau der Strecke von 2 auf 3 Fahrspuren pro Fahrtrichtung ist die Planung seit 2019 beauftragt. In diesem Rahmen wird auch der konkrete Lärmschutz zu prüfen und – unabhängig vom LAP – die gültigen Auslösewerte der Planungs- und Bauverfahren einzuhalten sein. - Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden zudem Bepflanzungen/Baumreihen als Lärmschutz vorgeschlagen.					
Maßnahmenempfehlungen:				Wirkungsabschätzung in dB(A):	
Prüfung auf Bau einer Lärmschutzwand (im Rahmen des geplanten 6-streifigen Ausbaus der Autobahn)					bis 10
Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h im Nachtzeitraum (22-6 Uhr)				2-3 (nachts)	
Prüfung des Einsatzes lärmarmen Beläge (im Rahmen des geplanten 6-streifigen Ausbaus der Autobahn)					3-5
- Prüfung passiver Lärmschutz (in Eigeninitiative der Bewohnenden) (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	

Niederrheinallee (L 140)				4	Priorität: hoch
Stadtmitte Vluyn (Lintforter Straße bis etwa Schötenstraße)					
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L _{den}	L _{night}	L _{den} >60 dB(A)	L _{night} >50 dB(A)
8,810 Kfz/d 5,7 %	überwiegend 30 km/h	72,5 dB(A) 60,3 dB(A)	62,3 dB(A) 54,0 dB(A)	540	548
Umfeldnutzung: • Wohnen, Mischnutzung • Gewerbe Bebauungsart: • Reihen- und Mehrfamilienhäuser • 2-6 Geschosse Fassadenabstand zur Fahrbahn: • ca. 2-15 m Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt): • ca. 7-10 m Seitenraum: • Gehweg, teils „Radfahrer frei“ • Längsparken					
					
Anmerkungen: • In dem Abschnitt wurde seit der Lärmkartierung durch das Land bereits z. T. 30 km/h eingeführt. Dessen Wirkung ist in den Lärmdaten daher noch nicht mitberücksichtigt. Der Beibehalt dieser Regelung wird aus Sicht der Lärmreduzierung deutlich empfohlen. Im direkten Ortskern sollte zudem die Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs geprüft werden. • Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde zudem eine verbesserte Radinfrastruktur angeregt.					
Maßnahmenempfehlungen:				Wirkungsabschätzung in dB(A):	
• Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) zwischen Leineweberplatz und Kreisverkehr am Süd-/Nordring). Synergieeffekte mit Verkehrssicherheit, Aufenthalts- und Umweltqualität im Stadtkern.				1-2	
• Beibehalt Tempo 30 km/h zwischen Springenweg und Leineweberplatz				wurde in der Lärmkartierung (St. IV) nicht berücksichtigt	
• Prüfung der Installation von Geschwindigkeits- und Lärmdisplays zur Senkung der Fahrgeschwindigkeit auf das vorgeschriebene Tempo				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
• Prüfung passiver Lärmschutz (in Eigeninitiative der Bewohnenden) (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
• Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)				nicht direkt darstellbar	

Niederrheinallee (L 140)				5	Priorität: niedrig
zw. Neukirchen und Vluyn (etwa Höhe Roosenstraße bis Höhe Moränenweg)					
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L _{den}	L _{night}	L _{den} >60 dB(A)	L _{night} >50 dB(A)
9.390 Kfz/d 7 %	50 km/h	71,7 dB(A) 61,6 dB(A)	61,4 dB(A) 51,9 dB(A)	64	68
Umfeldnutzung: - Wohnen, Mischnutzung Bebauungsart: - Ein-, Mehrfamilien- und Reihenhäuser 2-4 Geschosse Fassadenabstand zur Fahrbahn: - ca. 4-25 m Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt): - ca. 10-15 m Seitenraum: - Teilweise getrennter Geh-/ Radweg, in beide Richtungen frei - Längsparken - Schienenverkehr im Süden Lärmschutzanlagen: - private Zäune und Mauern in den Gärten					
					
Anmerkungen: Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Bepflanzungen/Hecken als Lärmschutz vorgeschlagen.					
Maßnahmenempfehlungen:				Wirkungsabschätzung in dB(A):	
Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Nachtzeitraum (22-6 Uhr).				1-2 (nachts)	
Prüfung passiver Lärmschutz (in Eigeninitiative der Bewohnenden) (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)				nicht direkt darstellbar	

Niederrheinallee (L 140)				6	Priorität: hoch
Stadtmitte Neukirchen (etwa Vietenstraße bis östl. Bebauungskante/Herkweg)					
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L _{den}	L _{night}	L _{den} >60 dB(A)	L _{night} >50 dB(A)
9.390 Kfz/d 7 %	50 km/h	73,2 dB(A) 56,9 dB(A)	63,0 dB(A) 52,0 dB(A)	460	481
Umfeldnutzung: - Wohnen, Mischnutzung Bebauungsart: - Ein-, Mehrfamilien- u. Reihenhäuser 2-8 Geschosse Fassadenabstand zur Fahrbahn: - ca. 5-25 m Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt): - ca. 9-12 m Seitenraum: - Getrennter Geh-/ Radweg einseitig					
					
Anmerkungen: Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine verbesserte Geh- und Radinfrastruktur mit Querungshilfen angeregt.					
Maßnahmenempfehlungen:				Wirkungsabschätzung in dB(A):	
Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zwischen Hans-Böckler- und Andreas-Bräm-Straße.				1-2	
Prüfung der Installation von Geschwindigkeits- und Lärmdisplays zur Senkung der Fahrgeschwindigkeit auf das vorgeschriebene Tempo				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
Prüfung passiver Lärmschutz (in Eigeninitiative der Bewohnenden) (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)				nicht direkt darstellbar	

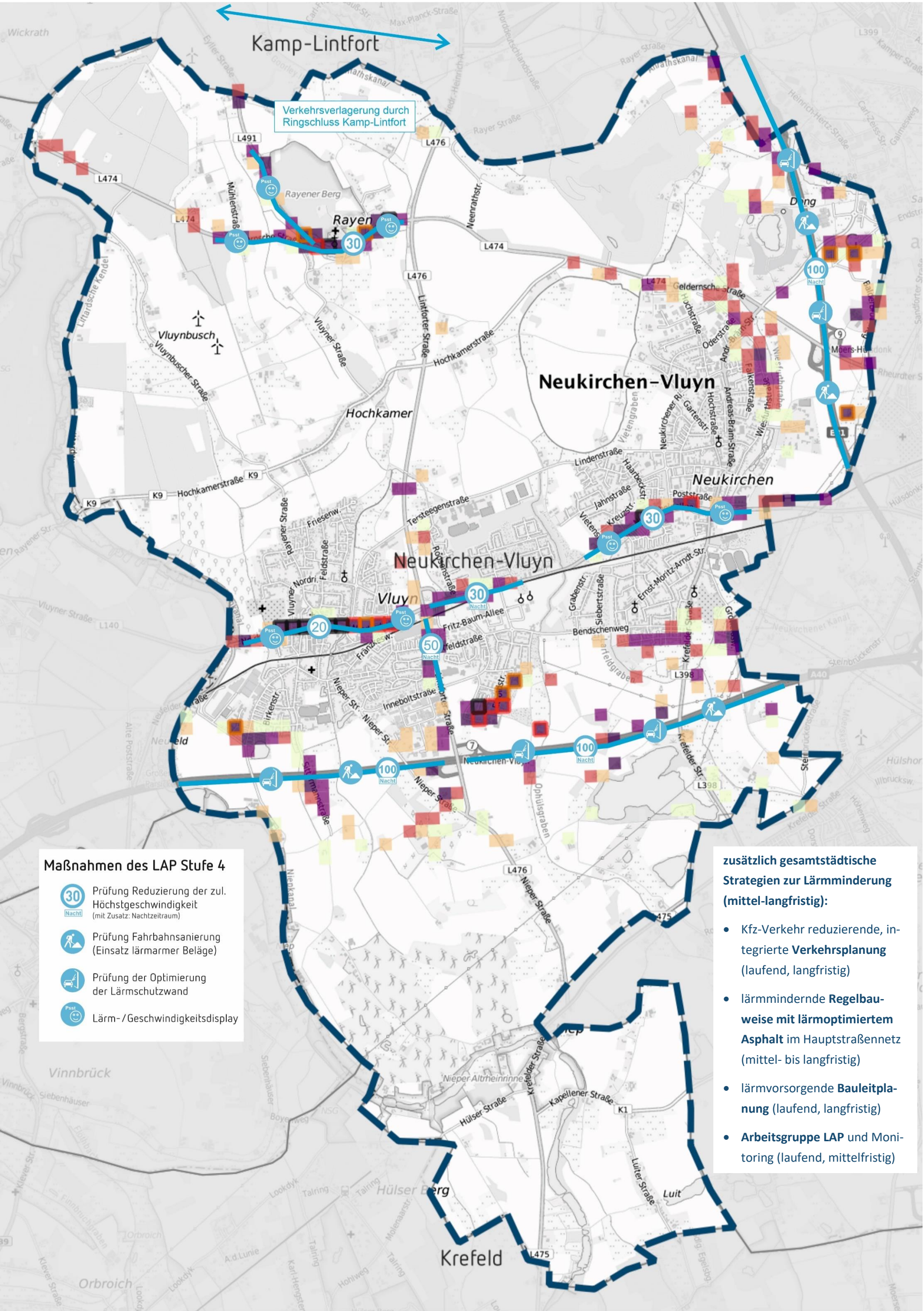
Lintforter Straße (L 476)				7	Priorität: mittel
Niederrheinallee bis Inneboltstraße					
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L _{den}	L _{night}	L _{den} >60 dB(A)	L _{night} >50 dB(A)
11.480 Kfz/d 10,5 %	70 km/h	70,7 dB(A) 60,7 dB(A)	60,6 dB(A) 52,0 dB(A)	124	138
Umfeldnutzung: • Wohnen, Gewerbe • Wald Bebauungsart: • Ein-, Mehrfamilien- u. Reihenhäuser • 2-4 Geschosse Fassadenabstand zur Fahrbahn: • ca. 10-40 m Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt): • ca. 8-12 m Seitenraum: • Seitenstreifen • Kein Raum für Geh- und Radverkehr Lärmschutzanlagen: • keine					
					
Anmerkungen: • Erhöhte Lage der Fahrbahn • Wunsch aus der Beteiligung nach ganztägig Tempo 50 km/h (Hinweis auf Schulweg)					
Maßnahmenempfehlungen:				Wirkungsabschätzung in dB(A):	
• Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h im Nachtzeitraum (22-6 Uhr)				1-2 (nachts)	
• Prüfung passiver Lärmschutz (in Eigeninitiative der Bewohnenden) (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
• Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)				nicht direkt darstellbar	

Geldernsche Straße (L 474)				8	Priorität: hoch
Lintforter Straße bis westl. Bebauungskante Rayen (Hs.-Nr. 378)					
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L _{den}	L _{night}	L _{den} >60 dB(A)	L _{night} >50 dB(A)
8.244 Kfz/d 5,1 %	50 km/h	73,0 dB(A) 63,4 dB(A)	63,0 dB(A) 54,0 dB(A)	271	271
Umfeldnutzung: • Wohnen, Mischnutzung • Berg/ Wald • Sportplatz, Friedhof Bebauungsart: • Ein-, Mehrfamilien- u. Reihenhäuser • 2-3 Geschosse Fassadenabstand zur Fahrbahn: • ca. 4-10 m Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt): • ca. 6-10 m Seitenraum: • Gemeinsamer Geh-/ Radweg • Berg/ Wald im Norden					
					
Anmerkungen: • Die Ortsumgehung Kamp-Lintfort (B 528n) steht mit vordringlichem Bedarf im Bundesverkehrswegeplan. Seit 2022 werden Vorarbeiten zur Planung ausgeführt. Ein genaues Fertigstellungsdatum ist nicht bekannt.					
Maßnahmenempfehlungen:				Wirkungsabschätzung in dB(A):	
• Lärmreduzierung durch zu erwartende Verkehrsentlastung (Pkw und Schwerverkehr) nach Bau der B 528n in Kamp-Lintfort zw. B 510 u. L 476				2-3	
• Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (mind. temporär bis Fertigstellung der B 528n, zur Unterstützung der Verkehrsverlagerung auch danach sinnvoll)				1-2	
• Prüfung der Installation von Geschwindigkeits- und Lärmdisplays zur Senkung der Fahrgeschwindigkeit auf das vorgeschriebene Tempo				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
• Prüfung passiver Lärmschutz (in Eigeninitiative der Bewohnenden) (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
• Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)				nicht direkt darstellbar	

Eyler Straße (L 491) <i>Geldernsche Straße bis nördl. Bebauungskante Rayen (Hs.-Nr. 14)</i>				9	Priorität: niedrig
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L _{den}	L _{night}	L _{den} >60 dB(A)	L _{night} >50 dB(A)
8.686 Kfz/d 2,8 %	50 km/h	75,5 dB(A) 63,2 dB(A)	65,8 dB(A) 54,0 dB(A)	114	114
Umfeldnutzung: - Wohnen, Mischnutzung - Wald, Berg, Felder Bebauungsart: - Einfamilien- und Reihenhäuser 2-4 Geschosse Fassadenabstand zur Fahrbahn: - ca. 4-20 m Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt): - ca. 6 m Seitenraum: - Gemeinsamer Geh-/ Radweg einseitig - Berg/ Wald im Norden					
					
Maßnahmenempfehlungen:				Wirkungsabschätzung in dB(A):	
Lärmreduzierung durch zu erwartende Verkehrsentlastung (Pkw und Schwerverkehr) nach Bau der B 528n in Kamp-Lintfort zw. B 510 u. L 476				2-3	
Prüfung der Installation von Geschwindigkeits- und Lärmdisplays zur Senkung der Fahrgeschwindigkeit auf das vorgeschriebene Tempo				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
Prüfung passiver Lärmschutz (in Eigeninitiative der Bewohnenden) (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.)				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Integriertes Mobilitätskonzept (weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs)				nicht direkt darstellbar	

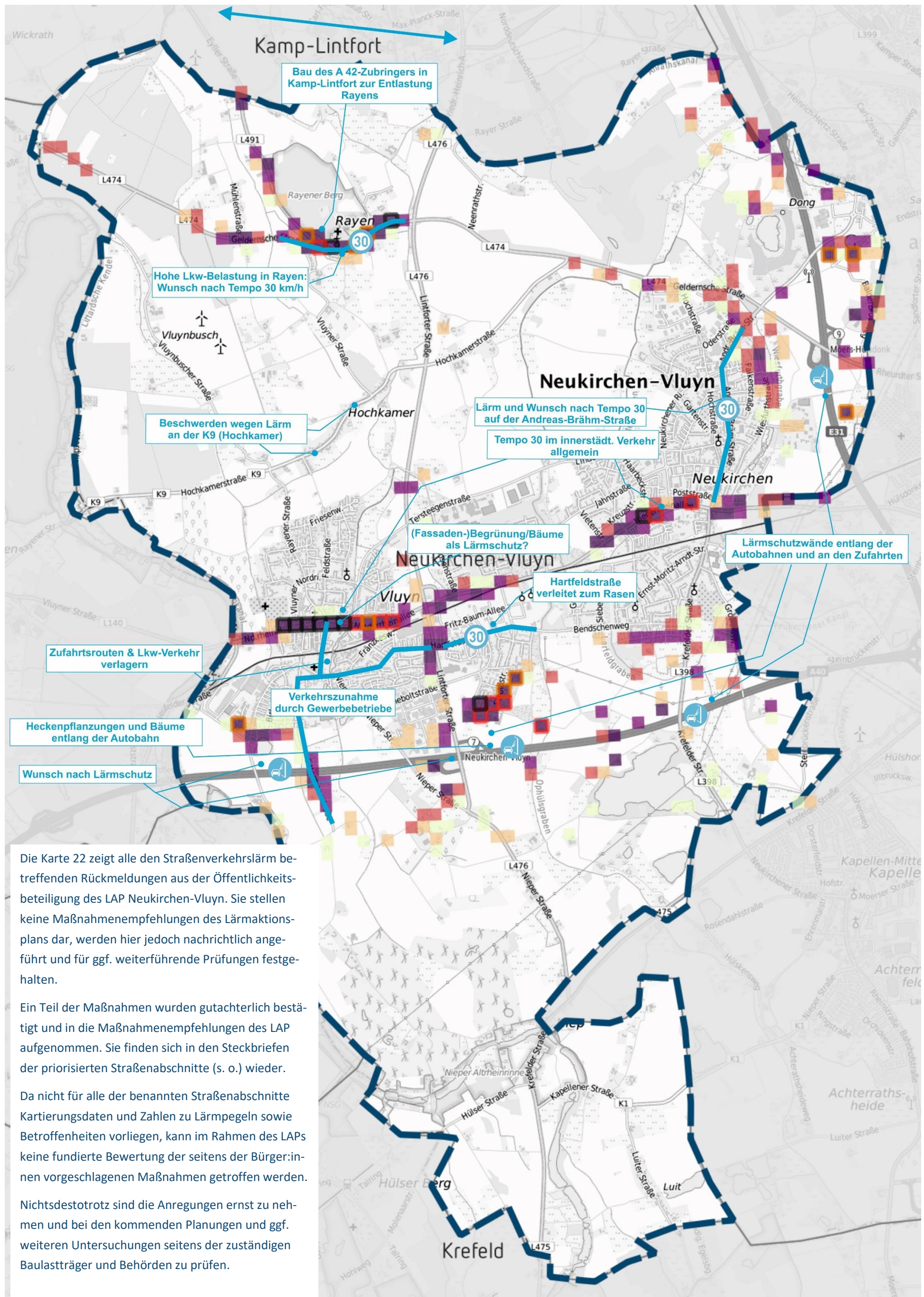
Zusammenfassend zeigt die folgende Karte alle kartierten und priorisierten Straßenabschnitte sowie die dort durch den LAP empfohlenen Maßnahmen (siehe auch Tabelle im Anhang 2):

Abbildung 21: Überblick über die Maßnahmen entlang der Abschnitte mit priorisiertem Handlungsbedarf



Quellen: Eigene Darstellung; Kartendarstellung Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html und LANUV 2023

Abbildung 22: Überblick über in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung benannte Lärmprobleme und Maßnahmenanregungen



Die Karte 22 zeigt alle den Straßenverkehrslärm betreffenden Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung des LAP Neukirchen-Vluyn. Sie stellen keine Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans dar, werden hier jedoch nachrichtlich angeführt und für ggf. weiterführende Prüfungen festgehalten.

Ein Teil der Maßnahmen wurden gutachterlich bestätigt und in die Maßnahmenempfehlungen des LAP aufgenommen. Sie finden sich in den Steckbriefen der priorisierten Straßenabschnitte (s. o.) wieder.

Da nicht für alle der benannten Straßenabschnitte Kartierungsdaten und Zahlen zu Lärmpegeln sowie Betroffenheiten vorliegen, kann im Rahmen des LAPs keine fundierte Bewertung der seitens der Bürger:innen vorgeschlagenen Maßnahmen getroffen werden.

Nichtsdestotrotz sind die Anregungen ernst zu nehmen und bei den kommenden Planungen und ggf. weiteren Untersuchungen seitens der zuständigen Baulastträger und Behörden zu prüfen.

7.2 Mittel- bis langfristige Maßnahmen zur Lärminderung

Im Folgenden werden Maßnahmen zur Lärminderung vorgestellt, die gegebenenfalls nicht in den nächsten 5 Jahren (bis zur Erstellung eines neuen LAPs) zu realisieren bzw. in ihrer Wirkung zu greifen sind, jedoch mittel- bis langfristig anzustreben sind.

Mittel- bis langfristige Infrastrukturmaßnahmen im Verkehrsnetz:

Zu den mittel- bis langfristigen Infrastrukturmaßnahmen gehören Maßnahmenempfehlungen, die lärmschutzunterstützend wirken können, jedoch aufgrund der unklaren Realisierungszeiträume nicht in die konkrete Lärmaktionsplanung für die nächsten 5 Jahre eingeflossen sind.

Als lärmrelevante Infrastrukturempfehlungen im Straßennetz ist dies zum einen die geplante Südumgehung in Kamp-Lintfort, nördlich von Rayen. Mit dem **Neubau der 528n** wird sich der Durchgangsverkehr von der Geldernschen und Eyller Straße verlagern und nördlich des Stadtteils abgewickelt werden können. Rayen wird folglich von einem großen Teil des heutigen Pkw- und dem überwiegenden Schwerverkehr entlastet werden. Dies wird sich positiv auf die Lärmbelastung auswirken. Zumindest als temporäre Maßnahme bis zur Fertigstellung und – zur Unterstützung der Verlagerungswirkung – auch danach sollte aus Sicht der Lärmaktionsplanung im Abschnitt auf der Geldernschen Straße 30 km/h ausgeschildert werden. Zuständig ist der Landesbetrieb Straßen NRW, weshalb die Stadt Neukirchen-Vluyn hier keine eigenständige, finale Entscheidung tätigen kann.

Zum anderen wird der geplante **Ausbau der A 57** im Osten von Neukirchen-Vluyn mehr Verkehr auf dem Abschnitt mit sich bringen, was zu Lärmzunahmen für die dortigen Siedlungsgebiete führen wird. Allerdings sind im Rahmen der Spurerweiterung auch die entsprechenden Verfahren zur Neubewertung und Errichtung von Lärmschutzbauwerken (Lärmschutzwände) bzw. dem Einsatz lärm- armer Oberflächen durchzuführen, so dass die Baumaßnahme insgesamt vorteilhaft für die Bevölkerung sein kann.

Darüber hinaus ist **mittel- bis langfristig die lärm mindernde Regelbauweise mit lärm optimiertem Asphalt im gesamten Hauptstraßennetz** zu empfehlen. Basierend auf bisherigen Erkenntnissen über die Bauweisen ist die Verwendung von OPA innerörtlich nicht ratsam. Stattdessen sollte, insbesondere bei Fahrbahnerneuerung, der Einsatz von LOA oder anderen lärm mindernden Fahrbahnoberflächen auf Hauptverkehrsstraßen geprüft und der aktuelle Stand der Forschung berücksichtigt werden (vgl. Kapitel 7.1).

Mittel- bis langfristige Strategien

Zu den mittel- bis langfristigen Strategien der Lärminderung gehört die konsequente Berücksichtigung des Lärmschutzes in allen lärmrelevanten Planungen (siehe Kapitel 7.1). Hierzu gehören insbesondere die Berücksichtigung von Lärmemissionen und -immissionen im Flächennutzungsplan und zugehörigen Umweltbericht, bei der Neuaufstellung oder Änderung von Bebauungsplänen, in der Flächennutzungsplanung sowie bei konkreten verkehrsintensiven Einzelvorhaben.

Flächenneudarstellungen/-änderungen in Bauleitplänen sollten bspw.

- auf ihre Sensibilität hinsichtlich des Lärms und ihre Lage im Bereich bestehender Lärmbelastungen überprüft werden,
- hinsichtlich ihrer Lärmwirkungen (bspw. durch Quell- und Zielverkehre auf die Umgebung) untersucht werden,
- im Falle von Wohngebieten oder sonstigen wichtigen Quellen/Zielen des Verkehrs möglichst an den ÖPNV-Achsen orientiert werden,
- durch eine verstärkte Mischnutzung, Innenentwicklung und Orientierung zu wichtigen Infrastrukturen (bspw. Güter des täglichen Bedarfs, Bildung) zu einer Stadt der kurzen Wege beitragen.

Des Weiteren sollte von Seiten der Stadt **eine zukunftsorientierte und integrierte Verkehrsentwicklung gemäß des bestehenden Mobilitätskonzepts** angestrebt werden, die auf eine Stärkung des ÖPNV, des Radverkehrs und Fußverkehrs setzt, eine leistungsfähige, jedoch verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs vorsieht (innerstädtische Verkehrsberuhigung) sowie ein verstärktes Mobilitätsmanagement zum Ziel hat.

Diese Zielfelder tragen zur **Vermeidung und Verringerung des Kfz-Verkehrs** bei und verhelfen zu einer verträglicheren Abwicklung des weiterhin nötigen Verkehrs. Verringerungen des Kfz-Verkehrsaufkommens und Verkehrsberuhigung wirken direkt lärm mindernd.

7.3 Wirksamkeitsanalyse und finanzielle Informationen

Zur Bewertung der im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen sollen entsprechend den in der Anlage zur Umgebungslärmrichtlinie genannten Mindestanforderungen – soweit möglich – Schätzwerte für die Reduzierung der Lärmbelastung aufgrund der angesetzten Maßnahmen und zur veränderten Zahl der betroffenen Personen formuliert werden.

Dabei gehen nicht alle relevanten Minderungsparameter in die Berechnungen der Lärmkartierung ein, obwohl die Maßnahmen durchaus eine konkrete Entlastung der Bevölkerung darstellen können. So werden z. B. in der Lärmkartierung keine Lärmfolgen durch ggf. häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen berücksichtigt. Maßnahmen zur Geschwindigkeitskontrolle, wie Blitzeranlagen oder Lärmdisplays, aber auch die Reparatur klappernder Kanaldeckel und passiver Lärmschutz am Gebäude (z. B. Fenster) haben im Rechenmodell also keine Auswirkung auf die Pegelwerte und Betroffenenanzahlen.

Auch verkehrsreduzierende, gesamtstädtische Konzepte oder Planungen zu alternativen Verkehrsmitteln (z. B. eine neue Buslinie oder ein Radweg) sind in ihrer Wirkung auf die Kfz-Verkehrsmenge eines konkreten Straßenraums schwer zu beziffern.

Für die klassischen Maßnahmen der Lärmaktionsplanung (u. a. Temporeduzierung, Fahrbahnoberflächen, Verbreiterung der Seitenräume) gibt es hingegen gut erforschte Erfahrungswerte zu den zu erwarteten Wirkungsspannen. Auch hier bleibt jedoch die genaue Wirkung abhängig von sehr vielen individuellen, lokalen Faktoren, sodass es sich insgesamt um grobe Schätzungen handelt.

Ferner wird die Wirkung auf alle Menschen entlang der kartierten Abschnitte, die nicht von Lärmpegeln über den kartierten Grenzwerten und Beurteilungspegeln betroffen sind, außer Acht gelassen. Diese könnte – sofern viele Personen niedrigen Lärmpegeln ausgesetzt sind – in Summe durchaus relevant sein.

Insgesamt wird durch die allein rechnerische Wirkungsermittlung die tatsächliche Lärmentlastung tendenziell also eher unterschätzt, die verfügbaren Möglichkeiten im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind jedoch begrenzt.

Wirkungsschätzung

Im Folgenden wurden die zu erwartenden Wirkungen der in den Maßnahmensteckbriefen empfohlenen Maßnahmen zusammengefasst dargestellt. Wie eingangs beschrieben, werden dabei nicht alle Maßnahmen rechnerisch berücksichtigt, sondern nur diejenigen, die im Rahmen der Lärmkartierung eine berechenbare Wirkung erzielen und für die grobe Wirkungsspannen bekannt sind. Auch nicht mit einkalkuliert wurden bereits geplante Baumaßnahmen (z. B. Lärmschutz im Rahmen des Ausbaus der A 57 oder die Kosten für die B 528n).

Da keine erneute Berechnung der Lärmkartierung für den Maßnahmenfall erfolgte, konnte zudem keine rechnerische Beurteilung möglicher Maßnahmenkombinationen und Wechselwirkungen erfolgen. Denn die für eine Einzelmaßnahme benannten Wirkungswerte und -spannen sind in der Regel nicht durch schlichte Addition zu kombinieren. Auch hier wirken vielfältige Aspekte mit ein (z. B. Lärmreflexionen oder die logarithmische Pegelskala).

Ohne eine erneute Berechnung ist außerdem keine Aussage zur konkreten Reduktion der Betroffenenanzahlen möglich. Hinweise bieten hier allerdings die in den Steckbriefen benannten maximalen Fassadenpegel und Betroffenenanzahlen, auf die eine Entlastung wirken könnte.

Kostenschätzung und finanzielle Einordnung

Außerdem wird der zu erwartenden Wirkung eine Schätzung der aus derzeitiger Sicht für die Umsetzung der Maßnahmen abzusehenden Kosten gegenübergestellt. Dies kombiniert ergibt das Kosten-Wirkungsverhältnis, welches eine der Grundlagen der Bewertung und Abwägung sein soll.

Zur Abschätzung der Kosten wurden folgende, grobe Kostensätze verwendet. Dargestellt sind die reinen Planungs-, Installations- bzw. Baukosten der berechneten Maßnahmen. Es handelt sich um eine sehr grobe Vorabschätzung ohne Kenntnis der genauen Umsetzungsdetails:

- Fahrbahnsanierung: $\text{Länge [m]} * \text{Fahrbahnbreite [m]} * 80 \text{ €}$
- Lärmindernder Belag, Mehrkosten bei Sanierung: $\text{Länge [m]} * \text{Fahrbahnbreite [m]} * 22 \text{ €}$
- Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit (Grundprüfung und Beschilderung): ca. 3.000 €
(Pauschale pro Abschnitt, ohne Kosten für zusätzliche Lärmberechnungen, z. B. nach RLS-19)
- Geschwindigkeits-/Lärmdisplay: ca. 2.000 €/Stk.
- Neubau Lärmschutzwand: $\text{Länge [m]} * 800 \text{ €}$
(stark abhängig von z. B. Material und Ausgestaltung)

Tabelle 7: Zusammenfassung der Maßnahmenwirkung, -kosten und Betroffenen

Straße	geschätzte Gesamtkosten der einbezogenen Maßnahmen	geschätzte Minderungswirkung (Spannen der Einzel- maßnahmen, nicht addierbar)	Σ Betroffene (im Bestand)	
			L _{den} >60 dB	L _{night} >50 dB
A 40	Bau Lärmschutzwände: ca. 4,6 Mio. € lärmmindernder Fahrbahn- belag: ca. 17,42 Mio. € Reduzierung der zul. Höchstge- schwindigkeit: ca. 6.000 €	mind. 2-5 dB(A) (bei Bau von Lärmschutzwänden bis zu 10 dB(A))	1.227	1.959
A 57	Bau Lärmschutzwände und lärmmindernder Fahrbahn- belag: keine Kalkulation, würde im Rahmen des Ausbaus erfolgen Reduzierung der zul. Höchstge- schwindigkeit: ca. 3.000 €	mind. 2-5 dB(A) (bei Bau von Lärmschutzwänden bis zu 10 dB(A))	512	983
L 140 (Niederrheinallee, alle Abschnitte)	Reduzierung der zul. Höchstge- schwindigkeit: ca. 9.000 € Geschwindigkeits- und Lärm- displays: ca. 8.000 € (4 Stk.)	mind. 1-2 dB(A) bei Verkehrsabnahme durch verkehrsberuhig- ten Geschäftsbereich auch mehr	1.085	1.097
L 476 (Lintforter Straße)	Reduzierung der zul. Höchstge- schwindigkeit: ca. 3.000 €	mind. 1-2 dB(A)	124	138
L 474 (Geldernsche Straße)	Reduzierung der zul. Höchstge- schwindigkeit: ca. 3.000 € Geschwindigkeits- und Lärm- displays: ca. 4.000 € (2 Stk.) Bau der B 528n in Kamp-Lint- fort: keine Kalkulation	mind. 1-3 dB(A)	271	271
L 491 (Eyller Straße)	Bau der B 528n in Kamp-Lint- fort: keine Kalkulation Geschwindigkeits- und Lärm- displays: ca. 2.000 € (1 Stk.)	mind. 2-3 dB(A)	114	114
Summe	max. 22,1 Mio. € (14.000 € davon für die Stadt Neukirchen-Vluyn)	Einzelwirkungen meist zw. -1 und -3 dB (teils mehr)	rd. 3.333	rd. 4.562

Quelle: eigene Darstellung und Kalkulation; vgl. auch ausführliche Maßnahmen-Tabelle im Anhang

Zusammenfassend für die untersuchten Straßen sind die aus der Tabelle 10 ablesbaren Kosten-Wirkungsverhältnisse zu erwarten. Darin werden die geschätzten Gesamtkosten der kalkulierbaren Maßnahmen addiert, die geschätzten Wirkungsspannen der Einzelmaßnahmen benannt (hierbei sind keine Kombinationseffekte berücksichtigt) und die Summe der heute dort über den Auslösewerten (60 bzw. 50 dB) betroffenen Menschen für den Gesamttag- (L_{den}) und Nachtzeitraum (L_{night}) benannt.

Die den Kalkulationen zu Grunde liegende Auswahl und jeweiligen Wirkungs- und Kostenschätzungen der Einzelmaßnahmen sind für jeden Steckbrief in der Maßnahmentabelle im Anhang aufgestellt.

Die geschätzten Kosten für alle in den Steckbriefen benannten Maßnahmen betragen gemäß einer ersten Grobabschätzung insgesamt rund 22,1 Millionen Euro. Darin sind wohlgemerkt alle kalkulierbaren Maßnahmenvorschläge summiert und der größte Teil davon entfällt auf übergeordnete Bau- lastträger (insbesondere auf die Autobahn GmbH bei möglichen Lärmschutz- und Oberflächenmaßnahmen). Nur ein kleiner Teil (rd. 14.000 € für Tempo- und Lärmdisplays) müsste von der Stadt Neukirchen-Vluyn allein getragen werden. Auch eventuelle Fördermöglichkeiten sind dabei noch nicht mit eingeplant.

Durch die Maßnahmen würde rd. 3.300-4.500 Menschen geholfen, die heute über die Beurteilungspegel hinaus belastet sind. Überschlüssig könnten sie um mind. 1-3 dB (abhängig von Ausgestaltung und Umfang der umgesetzten Maßnahmen, bei Lärmschutzwänden auch lokal deutlich mehr) entlastet werden. Durch Kombination der vorgeschlagenen Maßnahmen wird die voraussichtliche Entlastung sicherlich höher liegen. Voraussichtlich wird zudem ein großer Teil der Betroffenen eine Betroffenheitsstufe niedriger eingestuft werden können.

Die effizientesten Maßnahmen werden dabei Geschwindigkeitsreduktionen darstellen. Sie sind kostengünstig und schnell realisierbar. Diese würden zusätzlich positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit und den Ausstoß von luft- und klimaschädlichen Emissionen haben. Für die Entlastung der Bewohner:innen in Rayen würde außerdem der Neubau der B 528n durch prognostizierte Verkehrsverlagerungen eine spürbare Lärminderung ergeben.

Gegenüberstellung der volkswirtschaftlichen Gesamtkosten der Lärmbelastung

Um die abgeschätzten Kosten der Maßnahmen in einen vergleichbaren Bezug zu setzen und diese Summe besser einzuordnen, bietet sich die Darstellung der volkswirtschaftlichen Gesamtkosten der Lärmbelastung in Neukirchen-Vluyn an.

Diese Kosten werden häufig nicht wahrgenommen, da sie nicht unbedingt im städtischen Haushalt auftreten. Sie werden umfassend ermittelt und beinhalten neben realen Kosten – wie Aufwendungen im Gesundheitssystem und Produktionsausfälle durch lärmbedingte Krankheiten – auch immaterielle Kosten – wie Gesundheitsbeeinträchtigungen, den Verlust an Lebensjahren und erlittenes Leid durch Erkrankung und Tod. Entsprechend wird die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen auch nicht die vollständige rechnerische Wirkung dieser Gesamtkosten in Bezug auf die verfügbaren Haushaltsmittel einer Kommune entfalten. Die Lärmschadenskosten sind aber durchaus geeignet, das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Lärminderungsmaßnahmen einzuordnen.

Entsprechend der Klassierungen der Belastungspegel wurden durch das Umweltbundesamt pauschale volkswirtschaftliche Kostenwerte pro Kopf und Jahr ermittelt, die sich auf die konkreten Belastungsdaten in Neukirchen-Vluyn ansetzen lassen.

Tabelle 8: Volkswirtschaftliche Kostenfunktion für Lärmwirkung in Neukirchen-Vluyn

L_{den}, dB(A)	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	ab 75	Summe /Jahr
Lärmschadenskosten € pro Anwohner u. Jahr	63 €	116 €	196 €	306 €	456 €	651 €	
vom Land kartierte Hauptverkehrsstraßen	k. A.	604.592 €	395.332 €	321.606 €	126.768 €	11.067 €	1,46 Mio. €

Quelle: Eigene Darstellung; aus: LAI, nach UBA 2020: Methodenkonvention 3.1

Insgesamt entstehen somit volkswirtschaftliche Gesamtkosten von rd. 1,46 Mio. € durch die Auswirkungen von Lärmbelastungen über 55 dB(A) in Neukirchen-Vluyn entlang der kartierten Straßen – und zwar jedes Jahr.

Dies lässt die für die Maßnahmen erforderlichen Kosten – die sich auf unterschiedliche Träger und Haushalte aufteilen – mittel- bis langfristig durchaus verhältnismäßig erscheinen. Vor allem auf die Stadt Neukirchen-Vluyn selbst würden relativ geringe Kostenanteile entfallen, da die meisten Straßen nicht in ihrer Baulast liegen.

Bei der letztendlichen Entscheidung auf Umsetzung spielen daher jedoch – wie in anderen Kapiteln bereits ausgeführt – weitergehende Prüfungen und die Vorgaben anderer Fachplanungen und Gesetze sowie die finale Einstufung der übergeordneten Baulastträger als Entscheidungsträger und Umsetzende die abschließende Rolle.

7.4 Umsetzung und Ergebniskontrolle der Lärmaktionsplanung

Die Lärmkartierung sowie die Aktionspläne werden nach den Richtlinien der Umgebungslärmrichtlinie alle 5 Jahre überprüft und gegebenenfalls angepasst. Dementsprechend sind die Lärmkartierung im Jahr 2027 erneut durchzuführen sowie die Aktionsplanung im Jahr 2028 zu evaluieren.

Im Rahmen der Kartierung werden der Straßen- und Schienenverkehrslärm auf Basis der jeweils dann aktuellen Verkehrsbelastungen ermittelt und die Lärmbetroffenheiten neu berechnet. Auf dieser Grundlage können die Wirkungen der bis dahin durchgeführten Maßnahmen im Vergleich zur Lärmkartierung 2022 ermittelt werden (sofern es keine erneuten Änderungen im Berechnungsverfahren gibt). In die weitere Aktionsplanung sind diese Erkenntnisse einzubeziehen.

Hinweise zur Realisierung der Maßnahmen

In Bezug auf die Umsetzung der aufgeführten Maßnahmen ist insbesondere zu beachten, dass die Lärmaktionsplanung in erster Linie ein Instrument des gebietsbezogenen Lärmschutzes darstellt. Die Durchführung und Umsetzung von Maßnahmen erfolgen auf Grundlage bestehender nationaler Vorschriften (vgl. Kapitel 4.2).

Der § 47d Abs. 6 BImSchG enthält keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen im Rahmen des LAP, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen.

Der LAP ist also mit seinen Maßnahmen den Vorgaben aus den spezialgesetzlichen Grundlagen und einschlägigen Gesetzen (z. B. der StVO bei Temporeduzierungen) untergeordnet. Ein Rechtsanspruch auf Maßnahmenumsetzung besteht nicht.

Zudem handelt es sich bei den meisten der kartierten Straßen um Hauptverkehrsstraßen, die nicht in der Baulast der Stadt Neukirchen-Vluyn liegen. Bei der Umsetzung und letztendlichen Beurteilung von Maßnahmenprioritäten sind die jeweiligen Baulastträger (z. B. Kreis, Land, Bund) im Rahmen ihrer durch die spezialgesetzlichen Grundlagen vorgegebenen Möglichkeiten und übergeordneten Priorisierungen zuständig.

Die Stadt sollte sich jedoch aktiv dafür aussprechen, die Maßnahmen im Sinne der Lärmaktionsplanung ins Bewusstsein zu holen und zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung zu realisieren.

Empfehlung: Konstantes Monitoring der Lärmaktionsplanung

Darüber hinaus sollte seitens der Stadt Neukirchen-Vluyn ein kontinuierliches Monitoring über die Lärminderung im Stadtgebiet betrieben werden. In einem z. B. jährlichen, internen Rechercheprozess können ämterübergreifende Gespräche und Abfragen bei übergeordneten Baulastträgern erfolgen und somit können die Fortschritte der Lärminderung inkl. lärmrelevanten Einzelprojekten sowie mögliche weitere lärmrelevante Entwicklungen in Neukirchen-Vluyn dokumentiert und festgehalten werden. Dazu können auch Probleme oder Hindernisse zusammengetragen werden, die einer effektiven Lärminderung entgegenstehen.

Ein solche Monitoring hilft dabei, mögliche Probleme oder Konflikte (bspw. mit anderen Zielstellungen der Stadt- oder Verkehrsplanung, geringe Wirkungsintensitäten/Umsetzungsschwierigkeiten bestimmter Maßnahmen) frühzeitig zu erkennen und ggfs. Korrekturen noch vor der Phase V der Lärmaktionsplanung durchzuführen. Zudem wird es die Fortschreibung des LAP erleichtern.

8 Öffentlichkeitsbeteiligung

In diesem Kapitel sind die in der ersten und zweiten Phase der Beteiligung durchgeführten Prozesse beschrieben.

8.1 Frühzeitige Phase der Beteiligung

Die Kommunen sind dazu angehalten die Beteiligung bei der Aufstellung der Lärmaktionspläne Stufe 4 bereits frühzeitig zu beginnen und das Thema *Lärm* in die breite Öffentlichkeit zu stellen.

Dies erfolgte seitens der Stadt Neukirchen-Vluyn zuerst mit der **öffentlichen Bekanntmachung** im Amtsblatt Nr.11 der Stadt Neukirchen-Vluyn vom 19.06.2023. Stellungnahmen und Hinweise aus der Öffentlichkeit konnten vom 19.06.2023 bis einschließlich 16.10.2023 abgegeben werden. Parallel zur Bekanntmachung erfolgte eine erste Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vom 26.06.2023 bis einschließlich 16.10.2023.

Am Donnerstag den 07.12.2023 wurde im Rathaus der Stadt eine **Abendveranstaltung** durchgeführt, während der die Öffentlichkeit erneut Eingaben und Hinweise zur Lärmbelastung vorort und Ideen zur Lärmreduktion abgeben sowie diskutieren konnte. Die Veranstaltung diente einerseits als Informationsveranstaltung für die Bürger:innen zum Thema Lärmaktionsplanung in Neukirchen-Vluyn. Zudem wurde den Teilnehmenden in einer interaktiven Phase die Möglichkeit gegeben, sich selbstständig an Themenwänden zu beteiligen, indem sie im regen Austausch Lärmprobleme kartieren und Lösungen vorschlagen konnten. Außerdem konnten sie Bezug zu den vorgeschlagenen ruhigen Gebieten nehmen und eigene Vorschläge einbringen.

Im Anschluss daran bestand weiterhin bis zum 03.01.2024 die Möglichkeit, weitere **Stellungnahmen per E-Mail** einzureichen.

Alle im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Eingaben sind in den Anhängen dieses Berichts aufgeführt und kommentiert.

8.2 Offenlage des LAP-Entwurfs

Die Offenlage des Entwurfs des Lärmaktionsplans stellte die zweite Beteiligungsphase dar. Hierzu wurde der Entwurf des Berichts inkl. aller Maßnahmenvorschläge in der Zeit vom 08. März bis 08. April 2024 öffentlich ausgelegt und die Gelegenheit gegeben, Anregungen und/oder Bedenken zu formulieren. Zudem wurden die sogenannten Träger öffentlicher Belange aufgefordert, zum Entwurf Stellung zu beziehen.

Alle Rückmeldungen wurden in Form einer Synopse zusammengestellt (siehe Anhang), kommentiert und ggf. in den finalen Bericht zum Lärmaktionsplan integriert.

9 Zusammenfassung

Das vorliegende Dokument stellt den ersten Lärmaktionsplan der Stadt Neukirchen-Vluyn dar. Zu dessen Aufstellung ist die Kommune durch das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) verpflichtet. Der Lärmaktionsplan definiert Handlungsbedarfe bezüglich der gebietsbezogenen Lärmbelastung und schlägt Maßnahmen vor, mit denen Menschen vor schädlichen Lärmeinflüssen geschützt und die Lärmbelastung verringert werden soll. Betrachtet wird dabei der Straßenverkehrslärm.

Die zu untersuchenden Straßen werden, basierend auf ihrer Klassifizierung und der Verkehrsbelastung, vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) festgelegt und hinsichtlich ihrer Lärmbelastung kartiert. Dies sind:

- Autobahnen A 40 und A 57,
- Landesstraßen L 140 (Niederrheinallee), L 476 (Lintforter Straße), L 474 (Geldernsche Straße) und L 491 (Eyler Straße).

Mittels einer EU-weit einheitlichen Methodik wird die Ausbreitung des Verkehrslärms berechnet und in Dezibel-Pegeln (dB) an den Fassadenpunkten angegeben. Hierfür existieren definierte Lärmindizes, die die Lärmbelastung zu unterschiedlichen Tageszeiten abbilden. Für den LAP am entscheidendsten sind die Lärmindizes L_{den} (ganztägig) und L_{night} (22-6:00 Uhr). Ab wieviel Dezibel ein prioritärer Handlungsbedarf besteht, wird über sogenannte Beurteilungspegel festgelegt. Für Neukirchen-Vluyn werden für den L_{den} 60 dB(A) und den L_{night} 50 dB(A) angesetzt. Diese Werte orientieren sich an den vom Umweltbundesamt vorgeschlagenen Kriterien zur mittelfristigen Vermeidung von Gesundheitsschäden.

Entlang der durch das LANUV kartierten Straßenabschnitte sind in Neukirchen-Vluyn ganztägig und nachts rund 12-16 % der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm über dem jeweiligen Beurteilungspegel betroffen. Stark erhöhten Lärmpegeln (mit $L_{den} > 70$ dB(A) bzw. $L_{night} > 60$ dB(A)) sind jeweils rd. 1 % der Neukirchen-Vluyner Bevölkerung ausgesetzt.

Somit leiden insgesamt in Neukirchen-Vluyn (entlang der kartierten Straßen) rd. 1.300 Menschen gesundheitlich unter der starken Lärmbelastung, weitere rd. 270 leiden unter starken Schlafstörungen und rechnerisch 3 Personen haben sogar ein erhöhtes Risiko, ischämische Herzerkrankungen durch die dauerhafte Lärmbelastung zu entwickeln.

Gründend auf diesen Betroffenenheiten wurden Maßnahmen und Strategien entwickelt, um den Lärm an den betrachteten Straßen zu reduzieren. Dafür wurden Steckbriefe für die prioritären Abschnitte aufbereitet, die neben Information zu Umfeld, Betroffenenzahlen und Verkehrsdaten konkrete Maßnahmenvorschläge und Abschätzungen zu deren Wirkung enthalten. Die wohl wirksamste und an den innerstädtischen Neukirchen-Vluyner Straßen geeignetste Einzelmaßnahme ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Um den ebenfalls maßgeblichen Lärm der Autobahnen abzuschirmen werden zudem Lärmschutzwände und Fahrbahnsanierungen mit lärmarmen Oberflächen empfohlen. All diese Maßnahmen liegen jedoch nicht in der Zuständigkeit der Stadt selbst. Sie sind Aufgabe der übergeordneten Baulastträger, insbesondere Straßen NRW und die Autobahn GmbH und bedürfen zudem noch weiteren Prüfung.

Aber auch die Installation von Geschwindigkeits- und Lärmdisplays durch die Stadt in sensiblen Ortsdurchfahrten kann bereits einen Teil zu einer schonenderen Fahrweise und somit Lärmentlastung der Bewohnerschaft beitragen.

Zu den kurz- und mittelfristigen Einzelmaßnahmen kommen strategisch ausgerichtete, langfristige Maßnahmen und Konzepte, die den Lärm stadtweit nachhaltig reduzieren sollen (wie z. B. der Verkehrsentwicklungsplan).

Die Gesamtkosten für die kalkulierten Maßnahmen werden auf rd. 22 Millionen Euro geschätzt, allerdings verteilt sich der größte Teil davon auf potenzielle Maßnahmen an den Autobahnen und ist stark abhängig von der genauen Ausgestaltung und Umsetzung. Die Lärm- und Tempodisplays – als einzige allein durch die Stadt zu finanzierende Maßnahme – würden lediglich 14.000 € von der Gesamtsumme ausmachen.

Demgegenüber stehen gesamtwirtschaftliche Kosten als Folge des Lärms von mind. 1,46 Mio. € im Jahr, die sich durch den Lärmschutz wirksam reduzieren lassen.

Ein allgemeiner Rechtsanspruch auf Durchsetzung der Maßnahmen zur Lärminderung ergibt sich aus dem Lärmaktionsplan in der Regel nicht. Durch den Beschluss des Lärmaktionsplans sind die darin enthaltenen Maßnahmen allerdings von den planenden Fachämtern und Behörden in ihren Abwägungs- und Entscheidungsprozessen mit aufzunehmen.

Diese Pflicht zur Berücksichtigung der Inhalte des LAP ist auch für die Ausweisung der Ruhigen Gebiete relevant, da diese als Vorsorgeplanung zu verstehen ist. Ruhige Gebiete sind Erholungsflächen für die Bevölkerung, die vor zusätzlicher Lärmbelastung geschützt werden sollen. Im Rahmen der vierten Stufe des LAP ist Neukirchen-Vluyn explizit dazu aufgerufen, Ruhige Gebiete auszuweisen. Dafür wurden mehrere unterschiedlich große Flächen im Neukirchen-Vluyner Stadtgebiet ausgewählt und näher beschrieben, die als mögliche Rückzugsgebiete für Bevölkerung und Natur im lauten Alltag dienen sollen.

Die Öffentlichkeit hatte während der Erstellung des LAP mehrere Möglichkeiten, sich zu beteiligen. Zum einen fand frühzeitig eine Information zum Beginn der Planungen statt, während der die Einwohner:innen und öffentlichen Träger erste Anmerkungen einbringen konnten. Am 7.12.2023 erfolgte dann eine Abendveranstaltung während der die Öffentlichkeit erneut Eingaben und Hinweise zur Lärmbelastung verorten und Ideen zur Lärmreduktion abgeben sowie diskutieren konnte. Zum anderen wurde im späteren Verlauf des Prozesses der Entwurf des LAP offengelegt und jede Person oder Institution hat die Möglichkeit, eine Stellungnahme zu den Inhalten abzugeben. Die in beiden Phasen gesammelten Hinweise wurden in den finalen LAP mit aufgenommen und bei der Maßnahmenentwicklung und -bewertung berücksichtigt.

10 Quellenverzeichnis

Integriertes Klimaschutzkonzept 2014 - Infas enermetric: Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Neukirchen-Vluyn, 2014

Klimafreundliches Mobilitätskonzept 2019 – Runge IVP: Klimafreundliches Mobilitätskonzept der Stadt Neukirchen-Vluyn, Düsseldorf 2019

LAI 2012 - Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Aktualisierte Fassung vom 18. Juni 2012.

LAI 2022 - Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Aktualisierte Fassung vom 19. September 2022.

MLUR (Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.): Leitfaden für die Aufstellung von Aktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie. Kiel

MUNLV (Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen) 2008: Lärmschutz in Nordrhein-Westfalen – Lärmkartierung und Aktionsplanung nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie. Düsseldorf

MUNLV (Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen) 2008b: Lärmaktionsplanung - RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1; v. 7.2.2008. Düsseldorf

STEK 2040 – cima/Faltin+Sattler FSW: Stadtentwicklungskonzept Neukirchen-Vluyn, Köln/Düsseldorf 2022

UBA (Umweltbundesamt) 2008: Silent City – Handbuch Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung. Berlin

UG – Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

Website Umgebungslärm NRW: www.umgebungslaerm.nrw.de

VEP 2004 – R+T: Verkehrsentwicklungsplan Neukirchen-Vluyn, Düsseldorf 2004

Anhang

Anhang 1: Maßnahmentabelle

Anhang 2: Synopse der frühzeitigen Beteiligung

Anhang 3: Dokumentation der Öffentlichkeitsveranstaltung

Anhang 4: Rückmeldungen im Nachgang der Veranstaltung

Anhang 5: Synopse der Offenlage

Anhang 6: zusätzliches Kartenmaterial

Anhang 1: Maßnahmentabelle

An allen Teilabschnitten empfohlene, allgemeine Maßnahmen sind die Prüfung passiver Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster, diese könnten z. B. per Bewohnerantrag beim Bau- lastträger zur Prüfung eingereicht werden) sowie Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs, die gesamtstädtisch zu einer Reduktion des Kfz-Verkehrs führen.

Diese Maßnahmen wurden nicht in die Bewertung und Kostenschätzung einbezogen.

Anhang 1: Maßnahmen auf Abschnitten, inkl. Kosten-Wirkung und zuständiger Behörde

Maßnahmen an den durch das Land NRW kartierten Straßenabschnitten					
Straße, Abschnitt, Steckbrief-# & Betroffenheit		Prio	Maßnahmen	Wirkung/Kosten (Grobschätzung)	Zuständigkeit
A 40	1	hoch	Autobahn A 40 südlicher Ortsrand Vluyn (westl. AS Neukirchen-Vluyn)	Prüfung auf Bau einer Lärmschutzwand	bis zu 10 dB(A), bis ca. 1,6 Mio. €
				Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h (22-6 Uhr)	2-3 dB(A), ca. 3.000 €
				Mittel- bis langfristige Prüfung des Einsatzes lärmarmen Beläge (i. R. der Sanierungszyklen)	3-5 dB(A), ca. 6,12 Mio. €
	2	hoch	Autobahn A 40 südlicher Ortsrand Neukirchen (östl. AS Neukirchen-Vluyn)	Prüfung auf Bau einer Lärmschutzwand	bis zu 10 dB(A), bis ca. 3 Mio. €
				Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h (22-6 Uhr)	2-3 dB(A), ca. 3.000 €
				Mittel- bis langfristige Prüfung des Einsatzes lärmarmen Beläge (i. R. der Sanierungszyklen)	3-5 dB(A), ca. 11,3 Mio. €
A 57	3	hoch	Autobahn A 57 östlicher Ortsrand Neukirchen und Dong	Prüfung auf Bau einer Lärmschutzwand (i. R. des geplanten 6-streifigen Ausbaus)	bis zu 10 dB(A), keine Kostenkalkulation
				Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h (22-6 Uhr)	2-3 dB(A), ca. 3.000 €
				Prüfung des Einsatzes lärmarmen Beläge (i. R. des geplanten 6-streifigen Ausbaus)	3-5 dB(A), keine Kostenkalkulation

L 140	4	Niederrheinallee <i>Lintforter Straße bis Schöddenstraße</i> L _{den} : max. 72,5 dB(A) >60 dB(A): 540 Betroffene L _{night} : max. 62,3 dB(A) >50 dB(A): 548 Betroffene	hoch	Prüfung auf 20 km/h (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) zw. Leineweberplatz und Kreisverkehr am Süd-/Nordring	1-2 dB(A), ca. 3.000 €	Straßen NRW, Stadt Neukirchen-Vluyn
				Beibehalt Tempo 30 km/h zw. Springenweg u. Leineweberplatz	--	--
				Prüfung der Installation von Geschwindigkeits- und Lärmdisplays	keine rechnerische Senkung, ca. 4.000 €	Stadt Neukirchen-Vluyn
	5	Niederrheinallee <i>Roosenstraße bis Moränenweg</i> L _{den} : max. 71,7 dB(A) >60 dB(A): 64 Betroffene L _{night} : max. 61,4 dB(A) >50 dB(A): 68 Betroffene	niedrig	Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (22-6 Uhr)	1-2 dB(A), ca. 3.000 €	Straßen NRW
				Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zwischen Hans-Böckler- und Andreas-Bräm-Straße	1-2 dB(A), ca. 3.000 €	Straßen NRW
	6	Niederrheinallee <i>Vietenstraße bis östl. Bebauungskante</i> L _{den} : max. 73,2 dB(A) >60 dB(A): 460 Betroffene L _{night} : max. 63,0 dB(A) >50 dB(A): 481 Betroffene	hoch	Prüfung der Installation von Geschwindigkeits- und Lärmdisplays	keine rechnerische Senkung, ca. 4.000 €	Stadt Neukirchen-Vluyn
L 476	7	Lintforter Straße <i>Niederrheinallee bis Inneboltstraße</i> L _{den} : max. 70,7 dB(A) >60 dB(A): 124 Betroffene L _{night} : max. 60,6 dB(A) >50 dB(A): 138 Betroffene	mittel	Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h (22-6 Uhr)	1-2 dB(A), ca. 3.000 €	Straßen NRW
				Verkehrsentslastung nach Bau der B 528n in Kamp-Lintfort	2-3 dB(A), keine Kostenkalkulation	Straßen NRW
L 474	8	Geldernsche Straße <i>Lintforter Straße bis westl. Bebauungskante</i> L _{den} : max. 73,0 dB(A) >60 dB(A): 271 Betroffene L _{night} : max. 63,0 dB(A) >50 dB(A): 271 Betroffene	hoch	Prüfung Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	1-2 dB(A), ca. 3.000 €	Straßen NRW
				Prüfung der Installation von Geschwindigkeits- und Lärmdisplays	keine rechnerische Senkung, ca. 4.000 €	Stadt Neukirchen-Vluyn
L 491	9	Eyller Straße <i>Geldernsche Straße bis nördl. Bebauungskante</i> L _{den} : max. 75,5 dB(A) >60 dB(A): 114 Betroffene L _{night} : max. 65,8 dB(A) >50 dB(A): 114 Betroffene	niedrig	Verkehrsentslastung nach Bau der B 528n in Kamp-Lintfort	2-3 dB(A), keine Kostenkalkulation	Straßen NRW
				Prüfung der Installation von Geschwindigkeits- und Lärmdisplays	keine rechnerische Senkung, ca. 2.000 €	Stadt Neukirchen-Vluyn

Anhang 2: Synopse der frühzeitigen Öffentlichkeitbeteiligung

1. Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung sind fünf Stellungnahmen zur Aufstellung des Lärmaktionsplans mit geäußerten Bedenken, Rückfragen und Anregungen eingegangen.

Nr.	Teilnehmer	Ort	Eingangsdatum
B1	Bürger/in	Neukirchen-Vluyn	17.06.2023
B2	Bürger/in	Neukirchen-Vluyn	23.07.2023
B3	Bürger/in	Neukirchen-Vluyn	30.08.2023
B4	Bürger/in	Neukirchen-Vluyn	17.09.2023
B5	Bürger/in	Neukirchen-Vluyn	16.10.2023

Die Stellungnahmen wurden inhaltlich zusammengefasst und mit seitens der Verwaltung und des Gutachterbüros kommentiert bzw. wurde jeweils ein Abwägungsvorschlag erstellt.

Bürger/in 1

Abgabe zweier Vorschläge: Lärmschutzwand für die A40: (Höhe Vluyn/Sittermannstraße) ggf. Absprachen oder Ankauf von Flächen in Autobahn-Nähe und Lärmschutzmaßnahmen ohne Bund umsetzen. Anregung gemeinsam mit Landwirten Hecken zu pflanzen, die zur Biodiversität beitragen (Fördergelder vom Landwirtschaftsministerium/Umweltministerium).
Tempo 30 im innenstädtischen Verkehr: führe zu weniger Lärm, weniger Unfällen und weniger Verletzungen/Toten.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die Abgabe der Vorschläge. Die beiden Vorschläge Lärmschutzwand und Tempo 30 werden im weiteren Verfahren zur Erstellung des Lärmaktionsplanes geprüft. Auch bei Baumaßnahmen im Umfeld der Autobahnen ist die Autobahn GmbH zu beteiligen.

Bürger/in 2

Verkehr auf der Andreas-Bräm-Str. in Zusammenspiel mit einer Tankstelle innerorts ist ein enormes Lärmproblem. Das Verkehrsaufkommen sei merklich angestiegen und auch das Verhalten der Autofahrer habe sich verändert. Geschwindigkeitsüberschreitungen, aufheulende Motoren, "dicke Auspuffanlagen" und posierendes Verhalten kommen täglich vor.

Die Tankstelle in einem Wohngebiet vermehre dies enorm (erweiterte Öffnungszeiten), zu laute Autogas-Tankanlage wurde nur sporadisch verbessert, Lärminderung gab es nicht. Auf die Frage, welches Amt diese Anlage in einem Wohngebiet genehmigt hätte, gab es seitens des Bauamts Neukirchen-Vluyn keine Antwort. Lärmbelästigung führe bereits zu Wertverlusten der Gebäude. Der ganztägige Lärm belaste die Lebensqualität. Autofahrer blockieren zudem die Kreuzung Bruchstr.--Andreas-Bräm-Str. und anliegende Einfahrten zu Grundstücken und lösen dadurch Hupkonzerte aus. Auf dem geraden Stück der Andreas-Bräm-Str., zwischen Einmündung Parkplatz "Dorf" und Neukirchener Ring werden nachts Rennen gefahren.

Vorschlag: Andreas-Bräm-Str. innerorts zu einer 30er Zone machen.

Großer Teil der Nachbarschaft sehe den Lärm mittlerweile auch als riesiges Problem an. Keiner mache etwas. Behörden verträsten in Bezug auf Geschwindigkeitsmessungen oder sind nicht zuständig. Entscheidungen z. B. in Bezug auf Umbaumaßnahmen der Tankstelle und dessen Folgen waren Behörden scheinbar egal. Im Nachhinein fühlt sich keiner verantwortlich (weder Neuk.-Vluyn, Wesel noch Düsseldorf wussten von der Genehmigung der Gas-Tankanlage).

Die Städte sollten nicht nur Verkehr und dessen Lärm im Auge behalten, sondern auch mal einschreiten und für die Folgen von den eigens getroffenen Entscheidungen geradestehen und bei Bedarf korrigieren.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Die Hinweise und Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen. Die benannte Straße ist jedoch nicht Inhalt der Lärmkartierung durch das Land NRW. Kartiert wurden klassifizierte Hauptverkehrsstraßen (Landes-, Bundesstraßen und Autobahnen) mit einer Mindestverkehrsbelastung von 8.200 Kfz/Tag. Folglich liegen keine Aussagen zu Belastungswerten vor, denen Maßnahmen begründet werden können.

In dem vom Land erstellten Lärmmodell, welches die Grundlage für die Erstellung der Lärmaktionspläne bildet, wird kein Lärm für Geschwindigkeitsüberschreitungen, übertriebenes Motoren-Aufheulen und die Nutzung eines Tankstellenbetriebs explizit berücksichtigt oder ausgewiesen. Bei der Aufstellung des LAPs werden straßenbezogenen Lärmquellen, die von fahrenden Fahrzeugen erzeugt werden, erfasst. Auf das Fahr- und Nutzungsverhalten der Fahrzeugführer wie z.B. hupen, quietschende Reifen, aufheulende Motoren oder posierendes Verhalten hat der Lärmaktionsplan und die Stadt keine Regelungsbefugnis.

Lärm von gewerblichen Anlagen liegt nicht im Wirkungskreis des Lärmaktionsplans. Hierzu kann die Bauaufsichtsbehörde oder die untere Immissionsschutzbehörde des Kreises Wesel angesprochen werden. Für Geschwindigkeitskontrollen oder Tempomessungen ist die Kreispolizei Wesel zuständig.

Der Wunsch nach Verkehrsberuhigung auf der Andreas-Bräm-Straße wird daher informativ in den Lärmaktionsplan aufgenommen.

Bürger/in 3

Feststellung des starken Verkehrsanstiegs auf der Pastoratstraße/Vluyner Südring. Sehr viele Lkw von der Autobahn zum Gewerbegebiet und expandierenden Logistikstandort Hoschenhof.

Anregung einer Verkehrszählung, um das tatsächliche Ausmaß des Lkw-Verkehrs festzustellen.

Lösungsvorschlag: Zufahrtrouten für den Logistikbetrieb finden, die nicht durch Wohngebiete, vorbei an Pflegeheimen, Kindergärten und Schulwegen führen. Konzept gemeinsam mit Bewohner:innen entwickeln

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme und nimmt diese zur Kenntnis. Die benannte Straße ist jedoch nicht Inhalt der Lärmkartierung durch das Land NRW. Kartiert wurden klassifizierte Hauptverkehrsstraßen (Landes-, Bundesstraßen und Autobahnen) mit einer Mindestverkehrsbelastung von 8.200 Kfz/Tag. Folglich liegen keine Aussagen zu Belastungswerten vor, denen Maßnahmen begründet werden können. Auch sind im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplanes keine weiteren Verkehrszählungen und Lärmmessungen des Landes vorgesehen.

Dennoch werden die Eingaben und der Wunsch nach einer anderen Anfahrtsroute des Lkw-Verkehrs zum Gewerbegebiet Hoschenhof in den Lärmaktionsplan informativ aufgenommen.

Bürger/in 4

Klage über sehr hohe Lärmbelastung am Vluyner Südring (zw. Sittermannstraße und Mühlenwinkel). Vermutlich auch in Teilen des Mühlenwinkels und der Pastoratstraße.

Wunsch nach weiteren Untersuchungen, Lärmmessungen und Einführung von Tempo 30.

50-55 dB laut Kartierung am Vluyner Südring erscheine zu gering, da das Verkehrsaufkommen zw. Sittermann- und Nieper Straße viel höher sei als zw. Nieper Straße und Hartfeldstraße. Die meisten Fahrzeuge fahren Richtung Gewerbegebiet/Autobahn und umgekehrt. Am 12.07.2023 (Sommerferien) hat die Bürger/in zwischen 16:40 und 16:55 Uhr 142 Pkw, 7 Lkw und 2 Motorräder gezählt.

Der Straßenabschnitt zwischen Sittermannstrasse und Mühlenwinkel sei breit und geradlinig, der Verkehrsfluss werde nicht durch parkende Autos verhindert, so dass hier deutlich schneller gefahren werde als auf anderen Abschnitten.

Bitte um Information, wann die Lärmmessungen, auf die sich die Umgebungslärmkartierung beziehen, durchgeführt wurden.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme und nimmt diese zur Kenntnis. Die benannte Straße ist jedoch nicht Inhalt der Lärmkartierung durch das Land NRW. Kartiert wurden klassifizierte Hauptverkehrsstraßen (Landes-, Bundesstraßen und Autobahnen) mit einer Mindestverkehrsbelastung von 8.200 Kfz/Tag. Folglich liegen keine Aussagen zu Belastungswerten vor, denen Maßnahmen begründet werden können. Auch sind im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplanes keine weiteren Verkehrszählungen und Lärmmessungen des Landes vorgesehen.

Eingaben sowie die Vorschläge bzw. der Wunsch nach Tempo 30 und verkehrsreduzierender Straßenraumgestaltung werden in den Lärmaktionsplan informativ aufgenommen.

Die Grundlagen des Rechenmodells zur Lärmkartierung beziehen sich auf Daten von 2022. Weitere Informationen sind auf den Seiten des Landes NRW nachzulesen: <https://www.umgebungs-laerm.nrw.de/laermkartierung/ausarbeitung-der-laermkarten-nrw>

Bürger/in 5

Beschwerde über Lärm- und Erschütterungsbelastungen am Vluynner Südring (Kreuzungsbereich Mühlenwinkel, Pastoratstraße): explizit in den letzten 4 Jahren habe der Lkw-Verkehr sehr stark zugenommen (insb. aufgrund der Logistikunternehmen/Speditionen aus dem Hoschenhof).

Befürchtung um weiteren Verkehrsanstieg, wenn das Koinijenberg-Gelände ebenfalls als Industriegebiet (Logistik) bebaut wird und auch das Neubaugebiet Jahnplatz/Sittermannstrasse wird neuen Verkehr erzeugen.

Das hohe Verkehrsaufkommen wurde bereits in früheren Zählungen belegt. Begründet wurde es mit Eltern-Bring-Verkehren, die aus Sicht der Polizei auch weniger unfallträchtig über den Mühlenwinkel abgewickelt werden können, als über den Vluynner Südring, Sittermannstrasse, Ternienweg.

Das Rathaus erkenne momentan keinen Handlungsbedarf zu einer Verkehrsberuhigung. Erkenntnisse aus der Ampel-Testphase sollten abgewartet werden, nach Abbruch des Tests wurde dazu jedoch nichts weiter veröffentlicht.

Trotz Verlegung des Schlafzimmers auf die straßenabgewandte Seite, sei die Lärmbelastung sehr hoch, die Lebensqualität beeinträchtigt und gesundheitliche Schäden durch Schlafmangel, Aufschrecken und permanente Geräuschkulisse werden befürchtet.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme und nimmt diese zur Kenntnis. Die benannte Straße ist jedoch nicht Inhalt der Lärmkartierung durch das Land NRW. Kartiert wurden klassifizierte Hauptverkehrsstraßen (Landes-, Bundesstraßen und Autobahnen) mit einer Mindestverkehrsbelastung von 8.200 Kfz/Tag. Folglich liegen keine Aussagen zu Belastungswerten vor, denen Maßnahmen begründet werden können. Ferner sind Erschütterungsbelastungen nicht Gegenstand bzw. Inhalt von Lärmaktionsplänen. Auf das Fahr- und Nutzungsverhalten der Fahrzeugführer hat der Lärmaktionsplan wie auch die Stadt keine Regelungsbefugnis.

Die geschilderten Umstände und der Wunsch nach Verkehrsberuhigung werden jedoch informativ in den Lärmaktionsplan aufgenommen.

2. Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Es sind 6 Stellungnahmen mit geäußerten Bedenken und Anregungen zur Aufstellung des Lärmaktionsplan der Stufe 4 eingegangen, in der Tabelle werden alle angeschriebenen TöBs dargestellt:

Nr.	Träger öffentlicher Belange	Ort/Sitz	Eingangsdatum
1.	Landwirtschaftskammer NRW Wesel-Kleve		keine Eingabe
2.	Wehrbereichsverwaltung West		keine Eingabe
3.	RAG Montan Immobilien GmbH		keine Eingabe
4.	Deutsche Bahn AG	Köln	27.06.2023
5.	DB Service Immobilien GmbH, Köln		keine Eingabe
6.	Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW, Duisburg		keine Eingabe
7.	Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt Niederrhein	Wesel	27./28.06.2023 11.07.2023
8.	Bischöfliches Generalvikariat, Abt. Bauwesen		keine Eingabe
9.	Verkehrsverbund Rhein Ruhr, NVN		keine Eingabe
10.	Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 53 Bauleitplanung		keine Eingabe
11.	Die Autobahn GmbH des Bundes / Fernstraßenbundesamt	Leipzig	02.10.2023
12.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Sparte Verwaltungsaufgaben		keine Eingabe
13.	NIAG Moers		keine Eingabe
14.	Kreis Wesel, Polizeibehörde		keine Eingabe
15.	Eisenbahn Bundesamt		keine Eingabe
16.	Einzelhandelsverband Niederrhein e.V.		keine Eingabe
17.	Katholische Kirchengemeinde Vluyn		keine Eingabe
18.	RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH, Niederrhein		keine Eingabe
19.	Evangelisches Landeskirchenamt		keine Eingabe
20.	Handwerkskammer Düsseldorf, Wirtschaftsförderung		keine Eingabe
21.	Evangelische Kirchengemeinde Neukirchen		keine Eingabe
22.	Heimat- und Verkehrsverein Vluyn		keine Eingabe
23.	Landschaftsverband Rheinland, Amt für Denkmalpflege	Pulheim	13.07.2023
24.	Geologischer Dienst NRW, Landesbetrieb		keine Eingabe
25.	Deichverband Friemersheim		keine Eingabe
26.	Katholische Kirchengemeinde Neukirchen		keine Eingabe
27.	Amprion GmbH	Dortmund	07. u. 08.08.2023
28.	Niederrhein. Industrie- u. Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve	Duisburg	12.10.2023
29.	Evangelische Kirchengemeinde Vluyn		keine Eingabe
30.	Werbering Neukirchen-Vluyn		keine Eingabe
31.	Kreishandwerkerschaft des Kreises Wesel		keine Eingabe
32.	Heimat- und Verkehrsverein Neukirchen		keine Eingabe
33.	Bundesnetzagentur, Referat 226/Richtfunk	Berlin	26.06.2023

Die Stellungnahmen wurden inhaltlich zusammengefasst und seitens der Verwaltung und des Gutachterbüros kommentiert:

4./5. Deutsche Bahn AG / DB Immobilien

Die DB AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet folgende Gesamtstellungnahme zum o.g. Verfahren:

Nach Sichtung und Prüfung der Unterlagen wird mitgeteilt, dass durch das Vorhaben die Belange der DB AG und ihrer Konzernunternehmen nicht berührt werden. Es werden daher weder Bedenken noch Anregungen vorgebracht. Im Stadtgebiet von Neukirchen-Vluyn befinden sich keine im Eigentum der DB befindlichen Strecken.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

7. Landesbetrieb Wald und Holz

Zum derzeitigen Verfahrensstand werden keine detaillierten Anregungen vorgetragen. Allgemein gilt jedoch, dass Waldflächen Lärmschutzfunktionen erfüllen. Sofern im Zuge des Lärmaktionsplanes neue Waldflächen entstehen, ist dies wegen des nur geringen Waldanteils im Stadtgebiet ausdrücklich zu begrüßen. Hinweis: die Erstaufforstung von Wald bedarf der vorherigen Genehmigung der Forstbehörde (§ 41 Landesforstgesetz NRW).

Für den Fall, dass im Zuge der Umsetzung des Lärmaktionsplanes (z.B. für die Anlage von Lärmschutzwänden) Waldfläche in Anspruch genommen werden müssen, wird darauf hingewiesen, dass die Inanspruchnahme und Umwandlung von Wald in eine andere Nutzungsart der vorherigen Genehmigung der Forstbehörde bedarf (§ 39 Landesforstgesetz NRW).

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Sofern betreffende Maßnahmen im Rahmen des Lärmaktionsplanes entwickelt werden, wird der Landesbetrieb erneut beteiligt.

11. Stellungnahme – Fernstraßenbundesamt / Autobahn GmbH

Im Plangebiet verlaufen die Bundesautobahn (BAB) 40, Abschnitt 6 und 7 sowie die BAB 57, Abschnitt 10 und 11.

Es wird darauf hingewiesen, dass längs der Bundesautobahnen Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, nicht errichtet werden dürfen, § 9 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Dies gilt auch für Abgrabungen und Aufschüttungen größeren Umfangs. Die Anbauverbotszone soll die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesautobahn aber auch die ungehinderte Verwirklichung von Ausbauabsichten der Autobahn zum Wohl der Allgemeinheit sicherstellen.

Gemäß § 9 Abs. 2 FStrG bedürfen bauliche Anlagen der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes, wenn sie längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 Meter, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen. Die Zustimmung nach § 9 Abs. 2 FStrG darf gemäß § 9 Abs. 3 FStrG nur versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, soweit dies aufgrund der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung nötig ist.

Im Rahmen des Verfahrens wurde zudem die insoweit zuständige Autobahn GmbH des Bundes beteiligt. Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass die Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen sowie des Landesstraßenbedarfsplans zu berücksichtigen sind. Im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen ist das Projekt A57-G50-NW-T2-NW (Autobahnkreuz (AK) Moers - AK Kamp-Lintfort (BAB 42) - Erweiterung auf 6 Fahrstreifen) als "Vordringlicher Bedarf" enthalten.

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass für die BAB 40 im Plangebiet aktuell ein Erhaltungsentwurf für die grundlegende Sanierung aufgestellt wird. Zu diesem Zeitpunkt ist jedoch noch keine lärmtechnische Untersuchung hierzu erfolgt.

Bitte um Beteiligung des Fernstraßen-Bundesamts im weiteren Verfahren.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Sofern betreffende Maßnahmen im Rahmen des LAP entwickelt werden, werden das Fernstraßenbundesamt und die Autobahn GmbH erneut beteiligt. Im Rahmen der Erstellung des Entwurfes zum LAP erfolgt eine weitere Beteiligung.

23. Stellungnahme - Landschaftsverband Rheinland, Amt für Denkmalpflege

Ob denkmalpflegerische Belange von den Inhalten der Planung betroffen sein werden, ist aktuell nicht erkennbar. Möglicherweise wird dies der Fall sein, sofern sich aus den Inhalten der Pläne konkrete Maßnahme für die Umsetzung ergeben.

Als größter Verursacher von Lärm auf dem Stadtgebiet ist der Verkehr entlang der großen Straßen, wie der A 40 und A 57, der L 140 und L 476 zu erwarten. In allen Ortsteilen der Stadt Neukirchen-Vluyn befinden sich Baudenkmäler, viele davon sind Wohnhäuser, einige befinden sich auch nahe den genannten Straßen. So fern als Konsequenz der Planung z. B. passive Lärmschutzmaßnahmen angedacht werden, wie Lärmschutzfenster oder Lärmschutzwände, ist der substanzielle Erhalt sowie der Umgebungsschutz von Baudenkmälern immer zu beachten. Die Maßnahmen bedürfen einer denkmalrechtlichen Erlaubnis gemäß § 9 DSchG NRW der Unteren Denkmalbehörde. Die Untere Denkmalbehörde führt auch die Denkmalliste. Ggf. kann es in Hinblick auf eine folgende Umsetzung sinnvoll sein, Baudenkmäler entlang der Straßen und an Plätzen, wo Maßnahmen angedacht sind, zu erfassen, zwecks Übersichtlichkeit zu kartieren und auf ihre Betroffenheit durch die jeweilige Maßnahme zu prüfen.

Eine Übersicht über potenziell betroffene Historische Kulturlandschaftsbereiche kann dem Fachbeitrag Kulturlandschaft zum Regionalplan Ruhr entnommen werden. Dieser ist unter folgendem Link abrufbar:

https://www.lvr.de/de/nav_main/kultur/kulturlandschaft/unsere_themen/kulturlandschaftsentwicklung_nrw/fachbeitrag_kulturlandschaft_ruhr_/fachbeitrag_kulturlandschaft_ruhr_1.jsp

Allgemeine Informationen und Hilfestellung zum Umgang mit Kulturgütern in der Umweltverträglichkeitsprüfung bietet die von der UVP-Gesellschaft e.V. herausgegebene Broschüre „Kulturgüter in der Planung. Handreichung zur Berücksichtigung des Kulturellen Erbes bei Umweltprüfungen“ (Köln 2014). Es wird empfohlen diese, sowie die zusammenfassende „Checkliste zur Berücksichtigung des Kulturellen Erbes in der Planung“ als Unterstützung. Beide Dokumente sind abrufbar unter folgenden Links:

https://www.lvr.de/de/nav_main/kultur/kulturlandschaft/kulturlandschaftsentwicklungnrw/uvp_kulturgueter_in_der_planung/inhaltsseite_74.jsp

https://www.lvr.de/de/nav_main/kultur/kulturlandschaft/kulturlandschaftsentwicklungnrw/checkliste_kulturelles_erbe_in_der_planung/inhaltsseite_292.jsp

Um weitere Beteiligung im Verfahren wird gebeten.

Eine Kopie dieses Schreibens erhält die Untere Denkmalbehörde mit der Bitte um Kenntnisnahme. Für alle Fragen der Bodendenkmalpflege (Archäologie) liegt die Zuständigkeit beim LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Endenicher Str. 133, 53115 Bonn.

Die Belange der Kulturlandschaft vertritt der Landschaftsverband Rheinland als Träger öffentlicher Belange insgesamt. Bitte senden Sie Ihre Beteiligungsschreiben daher auch immer zusätzlich an: Landschaftsverband Rheinland, Dezernat 3, Gebäude- und Liegenschaftsmanagement, Umwelt, Energie, Bauen für Menschen GmbH, Kennedyufer 2, 50663 Köln.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Sofern betreffende Maßnahmen im Rahmen des LAP entwickelt werden, wird der Landschaftsverband erneut beteiligt. Eine Information über den Entwurf und die Offenlage des LAP erfolgt über die formelle Beteiligung und das Amtsblatt der Stadt Neukirchen-Vluyn.

Die Belange des Denkmalschutzes sind im Rahmen eventueller Lärmsanierungen (z. B. durch neue Fenster) durch die zuständigen Behörden zu überwachen. Demnach werden die Belange des Denkmalschutzes in ihren Grundzügen durch den LAP nicht tangiert.

Der Landschaftsverband Rheinland wurde beteiligt.

27. Stellungnahme – Amprion

Über das Verwaltungsgebiet der Stadt Neukirchen-Vluyn verlaufen in ihren Schutzstreifen folgende Höchstspannungsfreileitungen: 220-kV-Höchstspannungsfreileitung Osterath – Wessel/Niederrhein, Bl. 2339 (Maste 99 bis 120 und 125 bis 129) und 110-/220-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Uftort – St. Tönis, Bl. 4540 (Maste 8 bis 10).

Wie bekannt, plant Amprion die Errichtung einer neuen 380-kV-Höchstspannungsfreileitung (380-kV-Höchstspannungsfreileitung Uftort – Pkt. Hüls West, Bl. 4208 (Maste 10 bis 12 und 15 bis 28) etwa im vorhandenen Trassenraum der im Betreff unter 1. genannten Freileitung, die in diesem Zuge demontiert wird.

Der Planfeststellungsbeschluss für das Leitungsneubauprojekt liegt vor und mit den Bauvorbereitenden Maßnahmen wurde bereits begonnen. Die Leitungsführungen von Bestand und Planung mit Leitungsmittellinien, Maststandorten und Schutzstreifengrenzen können den beigelegten Lageplänen entnommen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass sich die tatsächliche Lage der Leitungen ausschließlich aus der Örtlichkeit ergibt.

Da derzeit keine konkreten Ausführungsplanungen durch den Lärmaktionsplan angezeigt werden, bestehen aktuell aus Sicht von Amprion keine Konflikte mit unseren bestehenden Freileitungen bzw. mit dem Leitungsneubauprojekt. Bei weiteren Planungen wird gebeten, Folgendes zu berücksichtigen:

- Einwirkungen und Maßnahmen, die den Bestand oder Betrieb der Leitungen beeinträchtigen oder gefährden, dürfen nicht vorgenommen werden.
- Die Leitungen und die Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten.
- Alle geplanten Einzelmaßnahmen im Bereich der Leitungen, insbesondere Bebauung,

Geländeneuveränderungen, Anpflanzungsmaßnahmen sowie der Einsatz von Maschinen, bedürfen unserer Zustimmung.

Es wird im Vorfeld darauf hinweisen, dass der Einsatz von Geräten (z. B. das Aufstellen eines Baukranes) im Bereich der Leitungen nur eingeschränkt möglich ist. Eine Freischaltung der Stromkreise ist wegen der hohen Auslastung der Stromnetze grundsätzlich nicht möglich.

Um weitere Beteiligung an dem Verfahren sowie um Abstimmung der evtl. geplanten Maßnahmen im Bereich unserer Höchstspannungsfreileitungen wird gebeten.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Sofern betreffende Maßnahmen im Rahmen des LAP entwickelt werden, wird Amprion erneut beteiligt. Eine Information über den Entwurf und die Offenlage des LAP erfolgt über die formelle Beteiligung und das Amtsblatt der Stadt Neukirchen-Vluyn.

28. Stellungnahme - Niederrheinische Industrie- und Handelskammer

Da es derzeit noch keine konkreten Unterlagen gibt, beschränkt sich die Stellungnahme auf allgemeine Hinweise.

Die Niederrheinische IHK setzt sich dafür ein, auf restriktive Lärmschutzmaßnahmen zu verzichten, damit (innerstädtische) Wirtschaftsverkehre nicht eingeschränkt werden bzw. für diese keine längeren Fahrtwege erzwungen werden. Die IHK unterstützt ganzheitliche und strategische Lösungen, die Härten von einseitigen Belastungen der Wirtschaft oder einzelner Wirtschaftszweige vermeiden.

Es wird darauf hingewiesen, dass bei allen Maßnahmen die Standorte der von der IHK zu vertretenden Unternehmen erreichbar bleiben müssen und die Standortqualität nicht beeinträchtigt werden darf.

Es wird gebeten, deren Ausführungen bei der weiteren Erarbeitung des Lärmaktionsplans zu berücksichtigen. Für Fragen und weitere Gespräche steht die IHK gerne zur Verfügung.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung zum LAP, wird die IHK erneut beteiligt. Eine Information über den Entwurf und die Offenlage des LAP erfolgt über die formelle Beteiligung und das Amtsblatt der Stadt Neukirchen-Vluyn.

33. Bundesnetzagentur

Der Posteingang der E-Mail zur Beteiligung wird bestätigt und wird an den zuständigen Fachbereich weitergeleitet und bearbeitet. Es werden für Rückfragen konkret Ansprechpartner und deren Kontaktdaten bzw. Telefonnummern innerhalb der Bundesnetzagentur genannt.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Diese wird zur Kenntnis genommen. Einzelne Stellungnahmen der genannten Fachbereiche sind nicht eingegangen. Sofern betreffende Maßnahmen im Rahmen des LAP entwickelt werden, wird die Bundesnetzagentur erneut beteiligt und die genannten Ansprechpartner direkt einbezogen. Eine Information über den Entwurf und die Offenlage des LAP erfolgt über die formelle Beteiligung und das Amtsblatt der Stadt Neukirchen-Vluyn.

Anhang 3: Ergebnisdokumentation der Öffentlichkeitsveranstaltung am 7.12.2023

Datum:	Donnerstag, 07.12.23
Zeit:	19:00 – ca. 21:15 Uhr
Start-/Zielpunkt:	Großer Sitzungssaal, Rathaus der Stadt Neukirchen-Vluyn
Teilnahme:	Vertreter:innen der Stadt Neukirchen-Vluyn, Gutachter der Planersocietät ca. 15 Bürger:innen aus Neukirchen-Vluyn

Ablauf der Veranstaltung

Am Donnerstag, den 07.12.23 fand im Rathaus der Stadt eine Veranstaltung im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zur Erstellung des Lärmaktionsplans der Stadt Neukirchen-Vluyn statt.

Die Veranstaltung diente einerseits als Informationsveranstaltung für die Bürger:innen zum Thema Lärmaktionsplanung in Neukirchen-Vluyn. Zudem wurde den Teilnehmenden in einer interaktiven Phase die Möglichkeit gegeben, sich selbstständig an Themenwänden beteiligen, indem sie im regen Austausch Lärmprobleme kartieren und Lösungen vorschlagen konnten. Außerdem konnten sie Bezug zu den vorgeschlagenen ruhigen Gebieten nehmen und eigene Vorschläge einbringen.

Abbildung 23: Themenwände und -tische



Begrüßung und Einführung

Zum Start der Veranstaltung begrüßte der Bürgermeister der Stadt Herr Köpke die Teilnehmenden. Herr Mattner von der Planersocietät gab anschließend einen Überblick über das Vorhaben sowie die Erarbeitung des Lärmaktionsplans für die Stadt Neukirchen-Vluyn.

Vortrag zum Thema Lärmaktionsplanung

Daran anknüpfend begann Herr Mattner mit dem Vortrag und gab den Anwesenden einen Überblick über das Thema Lärmaktionsplanung und den aktuellen Stand in Neukirchen-Vluyn. Themen waren unter anderem:

- Wie ist der Ablauf der LAP-Erstellung?
- Was wurde kartiert? Wo sind Betroffenheiten zu erkennen?
- Welche Maßnahmenbausteine gibt es?

Im Anschluss an den Vortrag gab es die Möglichkeit Rück- bzw. Verständnisfragen zu stellen. Diese sind nicht gestellt worden.

Interaktive Beteiligungsphase: Gallery Walk

Im Anschluss konnten die Bürger:innen entlang der vorbereiteten Karten und Tische ihre persönlichen Erfahrungen und Probleme mit Straßenverkehrslärm kartieren. Alle Kartierungen und Informationen waren an Stellwänden dargestellt. Zusätzlich dazu konnten die Bürger:innen an den Stellwänden Vorschläge für ruhige Gebiete markieren bzw. die bisherigen Vorschläge kommentieren. Die Kartierung war nicht nur auf die durch das Land untersuchten Hauptverkehrsstraßen begrenzt, sondern stadtweit möglich.

Folgende Punkte wurden angemerkt, die Kommentierung nach dem Pfeil erfolgte im Nachgang durch den Gutachter:

- Entlastung für den Ortsteil Rayen: Die Stadt solle Kamp-Lintfort beim Bau der Weiterführung des A 42-Zubringers unterstützen, welche eine Menge Durchgangsverkehr aus Rayen verlagern und somit zur Verbesserung der Lärmsituation beitragen würde.
→ Das Bauvorhaben wird im LAP Erwähnung finden und bietet aus Lärmschutzsicht große Potenziale für Rayen.
- Lärmschutzwände an den Autobahnen A 40/ A 57 und Zubringern
- Wittrahmsweg + Gartmannstraße: Lärm ist in den letzten Jahren unerträglich (je nach Windrichtung). Abhilfe: Schallschutzwand + Geschwindigkeitsbeschränkung A 40
→ Lärmschutzwände werden als Maßnahmen entlang der prioritär herausgearbeiteten Abschnitte an den Autobahnen in den Entwurf des LAP aufgenommen. Zuständig für die mögliche Umsetzung ist allerdings die Autobahn AG (auch für Geschwindigkeitsreduzierungen)
- Lärmbekämpfung an den Hauptstraßen innerorts: Fassadenbegrünung und mehr Bepflanzung entlang der Straßen. Können Bäume als Lärmschutz dienen?
→ für das Anpflanzen von Bäumen sind Flächen erforderlich (Flächenverfügbarkeit)
→ auch die Einhaltung von Zufahrtswegen/Rettungswegen spielt eine Rolle; die Verkehrssicherheit und der Einblick in Verkehrsraum müssen gewährleistet sein
→ Kosten für Pflege und Unterhaltung sind zu berücksichtigen
→ Begrünung durch Bäume kann einen Beitrag zum Lärmschutz leisten, die (meist geringe) Wirkung wird in den Kartierungen allerdings nicht berücksichtigt. Auch Fassadenbegrünung

wird in den Kartierungsmodellen nicht berücksichtigt, kann jedoch ebenfalls einen Beitrag zur Schallabsorption leisten. Zudem kann sie förderlich für das Stadtklima sein. Beide Maßnahmen werden aufgrund der geringen Wirkungserwartung bzgl. Lärmschutz nicht im LAP aufgeführt. Grundsätzlich ist die Begrünung des Stadtbilds allerdings zu begrüßen.

- Lkw-Beschleunigung als Lärmproblem
 - Schwerverkehr stellt in der Regel eine starke Lärmquelle dar. Sofern es Verlagerungsmöglichkeiten gibt, sollten diese genutzt werden, um die Wohnbevölkerung zu entlasten. Gleichzeitig muss allerdings auch die Erreichbarkeit der Unternehmen sichergestellt werden, was in der Regel über Hauptverkehrsstraßen abgewickelt werden sollte.
- Lärmbelastung durch Verkehr auf der K9 in Hochkamer
 - Die Kreisstraßen wurden im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht kartiert. Die Meldung wird jedoch nachrichtlich mit in den LAP aufgenommen.
- Neukirchen/ Gartenstraße: Fluglärm durch Windgleiter mit Motorunterstützung
 - Der Fluglärm des Kleinsportflugplatzes ist nicht Inhalt des Lärmaktionsplans. Die Kritik wird an die Stadtverwaltung zur Prüfung weitergegeben.

Im Folgenden finden sich die Beiträge auf den Karten:

Abbildung 24: Anmerkungen in Rayen

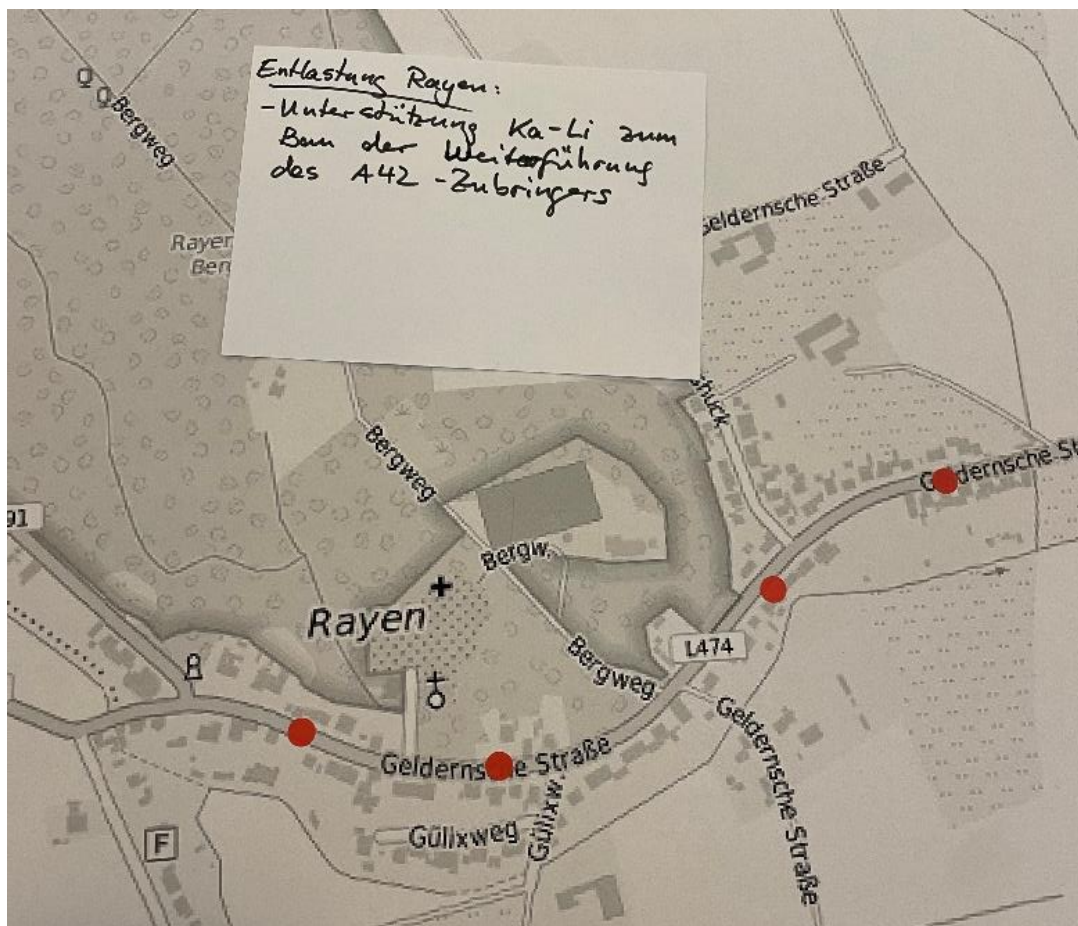


Abbildung 25: Anmerkungen an der A40

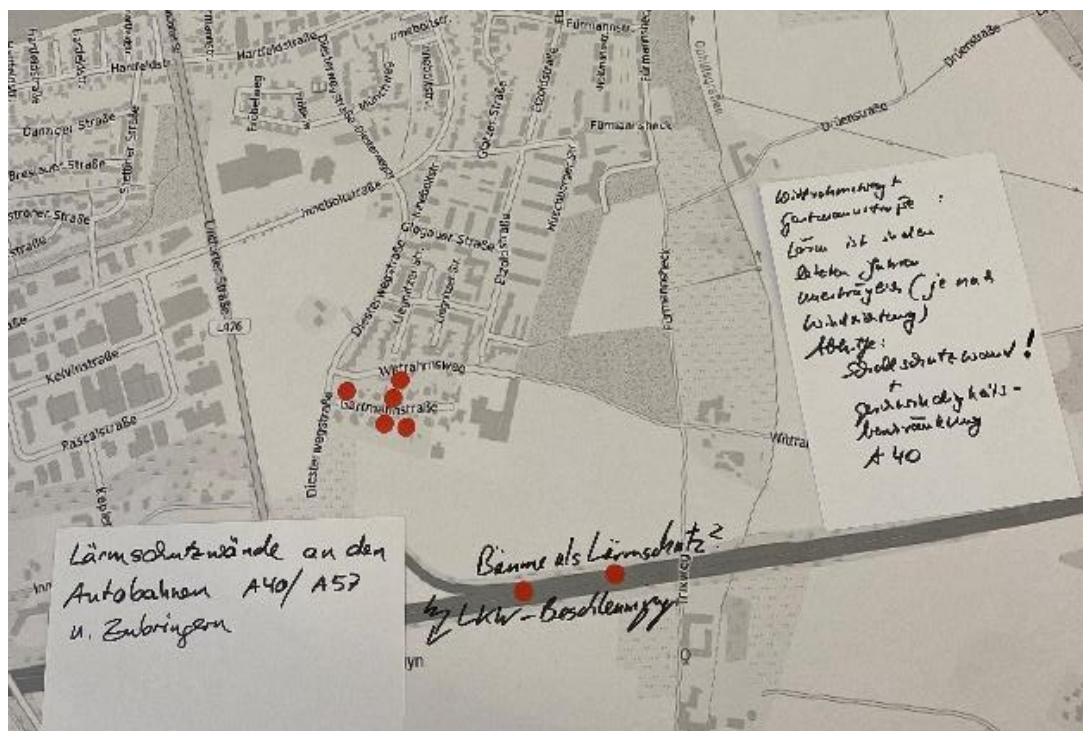


Abbildung 26: Anmerkungen an der Gartenstraße

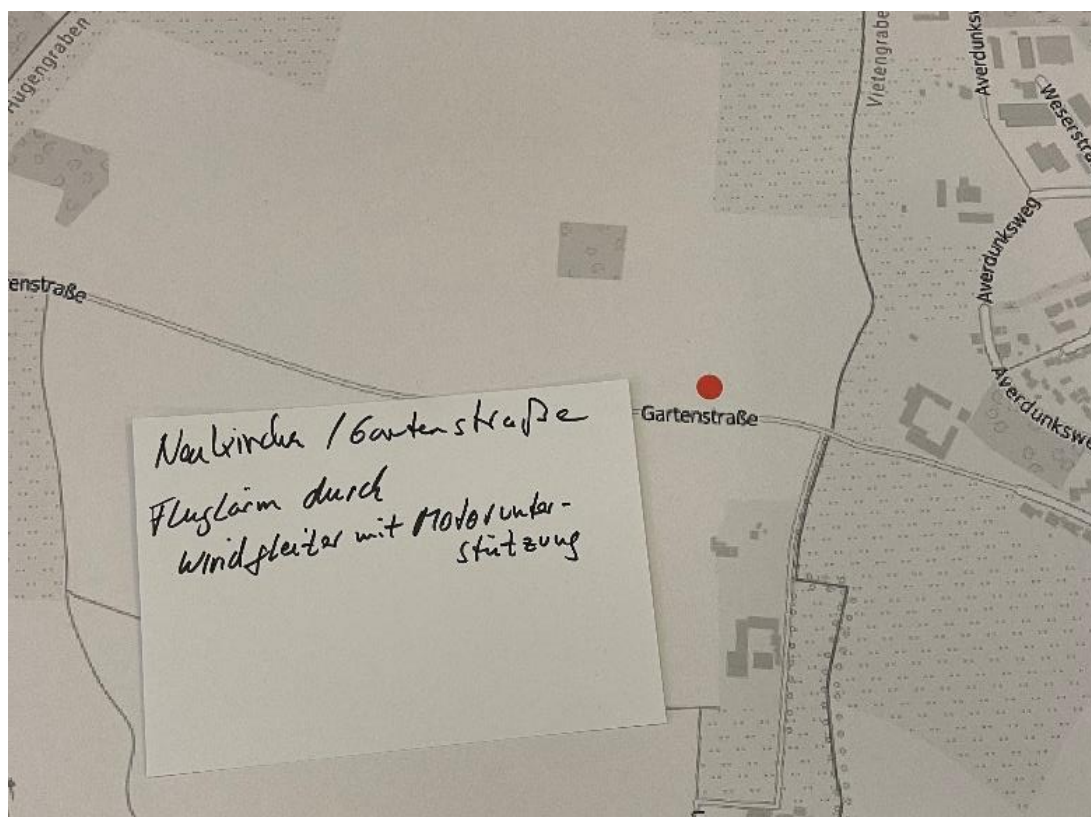
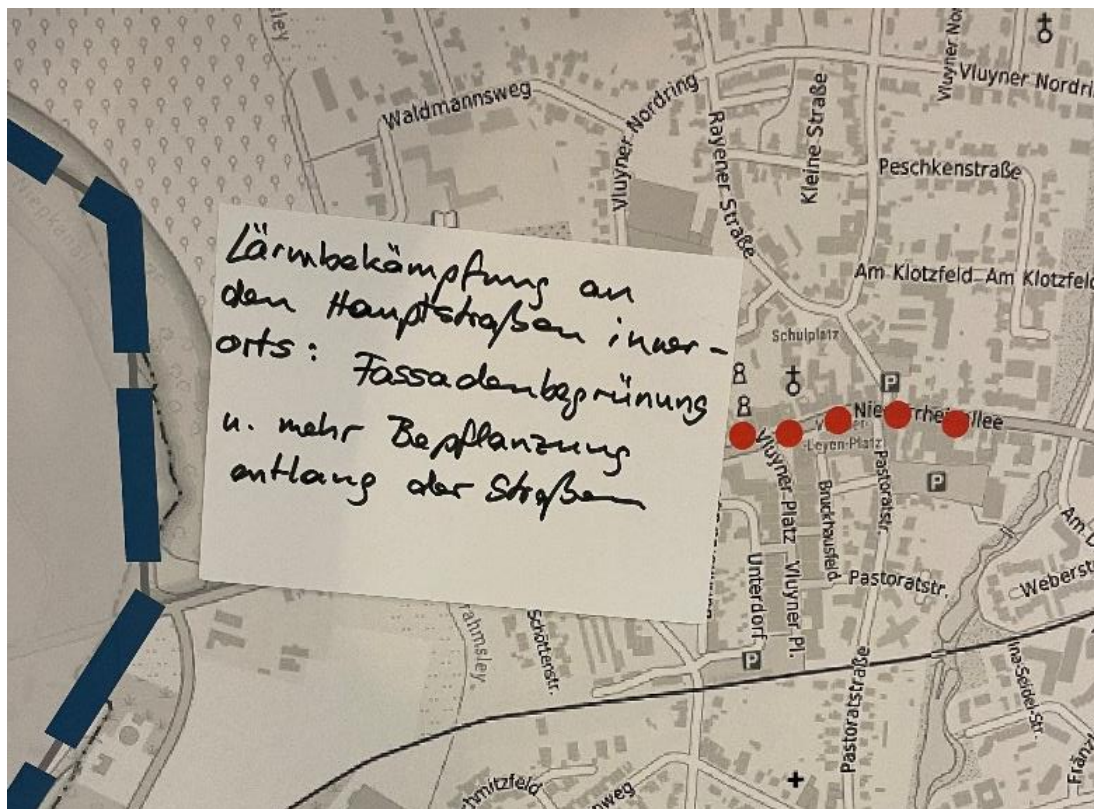


Abbildung 27: Anmerkungen an der Niederrheinallee



Folgende Gebiete wurden als Vorschläge für Ruhige Gebiete markiert (s. folgende Abbildungen):

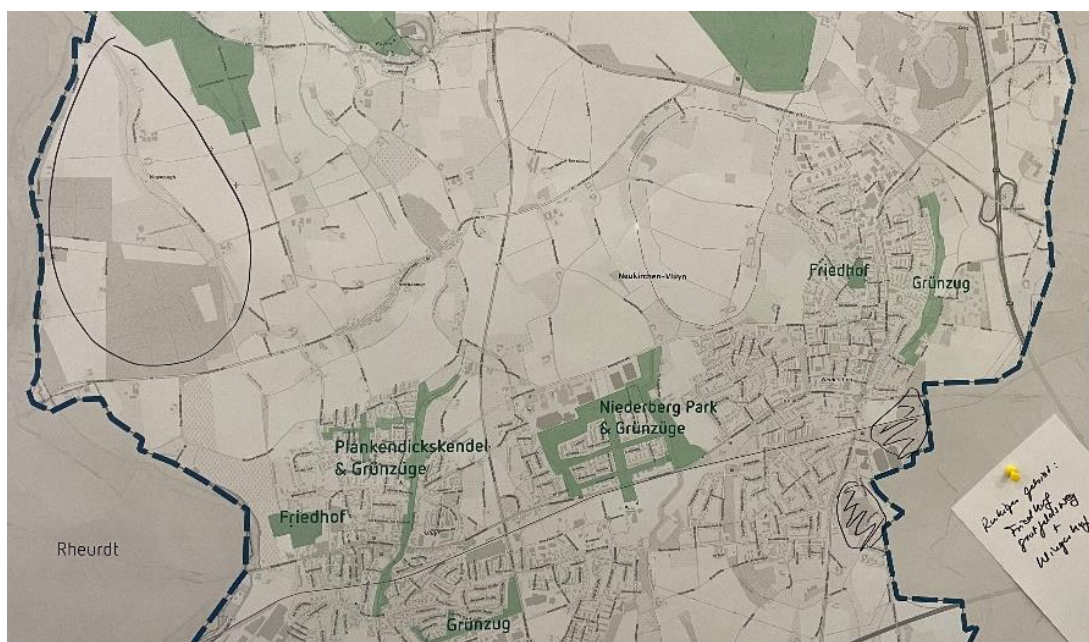
- Friedhof Grotfeldsweg
- Friedhof Vluyn
- Klingerhuf
- Große Gebiete/Freiflächen im Westen der Stadt

Die Vorschläge wurden geprüft und im LAP bewertet.

Abbildung 28: Ruhige Gebiete: Vorschlag westlich von Vluyn



Abbildung 29: Ruhige Gebiete: weitere Vorschläge



Ausblick und Schlussworte

Im Anschluss an den Gallery Walk fasste Herr Mattner alle Ergebnisse im Plenum zusammen und gab einen Ausblick auf die kommenden Schritte. Er verwies zudem darauf, das Thema weiter im persönlichen Umfeld anzusprechen und die Beteiligungsmöglichkeit noch bis zum 3.1.2024 für weitere Eingaben und Vorschläge zu nutzen.

<https://bauportal.krzn.de/BauPortal100> Aktenzeichen 6113-2023 und unter:
www.neukirchen-vluyn.de/laermaktionsplanung-fuer-die-stadt-neukirchen-vluyn

Für die rege Teilnahme und das Engagement gilt allen Anwesenden aufrichtiger Dank.

Anhang 4: Rückmeldungen im Nachgang der Veranstaltung

Im Anschluss an die unter Anhang 3 dokumentierte Veranstaltung wurde der Öffentlichkeit im Rahmen einer Bürgerinformationsveranstaltung am 7.12.2023 die Möglichkeit gegeben, weitere Eingaben und Hinweise zum Lärmaktionsplan abzugeben.

Dazu sind fünf Stellungnahmen eingegangen, die hier wiedergegeben werden:

Bürger/in 1

In Bezug auf das genannte Aktenzeichen möchte ich darauf aufmerksam machen, dass die Hartfeldstraße, beginnend vom Vluynner Südring in Richtung Bendschen Weg in den Sommermonaten gerne von KFZ sowie Motorradfahrern für Beschleunigungsexzesse genutzt wird. Insbesondere Motorradfahrer nutzen diese Straße offensichtlich gerne für Sprints, da die gerade Führung der Straße augenscheinlich dazu einlädt.

Darüber hinaus sind Mopeds, respektive Roller und ähnliche motorisierte Zweiräder in Gegenrichtung häufig bereits unangenehm hörbar, bevor sie überhaupt in Sichtweite sind. Hier ist zudem die schlauchartige Bebauung nachteilig für die Schallausbreitung.

Des Weiteren beschleunigen Fahrer von Transportunternehmen Ihre LKWs, welche sehr häufig im Auftrag der Firma Trox diesen Weg nutzen müssen, ebenfalls extrem, obwohl hierdurch auf dem kurzen Stück keinerlei zeitlicher Vorteil gewonnen werden kann. Eine Einbremsung des Schwerverkehrs auf 30 Km/h wäre in meinen Augen eine angemessene Lösungsmöglichkeit, um zumindest diese Lärmbelastung zu reduzieren. Eine allgemeine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 Km/h, wie es ja bereits für die Hartfeldstraße zwischen der Inneboltstraße und der Unterführung Lintforter Straße bereits geplant ist, wobei mir nicht klar ist, weshalb das Tempo 30 Km/h überhaupt auf diesen Bereich beschränkt werden soll, ist meiner Meinung nach zielführend, um die akustische Belastung, welche durch den Straßenverkehr verursacht wird, einzudämmen.

Kommentierung: Die Hartfeldstraße wurde im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht kartiert, da es keine Hauptverkehrsstraße mit über 8.200 Kfz/Tag ist, was die Grundlage für den LAP darstellt. Der Wunsch nach einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird jedoch nachrichtlich aufgenommen.

Bürger/in 2

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung möchte die auf Lärmbelastung im OT Rayen, ausgehend vom starken Lastwagenverkehr, aufmerksam machen. Diese Belastung kann durch Tempo 30 spürbar gemindert werden.

Kommentierung: Die Lkw-Belastung in Rayen würde durch den geplanten Lückenschluss in Kamp-Lintfort deutlich zurückgehen. Zusätzlich empfiehlt der LAP aus Lärmschutzgründen Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt.

Bürger/in 3

Am 07.12. fand im Ratssaal der Vortrag zum Thema "Lärmaktionsplan (Stufe IV)" statt. Zu diesem Vortrag wurden zahlreiche Folien den Anwesenden präsentiert, auch ich war an diesem Abend anwesend.

Ich bin sachkundiger Bürger der CDU-Fraktion im Ausschuss BGU und hätte folgende Frage: Wäre es möglich die Präsentation (vermutlich Powerpoint) in absehbarer Zeit zu erhalten? Oder wird diese im Rahmen einer nächsten STEA-Sitzung zur Verfügung gestellt?

Kommentierung: Die Präsentation ist für jedermann einsehbar auf der Webseite der Stadt: <https://www.neukirchen-vluyn.de/laermaktionsplanung-fuer-die-stadt-neukirchen-vluyn>

Bürger/in 4

Ich wohne am Terniepenweg und wollte mich mal erkundigen, ob am Solarpark auch eine Lärmschutzwand geplant wird. Es gab damals eine Ablehnung für die Lärmschutzwand, weil der Besitzer der Felder an der A40 nicht einverstanden war. Nun scheint der Landwirt die Felder zum Teil an Enni verkauft oder verpachtet zu haben und die Felder wurden durch einen Doppelstabzaun getrennt.

Wir als Anwohner am Terniepenweg würden uns sehr wünschen, wenn auch die Lärmkulisse am Terniepenweg endlich reduziert werden würden. Falls es da Pläne zu gibt würden wir uns über eine Information dies bezüglich sehr freuen.

Kommentierung: Die Zuständigkeit von Lärmschutzanlagen liegt in bei der Autobahn GmbH. Aufgrund dessen wurde die Stellungnahme an die Autobahn GmbH weitergeleitet mit der Bitte um Prüfung und Rückmeldung an den Verfasser der Stellungnahme.

Bürger/in 5

Dank Ihrer Pressemitteilung vom 23.11.2023 haben wir davon erfahren, dass ein städtisches Gesamtkonzept, das Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung umfasst, entwickelt werden soll. Dies nehmen wir zum Anlass Sie (wiederholt) über die uns betreffende Lärmbelastung zu informieren, mit der Bitte diese in dem Gesamtkonzept zu berücksichtigen.

Leider sind wir nicht nur durch eine Lärmbelastung durch eine Hauptverkehrsstraße betroffen, sondern aus gegenüberliegender Richtung kommend auch durch den Schrottbetrieb auf der Oderstraße 10. Das tägliche Verladen von u.a. Altmetallen, die von einem Bagger in einen Container fallen gelassen und klein gestampft werden, verursacht einen Lärm, der aus unserer Sicht, noch belastender ist, als der Lärm, der von der Hauptverkehrsstraße auf der anderen Seite des Hauses ausgeht. So ist weder ein angenehmes Arbeiten im Home-Office noch ein Erholen außerhalb der Arbeitszeiten möglich.

Über die Lärmbelästigung haben wir Herrn Köpke schon während einer Bürgersprechstunde sowie mehrfach per E-Mail informiert. Leider hat sich an der Situation nichts geändert bzw. es scheint sogar, als sei er Betrieb zwischenzeitlich noch vergrößert worden, sodass eine größere Kapazität abgefertigt werden kann.

Kommentierung: Die Grundlage für die Erstellung des Lärmaktionsplanes ist der Straßenlärm, der auch ausschließlich für die Erstellung des LAP betrachtet wird. Gewerbelärm ist daher nicht Inhalt des Lärmaktionsplans. Die Andreas-Bräm-Straße wurde nicht seitens des Landes NRW lärmkartiert, da es sich dabei um eine Landesstraße mit weniger als 8.200 Kfz handelt. Nichtsdestotrotz wird der Wunsch nach Geschwindigkeitsreduzierung auf dieser innerstädtischen Straße nachrichtlich im LAP aufgenommen, was eine Möglichkeit darstellt, den Lärm zu verringern. Die Maßnahme unterliegt jedoch weiteren Prüfungsvorbehalten und verantwortlich für die Umsetzung ist der Landesbetrieb Straßen NRW.

Anhang 5: Synopse der Offenlage

Die Offenlage zur Aufstellung des LAP der Stufe 4 fand statt vom 08.03. bis zum 08.04.2024.

Es sind 3 Stellungnahmen seitens der Bürgerinnen und Bürger eingegangen:

Bürger/in 1

Dank Ihrer Pressemitteilung vom 23.11.2023 haben wir davon erfahren, dass ein städtisches Gesamtkonzept, das Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung umfasst, entwickelt werden soll. Dies nehmen wir zum Anlass Sie (wiederholt) über die uns betreffende Lärmbelastung zu informieren, mit der Bitte diese in dem Gesamtkonzept zu berücksichtigen.

Leider sind wir nicht nur durch eine Lärmbelastung durch eine Hauptverkehrsstraße betroffen, sondern aus gegenüberliegender Richtung kommend auch durch den Schrottbetrieb auf der Oderstraße 10. Das tägliche Verladen von u.a. Altmetallen, die von einem Bagger in einen Container fallen gelassen und klein gestampft werden, verursacht einen Lärm, der aus unserer Sicht, noch belastender ist, als der Lärm, der von der Hauptverkehrsstraße auf der anderen Seite des Hauses ausgeht. So ist weder ein angenehmes Arbeiten im Home-Office noch ein Erholen außerhalb der Arbeitszeiten möglich.

Über die Lärmbelästigung haben wir Herrn Köpke schon während einer Bürgersprechstunde sowie mehrfach per E-Mail informiert. Leider hat sich an der Situation nichts geändert bzw. es scheint sogar, als sei er Betrieb zwischenzeitlich noch vergrößert worden, sodass eine größere Kapazität abgefertigt werden kann.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Der geschilderte Lärm des Gewerbebetriebs ist jedoch nicht Inhalt des Lärmaktionsplanes, da dieser nur (Straßen-)Verkehrslärm behandelt. Der Hinweis wird an die Bauaufsicht weitergegeben. Hinsicht des Gewerbelärms in die untere Immissionsschutzbehörde des Kreises Wesel der zuständige Ansprechpartner.

Bürger/in 2

Ich habe den Lärmaktionsplan gesichtet und nehme dazu wie folgt Stellung:

Bitte prüfen Sie eine Erweiterung der Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 50 auf der Lintforter Straße bis 100 Meter hinter die Kreuzung Tersteegen Straße. Hier ist ebenfalls ein Lärm Schwerpunkt, zudem handelt es sich um einen sehr frequentierten Schul- und Sportweg, und die Kreuzung ist schwer einsehbar.

Bitte berücksichtigen Sie diesen Vorschlag in der Planung. Es braucht dort auch keine hohen Geschwindigkeiten, da der Bereich noch mitten in bebautem Gebiet ist.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Der LAP empfiehlt für diesen Abschnitt bereits eine nächtliche Reduzierung der Geschwindigkeiten auf 50 km/h. Ergänzend wurde der Wunsch auf eine ganztägige Reduzierung und der Hinweis auf Schulwege mit in den Steckbrief aufgenommen. Zuständiger Baulastträger ist der Landesbetrieb Straßen NRW.

Bürger/in 3

Ich habe den Lärmaktionsplan (Stufe 4) gesichtet und nehme dazu wie folgt Stellung:

Bitte prüfen Sie die Erweiterung der Maßnahmen in Bezug auf die Lintforter Straße (L 476) bis hin zur Kreuzung Tersteegen Straße. Den Kartierungsdaten ist zu entnehmen, dass es für das angrenzende Wohngebiet (Dörperstraße) durch die Lintforter Straße ebenfalls zu einer Lärmbelästigung kommt. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 50 bei Nacht UND Tag wäre wünschenswert, zumal es an dieser Stelle auch ein erhöhtes Aufkommen von Schulkindern gibt. Bitte berücksichtigen Sie diesen Vorschlag in der Planung.

Kommentierung: Vergleiche den Kommentar zur Stellungnahme Bürger/in 2.

Im Rahmen der Beteiligung erfolgte auch eine innergemeindliche Abstimmung. In der Tabelle wurden folgende Fachämter beteiligt:

Nr.	Innergemeindliche Abstimmung	Eingangsdatum
1	Amt 23 - Amt für Wirtschaftsförderung	keine Stellungnahme
2	Amt 40 - Schulverwaltung/Kultur/Sport	keine Stellungnahme
3	Amt 60 - Tiefbau- und Grünflächenamt	keine offizielle Stellungnahme, jedoch Mitwirkung im Aufstellungsverfahren
4	Amt 60.2 - Tiefbau- und Grünflächenamt, Abteilung Straßenbau	
5	Amt 60.3 - Tiefbau- und Grünflächenamt, Abteilung Kanalbau	
6	Amt 60.4 - Tiefbau- und Grünflächenamt, Abteilung Grünflächen	
7	Stabstelle Klimaschutz	
8	Amt 65 - Hochbauamt	keine Stellungnahme
9	Amt 68 - Baubetriebshof	keine Stellungnahme

Des Weiteren sind 11 Stellungnahmen seitens der Träger öffentlicher Belange (TöB) eingegangen. In der Tabelle dargestellt werden alle angeschriebenen TöBs:

Nr.	Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum
1	Amprion GmbH	20.03.2024
2	Amt 32 - Ordnungsamt	keine Stellungnahme
3	Amt 61.2 - Planungs- und Bauordnungsamt, Bauaufsicht	keine Stellungnahme
4	Amt 61.2 Planungs- und Bauordnungsamt, Untere Denkmalbehörde	keine Stellungnahme
5	50Hertz Transmission GmbH	12.03.2024
6	Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW, Niederlassung Duisburg	keine Stellungnahme
7	Bezirksregierung Arnsberg, Abt. Bergverwaltung und Energie in NRW	keine Stellungnahme
8	Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 26, Luftverkehr	keine Stellungnahme
9	Bezirksregierung Köln, Abteilung 7, Geobasis.NRW	keine Stellungnahme
10	BUND Kreisgruppe Wesel	01.04.2024
11	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3	keine Stellungnahme
12	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Sparte Verwaltungsaufgaben	keine Stellungnahme
13	Bundesnetzagentur, Referat 226 / Richtfunk	keine Stellungnahme
14	DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung Köln Liegenschaftsmanagement	keine Stellungnahme
15	Deichverband Friemersheim	08.03.2024
16	Deutsche Bahn AG	keine Stellungnahme
17	Deutsche Post Real Estate Germany GmbH, Regionalbereich Düsseldorf	keine Stellungnahme
18	Deutsche Telekom AG, Netzproduktion	14.03.2024
19	Einzelhandelsverband Niederrhein e. V.	keine Stellungnahme
20	Eisenbahn-Bundesamt	01.04.2024

Nr.	Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum
21	ENNI - Energie & Umwelt Niederrhein GmbH, Abteilungsleiter TD, z. Hd. Herrn Nöfer	27.03.2024
22	Ev. Kirchengemeinde, Neukirchen	keine Stellungnahme
23	Ev. Kirchengemeinde, Vluyn	keine Stellungnahme
24	Ev. Landeskirchenamt	keine Stellungnahme
25	Fernstraßen-Bundesamt, Referat S 1-Straßenrecht/Straßenverkehrsrecht	keine Stellungnahme
26	Freiwillige Feuerwehr Neukirchen-Vluyn, Herrn Lutz Reimann	keine Stellungnahme
27	Gemeinde Rheurdt, Der Bürgermeister - Planungsamt	keine Stellungnahme
28	Geologischer Dienst NRW, Landesbetrieb	keine Stellungnahme
29	Grafschafter Gewerbepark Genend GmbH,	keine Stellungnahme
30	Handwerkskammer Düsseldorf, Wirtschaftsförderung	keine Stellungnahme
31	Heimat- und Verkehrsverein Neukirchen, Herrn Stralka	keine Stellungnahme
32	Heimat- und Verkehrsverein Vluyn, Herrn Delihsen	keine Stellungnahme
33	Kath. Kirchengemeinde, Neukirchen	keine Stellungnahme
34	Kath. Kirchengemeinde, Vluyn	keine Stellungnahme
35	Kreis Wesel - Der Landrat, Vorstandsbereich 5, Kreisplanung	keine Stellungnahme
36	Kreis Wesel, Kreispolizeibehörde	keine Stellungnahme
37	Kreishandwerkerschaft, des Kreises Wesel	keine Stellungnahme
38	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Niederrhein	keine Stellungnahme
39	Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt Niederrhein	keine Stellungnahme
40	Landesbüro der Naturschutzverbände NRW, Koordinierungsstelle	keine Stellungnahme
41	Landschaftsverband Rheinland, Rheinisches Amt für Bodendenkmalpflege	keine Stellungnahme
42	Landschaftsverband Rheinland, Rheinisches Amt für Denkmalpflege	17.04.2024
43	Landschaftsverband Rheinland, Sachgebiet 24.22	keine Stellungnahme
44	Landwirtschaftskammer NRW, Wesel-Kleve	keine Stellungnahme
45	LINEG, Linksniederrheinische Entwässerungsgenossenschaft	13.03.2024
46	Mingas-Power GmbH, Lagerstättenmanagement und Bergtechnik	08.03.2024
47	NABU Neukirchen-Vluyn, z. Hd. Herrn Reuter	keine Stellungnahme
48	NIAG Moers, Postfach 1940	keine Stellungnahme
49	Niederrhein. Industrie- u. Handelskammer, Duisburg-Wesel-Kleve	28.03.2024
50	RAG Aktiengesellschaft, Deutsche Steinkohle	keine Stellungnahme
51	RAG Montan Immobilien GmbH	keine Stellungnahme
52	Regionalverband Ruhr, Referat 11 - Flächenentwicklung	keine Stellungnahme
53	Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft mbH	keine Stellungnahme
54	RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH, Regionalzentrum Niederrhein (V-DP)	keine Stellungnahme
55	Stadt Kamp-Lintfort, Der Bürgermeister - Planungsamt	keine Stellungnahme

Nr.	Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum
56	Stadt Kempen, Der Bürgermeister - Planungsamt	keine Stellungnahme
57	Stadt Krefeld, Der Oberbürgermeister - FB 61	19.04.2024
58	Stadt Moers - Der Bürgermeister, FB 6, Stadtentwicklung/Stadtplanung	keine Stellungnahme
59	Stadt Rheinberg, Der Bürgermeister - Fachbereich 61	keine Stellungnahme
60	Verkehrsverbund Rhein Ruhr, Geschäftsstelle NVN	keine Stellungnahme
61	Vodafone NRW GmbH, Zentrale Planung	keine Stellungnahme
62	Werbering Neukirchen-Vluyn, Herrn Gernot Fietze	keine Stellungnahme
63	wir4 - Wirtschaftsförderung für Moers, Kamp-Lintfort, Neukirchen-Vluyn und Rheinberg AöR	keine Stellungnahme

Die Stellungnahmen wurden gesichtet und seitens der Verwaltung und des Gutachterbüros kommentiert:

TÖB 1: Amprion GmbH

Lärmaktionsplan (LAP) für die Stadt Neukirchen-Vluyn

Öffentliche Auslegung des Entwurfes des Lärmaktionsplanes (LAP) sowie Zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung, § 47 d Abs. 3 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)

1. 220-kV-Höchstspannungsfreileitung Osterath – Wesel/Niederrhein, Bl. 2339 (Maste 117 bis 118, 125 bis 126 und 127 bis 128)
2. 220-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Uftorf – St. Tönis, Bl. 4540 (Maste 8 bis 10)
3. Geplante 380-kV-Höchstspannungsfreileitung Uftorf – Pkt. Hüls West, Bl. 4208 (Maste 10 bis 12 und 16 bis 17)

Die im Rahmen des Lärmaktionsplanes untersuchten Verkehrswege BAB A 40, BAB A 57 und die L 140 werden von unseren im Betreff unter 1. und 2. genannten Höchstspannungsfreileitungen mit ihren jeweiligen Leitungsschutzstreifen gekreuzt.

Wie Ihnen bereits bekannt ist, plant Amprion die im Betreff unter 1. genannte Freileitung zu demontieren und durch die neue im Betreff unter 3. genannte Höchstspannungsfreileitung, Bl. 4208, zu ersetzen. Das Leitungsprojekt befindet sich bereits im Planfeststellungsverfahren. Die Leitungsführungen von Bestand und Planung mit Leitungsmittellinien, Maststandorten und Schutzstreifengrenzen können Sie unseren beigefügten Lageplänen im Maßstab 1 : 2000 entnehmen. Wir weisen jedoch darauf hin, dass sich die tatsächliche Lage der Leitungen ausschließlich aus der Örtlichkeit ergibt.

Wie wir dem textlichen Teil des Lärmaktionsplanes entnehmen können, werden für die BAB A 40, die BAB A 57 sowie die L 140 die Errichtung von Lärmschutzwänden, der Einsatz lärmarmen Beläge sowie die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und der Einsatz von Geschwindigkeits- und Lärmdisplays geprüft.

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

- Einwirkungen und Maßnahmen, die den Bestand oder Betrieb der Leitungen beeinträchtigen oder gefährden, dürfen nicht vorgenommen werden.
- Die Leitungen und die Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten.
- Alle geplanten Einzelmaßnahmen im Bereich der Leitungen, insbesondere Bebauung, Geländeneuveränderungen, Anpflanzungsmaßnahmen sowie der Einsatz von Maschinen, bedürfen unserer Zustimmung.

Es wird gebeten, Amprion GmbH, nach Planungsabschluss baureife Planunterlagen (Lagepläne und Schnittzeichnungen mit Höhenangaben über NHN) zur Prüfung und Stellungnahme zuzusenden, sofern Maßnahmen innerhalb der Leitungsschutzstreifen der geplanten und bestehenden Freileitungen ausgeführt werden sollen.

Es wird um weitere Beteiligung an diesem Verfahren gebeten. Die Verfügbarkeit bei Rückfragen wird gewährleistet.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Diese wird zur Kenntnis genommen. Bei weiteren Planungen wird Amprion beteiligt bzw. informiert werden, sofern die Leitungstrassen betroffen sind.

TöB 5: 50Hertz Transmission GmbH

Vielen Dank für Ihre Anfrage. Die Stadt Neukirchen-Vluyn befindet sich außerhalb des Regelbereiches der 50Hertz Transmission GmbH. Als Übertragungsnetzbetreiber sollte in Ihrem Bereich die Amprion GmbH zuständig sein.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Diese wird zur Kenntnis genommen.

TöB 10: BUND Kreisgruppe Wesel

Der BUND fordert mehr Schutz vor Lärm und weniger Lärm an sich. Verkehrliche Belange müssen in Einklang mit Natur- Umwelt- und Klimaschutz gebracht werden, daher sollte als oberste Priorität immer die Verkehrsvermeidung in den Blick genommen werden. Straßenneu- und Ausbau tragen nicht zu einer Verringerung des Verkehrsaufkommens und damit auch nicht zu einer Lärmverringerung bei, sondern verlagern die Probleme nur. Lärmschutz wird am wirksamsten und volkswirtschaftlich am kostengünstigsten erreicht, wenn an der Emissionsquelle angesetzt wird. Vorrang gebührt der Entstehung von Lärmquellen vorzubeugen, z. B. durch Verkehr vermeidende Planung. Zweitens sind die Emissionen zu vermindern (z. B. auch durch Verlagerung des Verkehrs auf lärmarme Verkehrsträger). Diesen Ansätzen ist rechtliche und tatsächliche Priorität einzuräumen.

Im Namen und in Vollmacht des Landesverbandes BUND NRW schlagen wir einige Maßnahmen vor, die als Anregung für einen möglichen Maßnahmenkatalog zur Lärminderung in Neukirchen-Vluyn dienen können.

- A 40 (südl. Ortsrand Vluyn, südl. Ortsrand Neukirchen): Bepflanzungen/Baum- und Buschreihen als zusätzlicher Lärmschutz
- A 57 (östl. Ortsrand Neukirchen und Dong): Änderung des Fahrbahnbelags auf lärmmindernd bei Ausbau, Lärmschutzwände mit Bepflanzungen
- Niederrheinallee (Stadtmitte Vluyn, Lintforter bis Schöttenstr.): verkehrsberuhigten Geschäftsbereich, Ausweisung als Fahrradstraße oder alternativ Radfahrstreifen mit Begrenzungspfählen o. Bordsteinen
- Niederrheinallee zw. Neukirchen und Vluyn (Roosenstr bis Moränenweg): Heckenpflanzung als Lärminderungsmaßnahme
- Niederrheinallee Stadtmitte Neukirchen (Vietensstr bis Herkweg): bauliche Veränderung der Straße mit Bau eines weiteren Fußgänger- und Radweges auf der zweiten Straßenseite mit entsprechenden Querungshilfen oder Zebrastreifen
- Rayen, Lintforter Str.: Straßenraumgestaltung, z. B. Radfahrstreifen auf der Fahrbahn und Einengungen, Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Eyler Straße (Geldernsche Str. bis nördl. Bebauungskante Rayen): Straßenraumgestaltung, z. B. Radfahrstreifen auf der Fahrbahn und Einengungen, Querungshilfen, Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Wir begrüßen die Ausweisung aller Ruhigen Gebiete im Stadtgebiet. Der Friedhof Neukirchen, der Grünzug Wiesfurthgraben und die Anlage Klingerhuf sind zwar derzeit lt. Bewertungskarte durch Lärmbelastungen (Autobahn/Straße, Nutzungseinschränkung) nur eingeschränkt geeignet. An der Stadtgrenze zu Moers sind innerstädtisch aber ansonsten keine Ruhigen Gebiete ausgewiesen, die der Bevölkerung Naherholung und Freizeit bieten können und der breiten Öffentlichkeit zugänglich sind. Da perspektivisch durch Lärmschutzmaßnahmen beim geplanten Autobahnausbau eine Eignung als ruhiges Gebiet durchaus besteht, wünschen wir uns hier jetzt schon ein wenig mehr Kreativität, geeignete Maßnahmen zur Lärminderung seitens der Kommune zu finden.

Abschließend wird darum gebeten, den anerkannten Naturschutzverbänden die Entscheidung im Verfahren bekannt zu geben und dem Landesbüro der Naturschutzverbände NRW in Oberhausen zu übermitteln. Das Landesbüro ist zur Entgegennahme dieser Entscheidung durch die anerkannten Naturschutzverbände bevollmächtigt.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme und die zusätzlichen Maßnahmenvorschläge. Pflanzempfehlungen entlang der Autobahnen wurden auch bereits im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung benannt und als Empfehlungshinweis in den Anmerkungen der entsprechenden Steckbriefe des LAP aufgenommen; ebenso vorgeschlagene Temporeduzierungen.

Da die Belange der Radinfrastruktur nicht unmittelbar in dem LAP einfließen können, da dieser nur den Straßenlärm betrachtet, wurde der Wunsch auf Prüfung von Radinfrastruktur in die entsprechenden Steckbriefe aufgenommen. Mobilität im Stadtgebiet nachhaltiger zu gestalten, ist im Interesse der Stadtverwaltung. So haben die genannten Maßnahmen zum Teil bereits im Zusammenhang mit der Bearbeitung und Fortentwicklung des Klimafreundlichen Mobilitätskonzeptes Eingang in die Arbeitsprozesse gefunden.

Der Lärmaktionsplan ist ein informelles Konzept/Planung dessen Aussagen im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr.11 BauGB bei zukünftigen Planungen im Stadtgebiet berücksichtigt wird.

Aus der Stellungnahme des BUND gehen wurden keine weiteren Maßnahmen ergänzt, da diese bereits im LAP berücksichtigt wurden bzw. den Regelungsinhalt des LAP nicht betreffen.

TöB 15: Deichverband Friemersheim

Seitens des Deichverbands Friemersheim bestehen gegen Ihr Vorhaben keine Bedenken.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Diese wird zur Kenntnis genommen.

TöB 18: Deutsche Telekom Technik GmbH

Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung wird wie folgt Stellung genommen:

Im Planbereich des Lärmaktionsplanes befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom. Die Belange der Telekom - z. B. das Eigentum der Telekom, die ungestörte Nutzung ihres Netzes sowie ihre Vermögensinteressen – dürfen durch den Lärmaktionsplan nicht beeinträchtigt werden. Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen TK-Linien müssen weiterhin gewährleistet

bleiben. Zukünftige Erweiterung des Telekommunikationsnetzes dürfen durch den Lärmaktionsplan nicht beeinträchtigt werden.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Diese wird zur Kenntnis genommen.

TöB 20: Eisenbahn-Bundesamt

Vielen Dank für die Möglichkeit zur Beteiligung an der Lärmaktionsplanung (Runde 4) der Stadt Neukirchen-Vluyn. Gemäß § 47e Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig für die Lärmkartierung von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes nach § 47c. Gemäß § 47c Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit § 47b Ziffer 4 BImSchG sind die Schienenwege zu kartieren, die mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen als Haupteisenbahnstrecke klassifiziert sind.

Auf dem Gebiet der Stadt Neukirchen-Vluyn befindet sich keine Haupteisenbahnstrecke gemäß der genannten Klassifizierung. Aus diesem Grund wurde kein Schienenweg in Neukirchen-Vluyn durch das Eisenbahn-Bundesamt auf Grundlage der Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) kartiert. Ebenso entfällt damit eine Betrachtung im Rahmen der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes. Sollte die Stadt Neukirchen-Vluyn weitere Fragen zur Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung oder Öffentlichkeitsbeteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) haben, steht das EBA gern zur Verfügung.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Diese wird zur Kenntnis genommen.

TöB 21: Enni - Stadt & Service Niederrhein AöR

Gegen den Lärmaktionsplan bestehen seitens der ENNI Energie und Umwelt Niederrhein GmbH keine Einwände oder Bedenken. Bauliche Lärmschutzmaßnahmen sind mit der Enni abzustimmen.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Diese wird zur Kenntnis genommen.

TöB 42: LVR – Denkmalschutz

Vielen Dank für die Fristverlängerung. [...]

Aus Sicht des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland (LVR-ADR) gibt es keine grundsätzlichen Bedenken hinsichtlich der Planung. Unsere Stellungnahme in einem früheren Verfahrensschritt wurde in Anhang 2 aufgenommen und auch positiv kommentiert.

Wir begrüßen die geplante erneute Beteiligung des LVR-ADR bei künftigen Maßnahmen sowie die Überwachung durch die Untere Denkmalbehörde.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Diese wird zur Kenntnis genommen.

TöB 45: LINEG - Linksniederrheinische Entwässerungs-Genossenschaft

Interessen unserer Genossenschaft werden durch das Planverfahren nicht berührt.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Diese wird zur Kenntnis genommen.

TöB 46: Mingas-Power GmbH

Mit E-Mail vom 07.03.2024 wurde die Mingas-Power GmbH über die Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Neukirchen-Vluyn informiert und als Träger öffentlicher Belange zur Prüfung und Stellungnahme aufgefordert.

Mit Bezug auf die Aufstellung des Lärmaktionsplans wird darauf hingewiesen, dass die Mingas-Power im Stadtgebiet von Neukirchen-Vluyn eine Anlage zur Förderung und Verwertung von Grubengas aus offenen Grubenbauen des ehemaligen Steinkohlenbergbaus betreibt. Mit dieser Anlage wird mit Motoren (BHKWs) Strom erzeugt, eine Wärmeauskopplung ist dort ebenfalls realisiert. Diese Anlage steht in einem Gebäude auf dem Gelände des ehemaligen Steinkohlenbergwerks Niederberg 1/2 an der Fritz-Baum-Allee in 47506 Neukirchen-Vluyn. Da der Zugang zum untertägigen Grubenraum durch eine Entgasungsleitung am verfüllten Schacht des ehemaligen Bergwerks erfolgt, ist die Gewinnung und Verwertung des Grubengases auch an diese Fläche gebunden. Diese Anlage ist immissionsschutzrechtlich bzw. betriebsplanmäßig von der Bezirksregierung Arnsberg zugelassen. Wir betreiben für diese Anlage einen erheblichen technischen Aufwand zur Schallminimierung, was auch durch Sachverständigenmessungen überprüft wurde. Die zugelassenen Geräuschwerte werden sicher eingehalten. Es wird darum gebeten, die Erfordernisse aus dem Betrieb der Grubengasanlage in Neukirchen-Vluyn im weiteren Verlauf bei der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes entsprechend zu berücksichtigen.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Der benannte Lärm durch den Betrieb der Grubengasanlage fällt nicht unter die Regelungsinhalte des Lärmaktionsplans, welcher den Schutz vor Straßenverkehrslärm beinhaltet. Der LAP beinhaltet keine Maßnahmen und Empfehlungen, die den Betrieb betreffen oder einschränken.

TöB 49: Niederrheinische Industrie- und Handelskammer (IHK)

Mit Schreiben vom 07.03.2024 wurde die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg über die Aufstellung des Lärmaktionsplans für die Stadt Neukirchen-Vluyn informiert und als Träger öffentlicher Belange zur Prüfung und Stellungnahme aufgefordert. Es wird sich über die Möglichkeit bedankt, zum oben genannten Verfahren Stellung zu nehmen.

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

Auf den beiden Autobahnabschnitten A40 und A57, die durch die Lärmkartierung im Einzugsbereich der Stadt Neukirchen-Vluyn ermittelt wurden, stehen passive Lärmschutzmaßnahmen wie der Ausbau von Lärmschutzwänden und die Einbringung von sogenanntem Flüsterasphalt im Vordergrund. Die IHK sieht in diesem Zusammenhang den 6-streifigen Ausbau der A57 als Chance, um Staus und Verkehrsverzögerungen mit potenziell höherer Emissionsbelastung zu verringern und zudem entsprechende Lärmschutzmaßnahmen gemeinsam mit der Kapazitätserweiterung durchzuführen. Die Einschätzungen des Planungsbüros Planersocietät zeigen deutlich, dass diese passiven Maßnahmen die größte Lärminderungswirkung aufweisen können.

Auch in den innerstädtischen Straßenabschnitten der Niederrheinallee (L140) werden neben der Einbringung von sogenanntem Flüsterasphalt die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie weitere restriktive Maßnahmen vorgeschlagen. Insbesondere im innerstädtischen Bereich kann eine verminderte Höchstgeschwindigkeit zu einem geringeren Verkehrsfluss führen.

Dadurch steigt die Anzahl der Anfahrts- und Abbremsvorgänge, welche potenziell eine höhere Lärmemission mit sich bringen. Gleichzeitig führt die Absenkung der Höchstgeschwindigkeit zur Einschränkung von innerstädtischen Logistik- und Lieferverkehren und wird deshalb von der IHK kritisch betrachtet. Dies gilt insbesondere für die Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs zwischen Leinweberplatz und Kreisverkehr am Süd-/Nordring.

Für den kartierten Abschnitt an der Geldernschen Straße (L474) sieht der Lärmaktionsplan eine starke Entlastung durch den Neubau der Ortsumgehung Kamp-Lintfort (B528n). Die Wirkungsabschätzungen zeigen hier ebenfalls eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastung. Die IHK regt diesbezüglich an, dass kommunale Entscheidungsträger den Austausch mit den zuständigen Baulastträgern suchen, um Planungs- und Bauprozesse bestmöglich zu koordinieren und zu beschleunigen.

Mit Stufe 4 der Lärmaktionsplanung wurden die Kommunen erstmals aufgefordert, sogenannte „Ruhige Gebiete“ auszuweisen. Wenngleich der Begriff „Ruhige Gebiete“ im Gesetz nicht eindeutig definiert ist, löst die Ausweisung als solche dennoch die Pflicht für nachfolgende Planungen aus, den Schutzauftrag des „Ruhigen Gebiets“ zu berücksichtigen. So muss der Lärmschutz des „Ruhigen Gebiets“ zukünftig in der Abwägung anderer Planungen (z. B. Bauleitplanung) besondere Berücksichtigung finden. Aus diesem Grund sind bei der Ausweisung sogenannter ruhiger Gebiete, Planungsinteressen für wirtschaftlich relevante Flächen zu berücksichtigen. Im vorliegenden Lärmaktionsplan werden insgesamt zehn Gebiete als potenzielle „Ruhige Gebiete“ ausgewiesen. Für die Gebiete „2. Grünzug Inneboltstraße“ und „6. Niederbergpark & Grünzüge“ ist zu erkennen, dass diese unmittelbar an bereits bestehende Gewerbegebiete angrenzen. Um die berechtigten Interessen aller Beteiligten ausgewogen zu berücksichtigen, sollten die Grenzen der genannten ruhigen Gebiete aus Sicht der IHK angepasst werden und einen größeren Abstand zu gewerblichen Nutzungen aufweisen.

Es wird gebeten, die Ausführung der IHK im Rahmen dieser Stellungnahmen bei der weiteren Erarbeitung des Lärmaktionsplanes zu berücksichtigen.

Kommentierung: Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Die Bedenken gegen Geschwindigkeitsabsenkungen und die Abgrenzung der ruhigen Gebiete werden zur Kenntnis genommen.

Grundsätzlich sei vorweggenommen, dass der LAP mit seinen Maßnahmen den Wirtschaftsverkehr und die Erreichbarkeit der ansässigen Betriebe nicht einschränkt. Die Interessen für wirtschaftlich relevante Flächen wurden bei der Aufstellung des LAP berücksichtigt; die ruhigen Gebiete wurden auf ihre Eignung geprüft (s. S 43ff.) Ferner konnten sich Unternehmen im Rahmen der LAP-Aufstellung umfassend beteiligen.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollen bundesweit in den jeweiligen Kommunen Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung erarbeitet werden, welche schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm verhindert, vorbeugt oder mindert. Dabei sollen nach Vorgabe der EU-Richtlinie und des Bundesimmissionsschutzgesetzes, unbeachtlich der Trägerschaft, kurz-, mittel- und langfristige sowie umsetzbare und auch realisierbare Maßnahmen aufgezeigt werden, wie eine Lärminderung weiter vorgenommen werden kann. Auch wenn geringeres Tempo nachweislich nicht zu mehr Anfahr- und Abbremsvorgängen führt, sondern vielmehr ein flüssigeres und stetigeres Fahrverhalten ermöglicht, gilt für alle Maßnahmen des LAP noch der im Bericht beschriebene Prüfvorbehalt. Dies bedeutet, dass bei einer Umsetzung einer im LAP vorgeschlagene Maßnahme auch die in der Stellungnahme benannten Belange der Erreichbarkeit und des Verkehrsflusses zu berücksichtigen sind. Gleiches gilt auch in Bezug auf die ruhigen Gebiete. Sofern in den ruhigen Gebieten Maßnahmen zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms vorgenommen werden sollen, sind die Belange der dortigen Betriebe ebenso zu berücksichtigen.

Der Lärmaktionsplan betrachtet maßgeblich den Verkehrs- und Straßenlärm an Hauptverkehrsstraßen, welcher als Identifikationsgrundlage für die ruhigen Gebiete herangezogen wurde. Zudem handelt es sich bei den in der Stellungnahme genannten ruhigen Gebieten um bereits bestehende Flächen, die bereits durch eine Bauleitplanung überplant wurden. Eine Anpassung der Flächen wurde daher nicht vorgenommen.

Für Gewerbelärm besteht aus Sicht des LAP kein Regelungsbedarf, da sich dieser auf Verkehrs- und Straßenlärm an Hauptverkehrsstraßen bezieht. Zudem bietet der LAP dahingehend keine ausreichende Datengrundlage.

TöB 57: Stadt Krefeld

Die einzige verkehrlich bedeutsame Straße, die die Stadt Krefeld mit Neukirchen-Vluyn direkt verbindet, ist die Nieper Straße, dort Krefelder Straße, L475; diese wurde im LAP nicht weiter untersucht und entsprechend keine Maßnahmen formuliert.

Daher bestehen seitens der Stadt Krefeld keine Bedenken gegen den Entwurf des LAP der Stadt Neukirchen-Vluyn.

Kommentierung: *Die Stadt Neukirchen-Vluyn bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Diese wird zur Kenntnis genommen.*

Anhang 6: zusätzliches Kartenmaterial

Großformatige Kartendarstellungen als Dateianhang (PDF) bzw. Druckversion:

A) + B) Lärmkarten L_{den} und L_{night} ,

C) + D) Karten der HotSpot-Bewertung L_{den} und L_{night}

E) Maßnahmenkarte

F) Poster der Maßnahmensteckbriefe

G) Karte der Ruhigen Gebiete