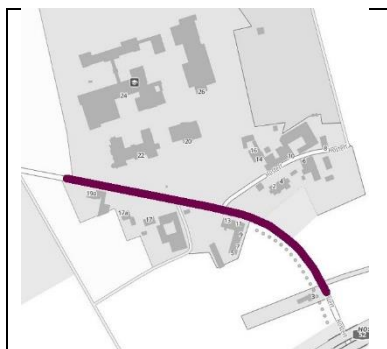
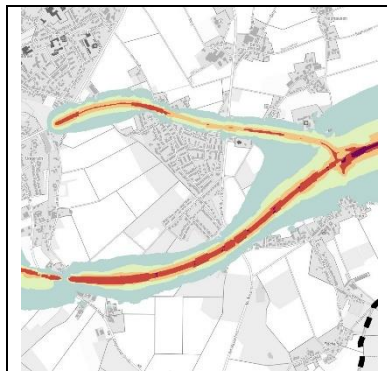


# Gemeinde Schwalmtal Lärmaktionsplan 4. Runde

2. Entwurf, Arbeitsstand: 2024-01-16





# Lärmaktionsplan 4. Runde

im Auftrag der  
Gemeinde Schwalmtal

bearbeitet von  
PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin  
Jochen Richard  
Hilde Richter-Richard

Hinweis:  
Die inhaltlichen Änderungen gegenüber der ersten Phase der Mitwirkung  
sind jeweils **pink** gekennzeichnet!

Redaktionsstichtag: Datum des ersten Tages der ersten Offenlage

Aachen, Januar 2024



## INHALTSVERZEICHNIS

### Gliederung gemäß V EU-Umgebungslärmrichtlinie

1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	2
2.	Zuständige Behörde	5
3.	Rechtlicher Hintergrund	6
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	10
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	11
	5.1 Auswertung der Lärmkarten.....	11
	5.2 Belastungsachsen .....	18
	5.3 Ruhige Gebiete .....	21
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	24
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR	26
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	27
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	30
	9.1 Managementansatz zur Lärminderung .....	30
	9.2 Belastungsachse L 371 Gladbacher Straße – Steeg.....	32
	9.3 Belastungsachse L 371 Hostert, Waldnieler Heide bis A 52 .....	38
	9.4 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung .....	43
10.	Langfristige Strategie	44
11.	Finanzielle Informationen	45
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	46
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	47



## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Untersuchte Lärmquellen .....	4
Abb. 5.1:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) .....	12
Abb. 5.2:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit .....	13
Abb. 5.3:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberfläche (gemäß BUB-D) .....	14
Abb. 5.4:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk .....	15
Abb. 5.5:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr $L_{den}$ .....	16
Abb. 5.6:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr $L_{night}$ .....	17
Abb. 5.7:	Belastete Gebäude Straßenverkehr $L_{den} \geq 60$ dB(A) .....	19
Abb. 5.8:	Belastete Gebäude Straßenverkehr $L_{night} \geq 50$ dB(A) .....	20
Abb. 5.9:	Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/ L_{night} \geq 60/50$ dB(A) .....	21
Abb. 5.10:	Naturpark Schwalm-Nette [Quelle: Zweckverband Schwalm-Nette] .....	23
Abb. 9.1:	Maßnahmenübersicht Belastungsachse L 371 Steeg – Gladbacher Straße .....	36
Abb. 9.2:	Maßnahmenübersicht Belastungsachse L 371 Gladbacher Straße .....	37
Abb. 9.3:	Maßnahmenübersicht Belastungsachse L 371 Hostert - Steeg .....	42

## TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 3.1:	Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen .....	9
Tab. 3.2:	Beurteilungspegel der 16. BImSchV (Lärmvorsorgewerte) .....	9
Tab. 4.1:	Empfehlungen zu den Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung (UBA) .....	10
Tab. 6.1:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr .....	24
Tab. 6.2:	Lärmbelastete Flächen – Straßenverkehr .....	25
Tab. 6.3:	Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser - Straßenverkehr .....	25
Tab. 8.1:	Umsetzungsstand Maßnahmen der 3. Runde .....	27
Tab. 9.1:	Rahmenbedingungen Belastungsachse L 371 Gladbacher Straße – Steeg .....	32
Tab. 9.2:	Einzelmaßnahmen L 371 Steeg, Steegskamp bis Steeg, Haus Nr. 4a .....	33
Tab. 9.3:	Betroffenheiten vor und nach Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen (Fassadenpegeln BEB) .....	35
Tab. 9.4:	Rahmenbedingungen Belastungsachse L 371 Hostert .....	38
Tab. 9.5:	Einzelmaßnahmen Hostert, Waldnieler Heide bis ASS Hostert .....	39
Tab. 9.6:	Betroffenheiten vor und nach Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen (Fassadenpegeln BEB) .....	40



## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

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



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

§ 47b BImSchG definiert die zu untersuchenden Lärmquellen wie folgt:

### Ballungsraum

Ein Ballungsraum ist ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer. Im Land Nordrhein-Westfalen definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Gemeinde Schwalmtal im Landkreis Viersen zählt mit 19.012 Einwohnern zum 31. Dezember 2021 nicht zu den Ballungsräumen.

### Hauptverkehrsstraßen

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

- A 52 innerhalb des Gemeindegebiets,
- L 371 zwischen Anschlussstelle A 52 und L 475.

### Haupteisenbahnen

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

### Großflughäfen

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

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



## Gewerbelärm

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

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

## Andere Lärmquellen

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

Probleme mit diesen Lärmquellen sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

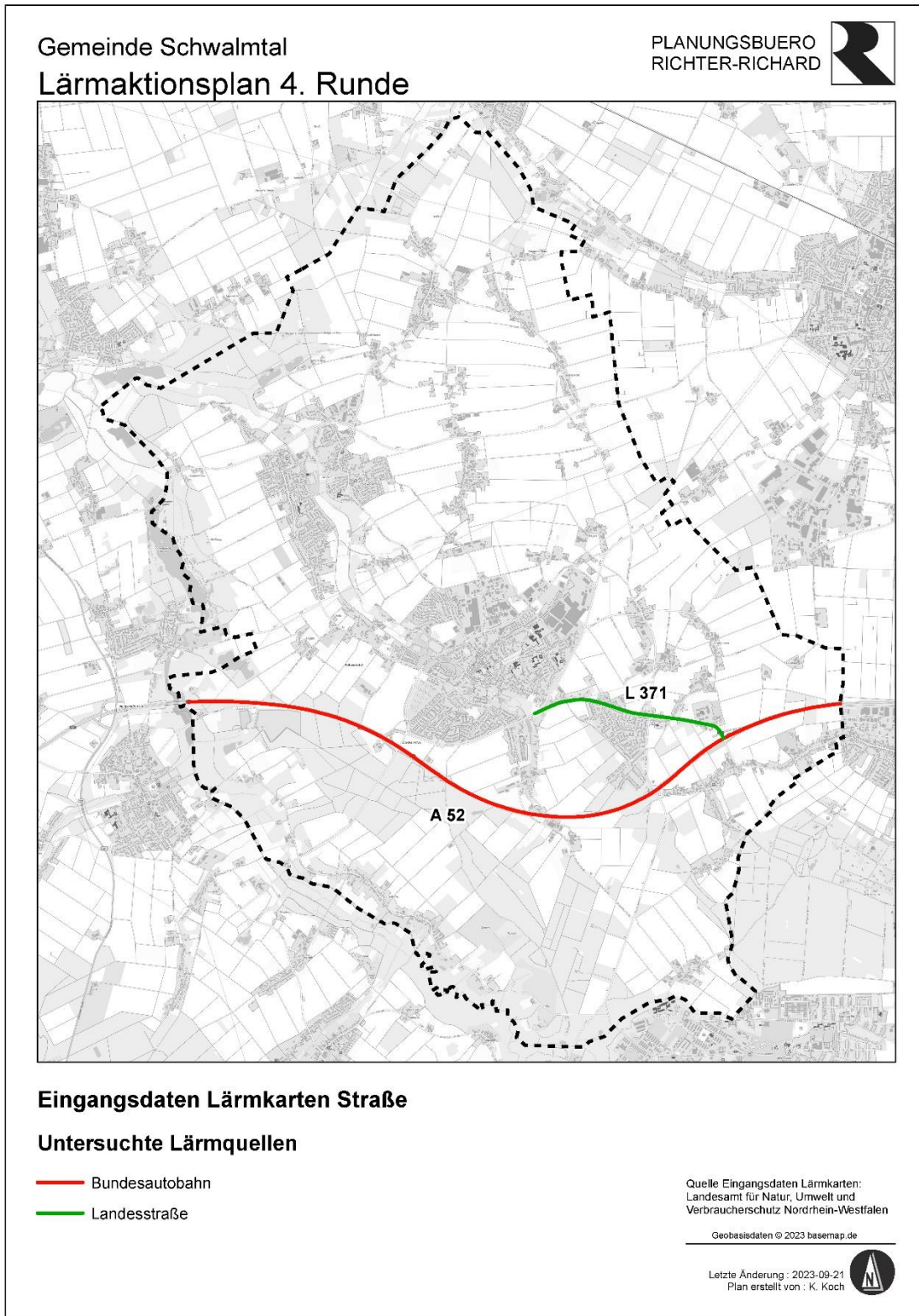


Abb. 1.1: Untersuchte Lärmquellen





## 2. Zuständige Behörde

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten Straßenverkehr und Flughäfen ist in Nordrhein-Westfalen das LANUV zuständig.

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

Gemeinde Schwalmatal  
FB - Bauen  
Mona Grötschel  
Sachbearbeiterin Bauleitplanung, Liegenschaften  
Markt 20  
41366 Schwalmatal

Tel.           02163/946-174  
Fax            02163/946-154  
E-Mail:       mona.groetschel@gemeinde-schwalmtal.de

Internet:     www.schwalmtal.de

Gemeindeschlüssel: 05 1 66 024

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

### 3. Rechtlicher Hintergrund

#### Vorbemerkung

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

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

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

- Auf nationaler Ebene wurden für Berechnung des Straßenverkehrslärms bisher die "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90" angewandt. Diese wurden am 1. März 2021 mit Änderung der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) durch die "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19" abgelöst.
- Bisher wurden die Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 als einzige Lärmschutzrichtlinie noch nicht novelliert, so dass hier in den meisten Bundesländern, so auch in Nordrhein-Westfalen, bis auf weiteres die RLS-90 zur Anwendung kommt.
- Das Umweltbundesamt hat die bisherigen Empfehlungen für die Auslösewerte von 65/55 dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  für die kurzfristigen Umwelthandlungsziele um 5 dB(A) auf 60/50 dB(A), bei den mittelfristigen Handlungszielen um weitere 5 dB(A) auf 55/45 dB(A) abgesenkt.
- Der Spielraum zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen hat sich durch jüngere Gerichtsurteile erweitert. Bis Ende 2023 werden durch die geplante Änderung des Straßenverkehrsgesetzes weitere Möglichkeiten eröffnet.
- Bereits seit 1. Januar 2022 ist das bis zur 3. Runde gültige Berichtsformular an die EU geändert mit der Folge, dass der Aufwand für die Übermittlung der Daten deutlich aufwändiger ist als bisher.
- Der LAI empfiehlt in seinen jüngsten Hinweisen, die ruhigen Gebiete in einem kleinteiligeren Rahmen zu betrachten, als es die Umgebungsrichtlinie vorgibt.

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

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

## EU-Recht

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

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

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

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

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

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

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

## Nationale Umsetzung des EU-Rechts

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

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

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

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

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

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

## Nationales Recht zum Lärmschutz

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

Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von passiven Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Auslösewerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Dazu zählt unter anderem, dass Lärmsituationen anhand der VLärmSchRL 97 in Verbindung mit den RLS-19 zu ermitteln und zu bewerten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen (DIN 18005-1) oder aus der Realnutzung. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen (zum Beispiel, wann ein betroffenes Gebäude errichtet wurde).

Tab. 3.1: Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen

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

\* An Landesstraßen können die Beurteilungspegel in einzelnen Bundesländern abweichen.

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

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

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

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

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

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flughäfen sind die Werte gemäß § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der jeweils aktuellen Fassung heranzuziehen.



## 4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

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

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

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

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

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

Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung					
Umwelthandlungsziel	Zeitraum	$L_{DEN}$		$L_{NIGHT}$	
		Straße/Schiene	Luftverkehr	Straße/Schiene	Luftverkehr
Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen	kurzfristig	60 dB(A)		50 dB(A)	
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)

Quelle: Umweltbundesamt 2022

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

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



## 5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

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

### 5.1 Auswertung der Lärmkarten

Die Eingangsdaten zur Berechnung der strategischen Lärmkarten der untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte zeigen die nachfolgenden Abbildungen 5.1 bis 5.4.

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

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

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

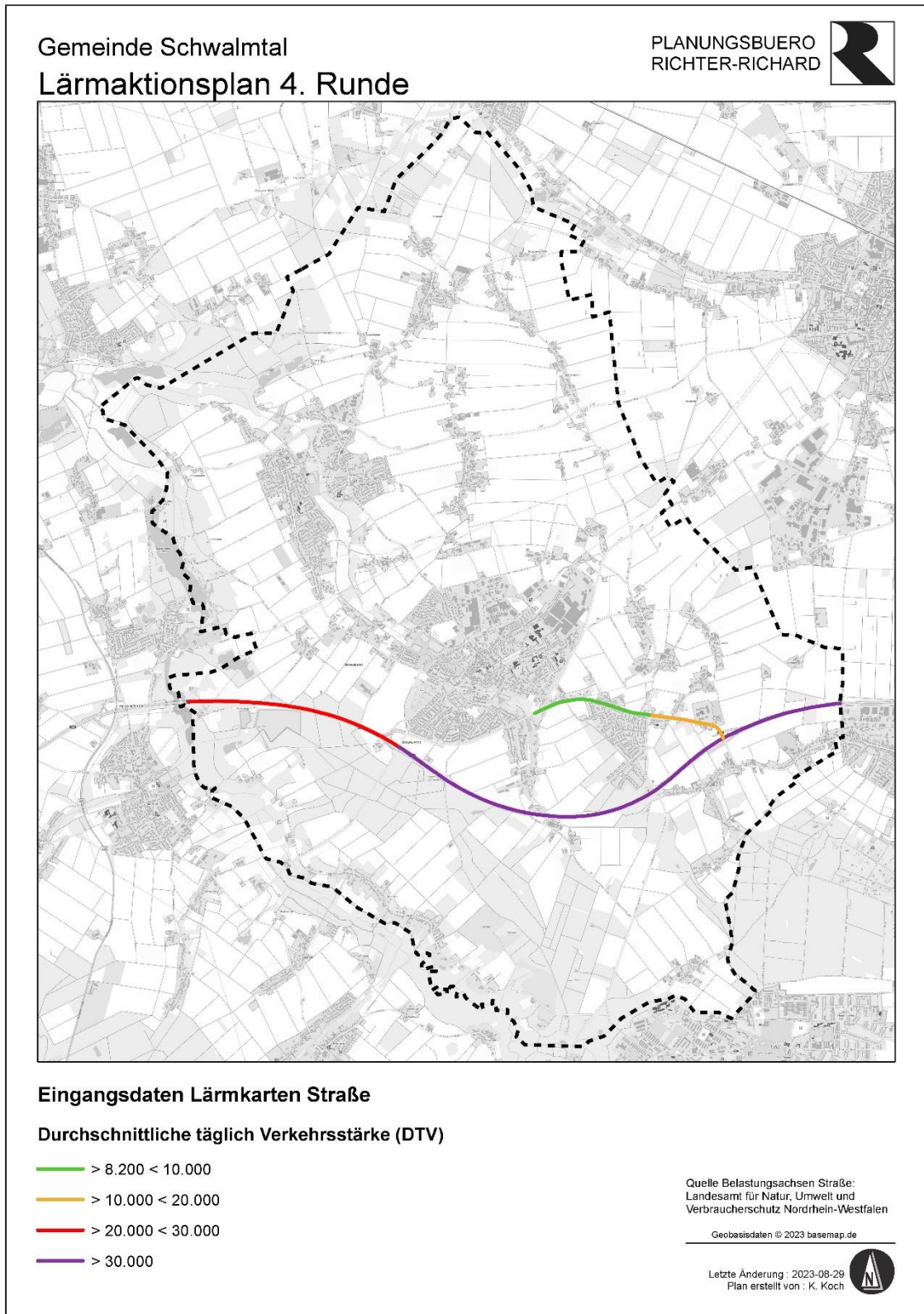


Abb. 5.1: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)



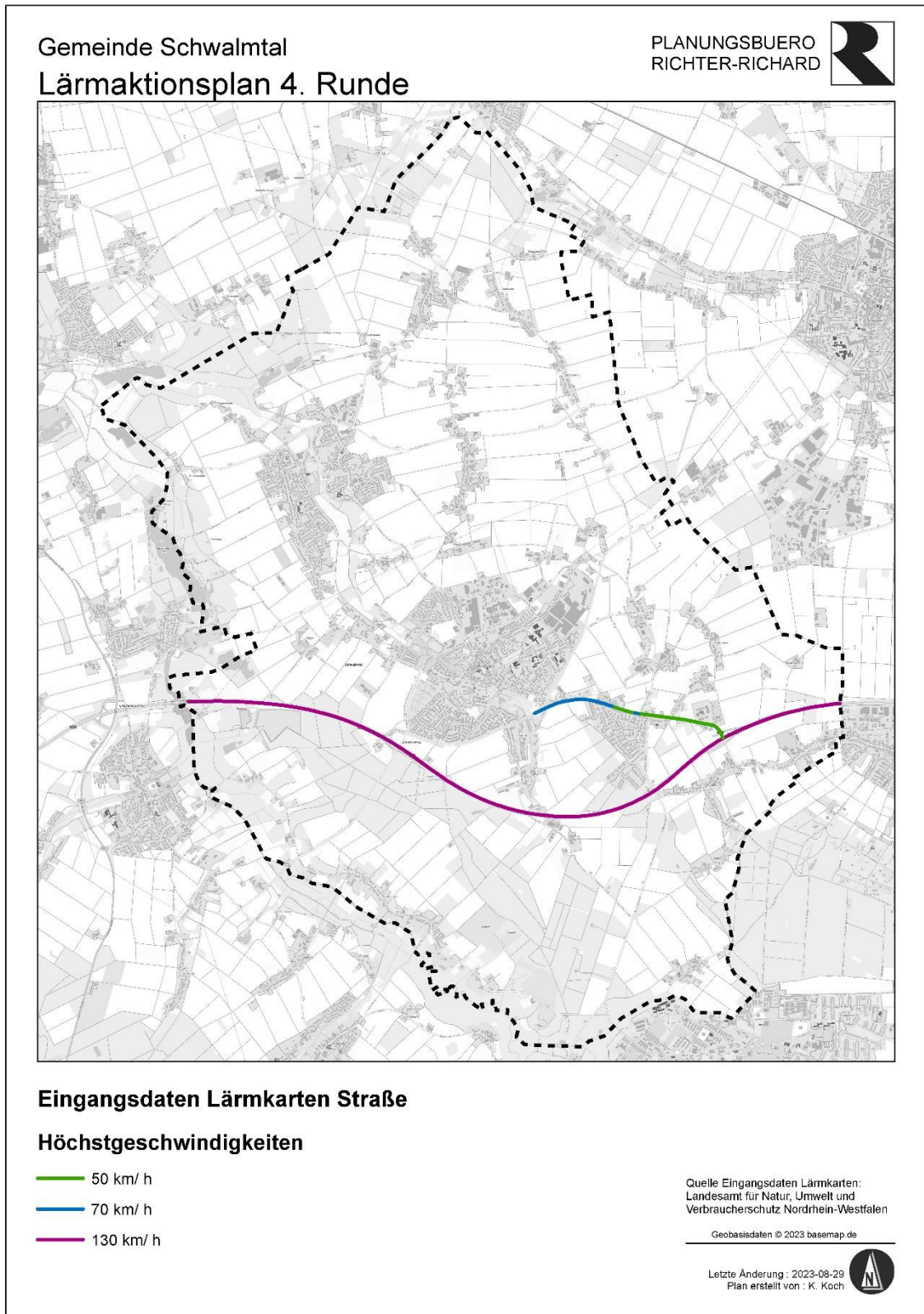


Abb. 5.2: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit

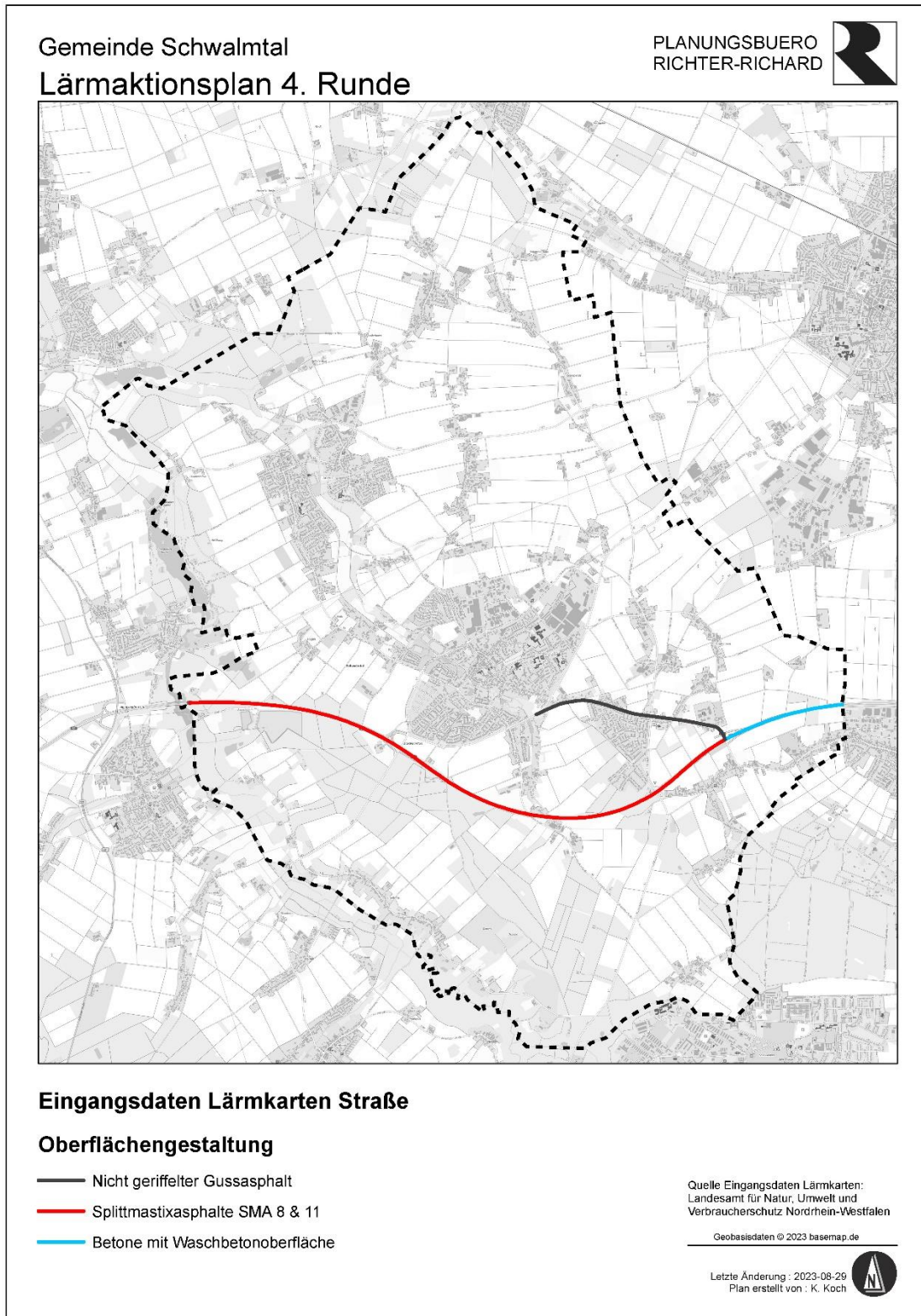


Abb. 5.3: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberfläche (gemäß BUB-D)



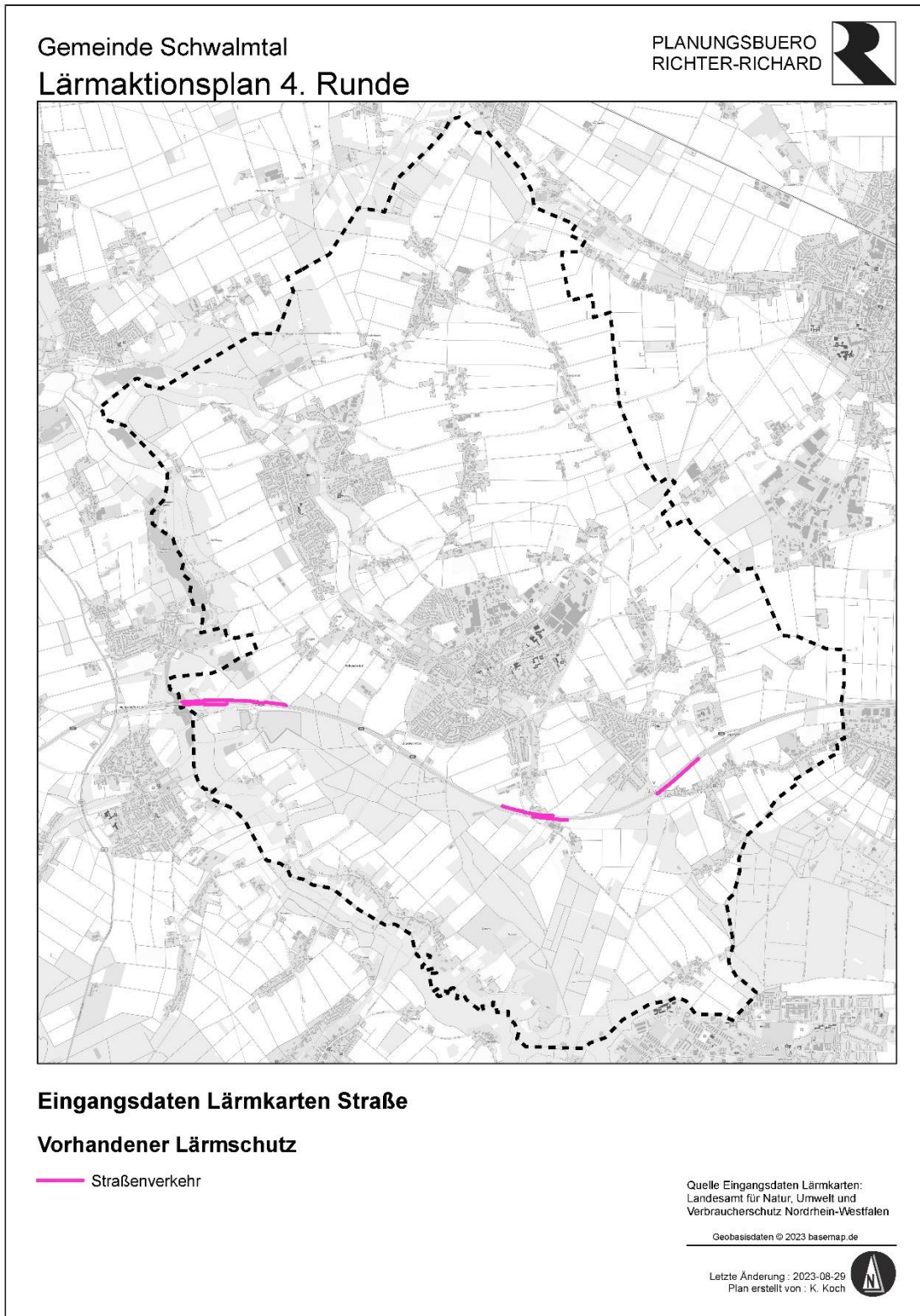


Abb. 5.4: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk

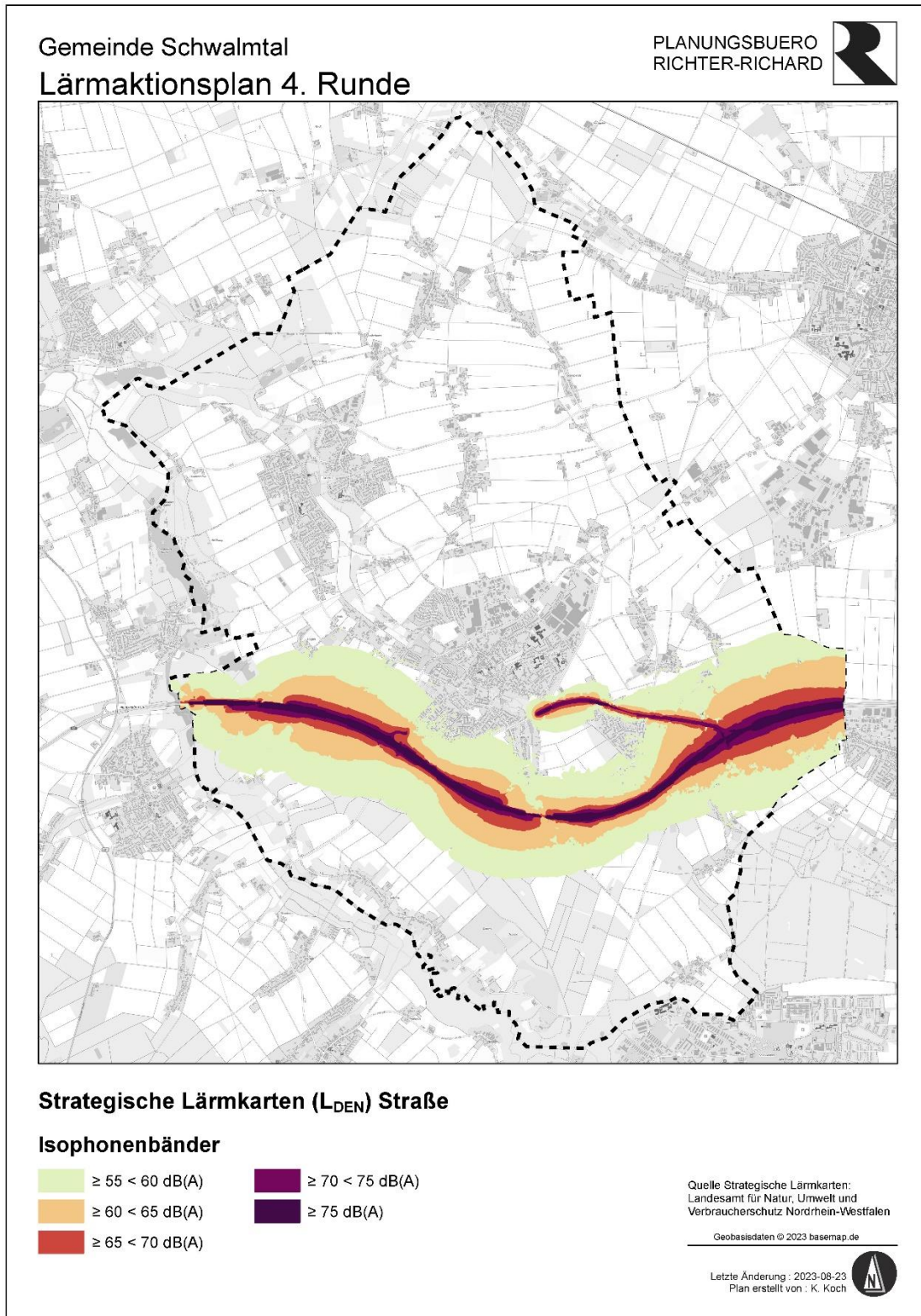


Abb. 5.5: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr  $L_{den}$



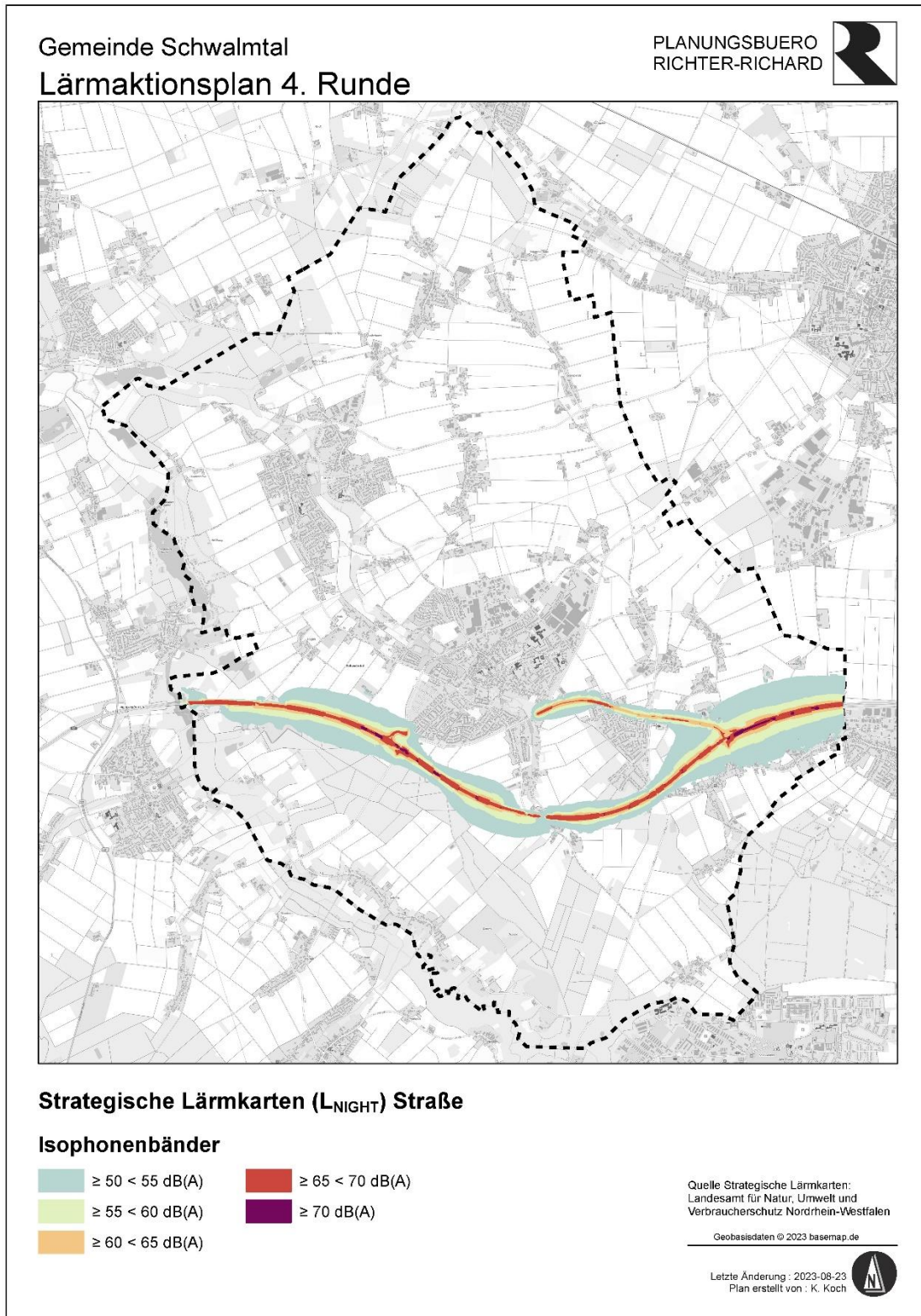


Abb. 5.6: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr  $L_{night}$



## 5.2 Belastungsachsen

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

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

- mit Überschreitung der Lärmwerte in drei Kategorien
  - $L_{den} > 70$  dB(A) und/ oder  $L_{night} > 60$  dB(A) als sehr hohe Lärmbelastung,
  - $L_{den} \geq 65 - < 70$  dB(A) und/ oder  $L_{night} \geq 55 - < 60$  dB(A) als hohe Lärmbelastung,
  - $L_{den} \geq 60 - < 65$  dB(A) und/ oder  $L_{night} \geq 50 - < 55$  dB(A) wegen Nichteinhaltung des Umwelthandlungsziels und
- einer zulässigen (Bebauungsplan) oder tatsächlichen (Realnutzung) empfindlichen Nutzung (Wohnung, Schule, Krankenhaus)

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

Auf zwei Straßenabschnitten sind die Gebäude sehr hohen Pegeln  $L_{den} > 70$  dB(A)/  $L_{night} > 60$  dB(A) ausgesetzt:

- Steeg, Steegskamp, Haus Nr. 2, bis Steeg, Haus Nr. 4a und
- Hostert, Waldnieler Heide bis Autobahnanschlussstelle Hostert.

Die Lärmkartierung zeigt zwischen Steeg, Haus Nr. 4a, und der Waldnieler Heide Betroffenheiten. Der Straßenabschnitt wird jedoch nicht als Belastungsachse identifiziert, da

- die betroffene Bebauung an der Waldnieler Heide zur Straße Steeg durch Mauern und Nebengebäude geschützt wird, die nicht in die Berechnung eingingen. Betroffen bleibt an der Straße Steeg lediglich das Gebäude Haus Nr. 13 auf der Nordseite;
- auf der Südseite die Wohngebäude zwischen Straße Am Blauenstein und Brunnenstraße von einem Lärmschutzwall geschützt wird, der nicht in die Lärmberechnung einging. In Verlängerung besteht weitgehend Lärmschutz durch zur Lärmquelle stehende Nebengebäude und Mauern. Betroffen bleibt das Gebäude Steeg, Haus Nr. 11, das im Erdgeschoss für Gastronomie genutzt wird.

Es ergibt sich deshalb keine Belastungsachse gemäß Definition. Die Pegel sind jedoch so hoch, dass den Eigentümern, sofern nicht bereits geschehen, eine Beantragung von passivem Lärmschutz bei Straßen.NRW empfohlen wird.

Entlang der A 52 gibt es Gebäude, die zwar der Definition einer Belastungsachse genügen, jedoch nur die Werte des ehrgeizigen Umwelthandlungsziels des Umweltbundesamtes von 60/50 dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  überschreiten. Weder das Straßenverkehrsrecht noch die Werte für die Lärmsanierung bieten hier derzeit eine Möglichkeit, die Autobahngesellschaft zu entsprechenden Maßnahmen zu veranlassen.

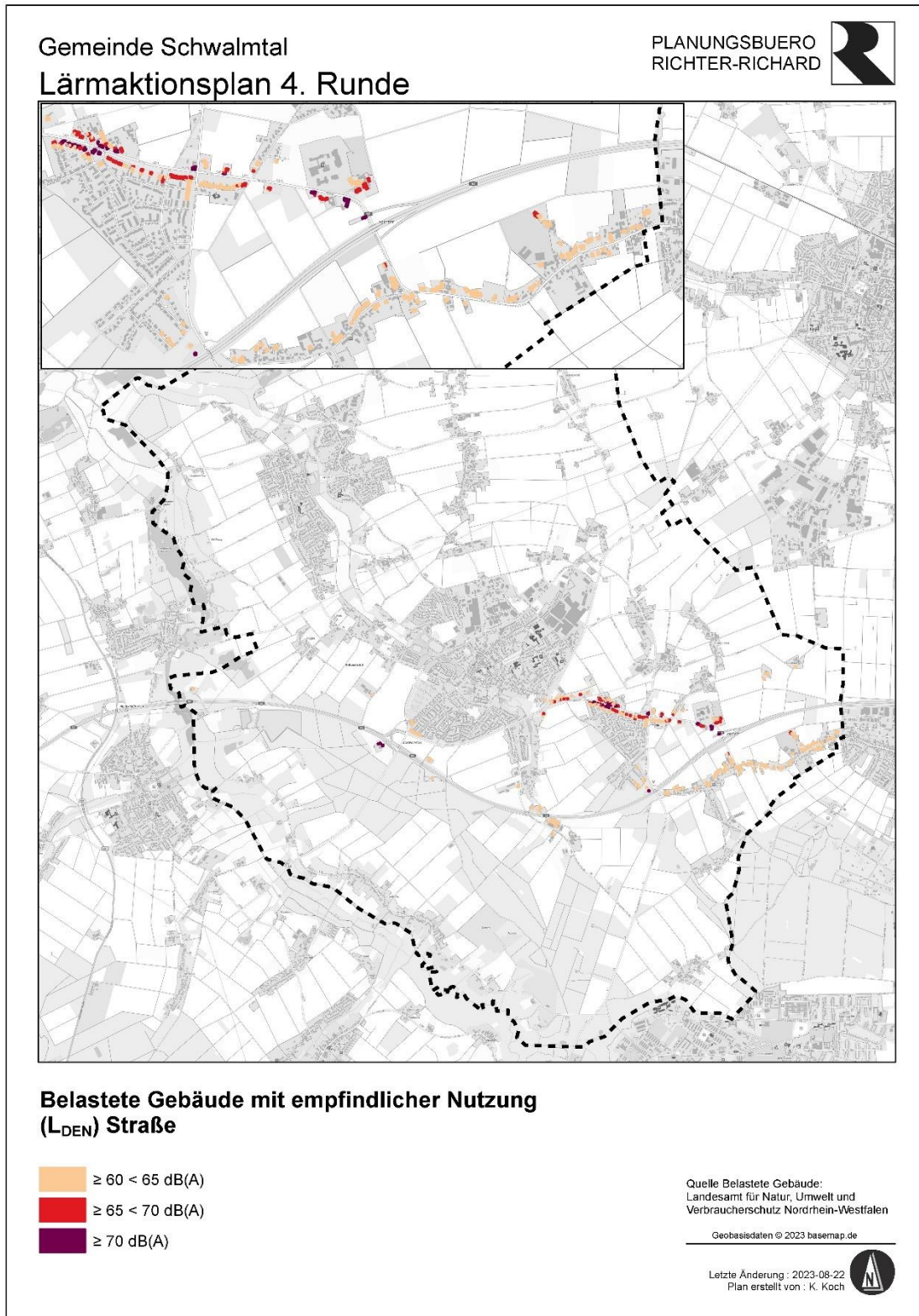


Abb. 5.7: Belastete Gebäude Straßenverkehr  $L_{den} \geq 60 \text{ dB(A)}$



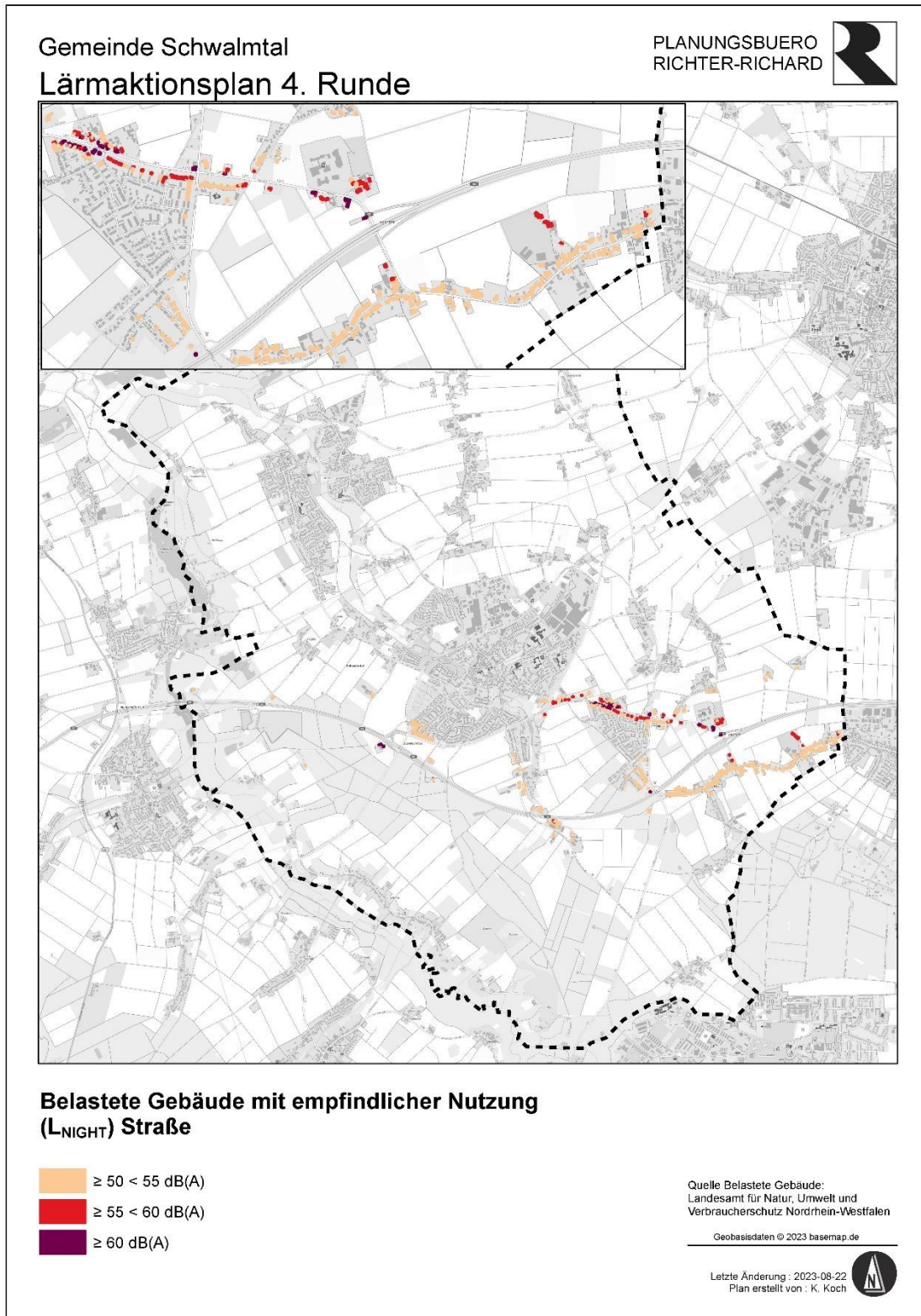


Abb. 5.8: Belastete Gebäude Straßenverkehr  $L_{night} \geq 50$  dB(A)



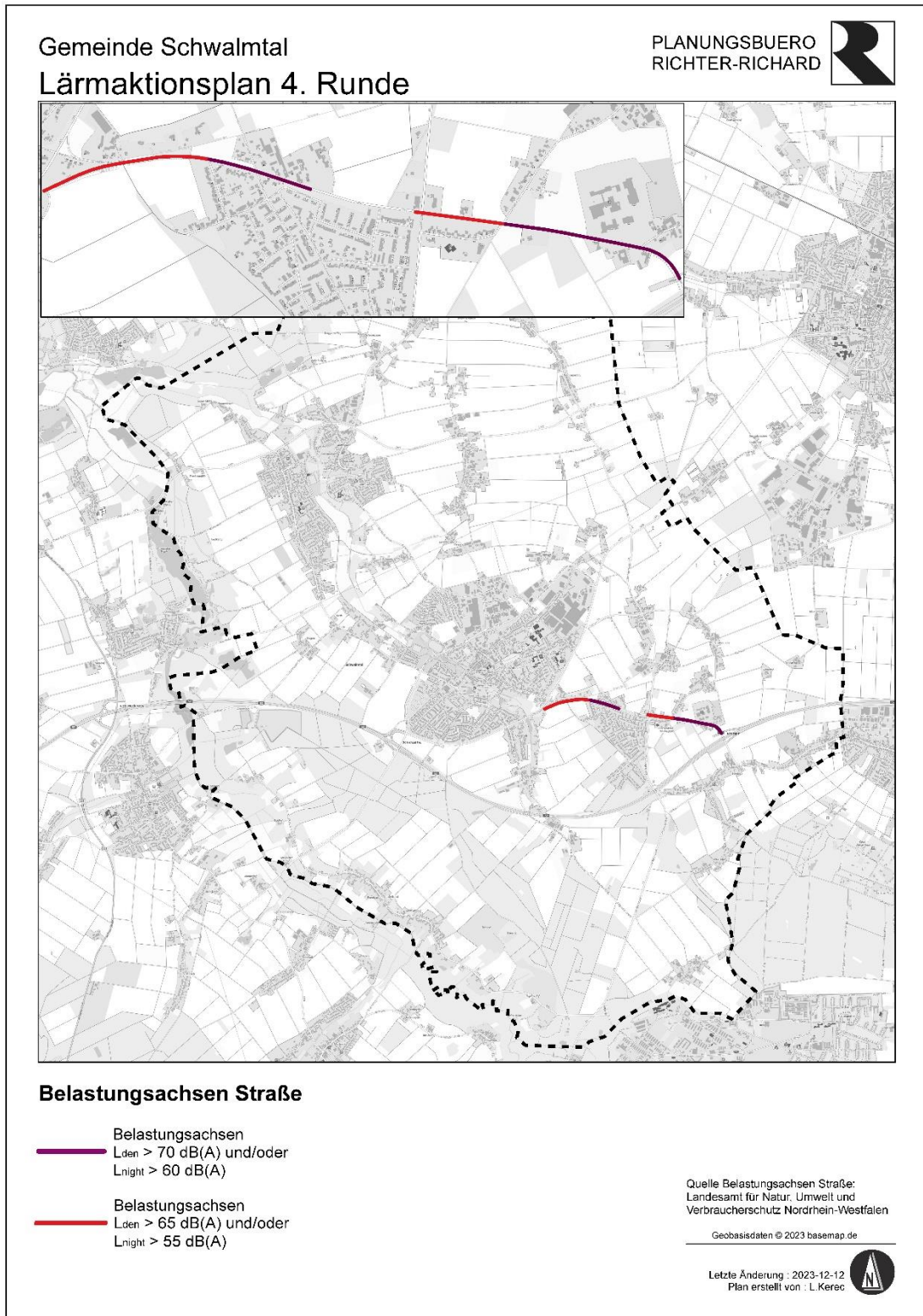


Abb. 5.9: Belastungsachsen Straßenverkehr L<sub>den</sub>/ L<sub>night</sub> ≥60/50 dB(A)



### 5.3 Ruhige Gebiete

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>5</sup> Umweltbundesamt (Hrsg.), Ruhige Gebiete – Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, Dessau 2018

Ballungsräumen mit einer Ausdehnung von 4 km<sup>2</sup> auf dem überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmbelastung  $L_{den} \leq 50$  dB(A) aufweisen. Rechnet man diesen Wert für ruhige Gebiete in Ballungsräumen (4 km<sup>2</sup>  $\leq 50$  dB(A)) auf 40 dB(A) für ruhige Gebiete auf dem Land um, muss der Abstand drei Mal verdoppelt werden (Verdoppelung des Abstandes = -3 dB(A)), um 41 dB(A) im Kernbereich der Fläche zu erreichen. Daraus ergibt sich eine Fläche einschließlich der verlärmten Randbereiche von 256 km<sup>2</sup> bzw. eine Kantenlänge von 16x16 km. Sofern die Randbereiche leiser als 55 dB(A) sind, kann eine Fläche von 64 km<sup>2</sup> bzw. eine Kantenlänge von 8 km auf ein sehr ruhiges Gebiet im Kern der betrachteten Fläche hinweisen.

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

Die Gemeinde Schwalmtal liegt im Naturpark Schwalm-Nette. Das südwestliche Gemeindegebiet wird von der Schwalm begrenzt. Die Schwalm-Aue ist engmaschig von Fuß- und Radwegen, Wirtschaftswegen und kleineren Straßen erschlossen und dient im hohen Maße der Erholung und Freizeitgestaltung.

Unter den oben genannten Kriterien für ein ruhiges Gebiet auf dem Land bildet die Schwalm-Aue entlang der südwestlichen Stadtgrenze des Gemeindegebiets kein ruhiges Gebiet auf dem Land.

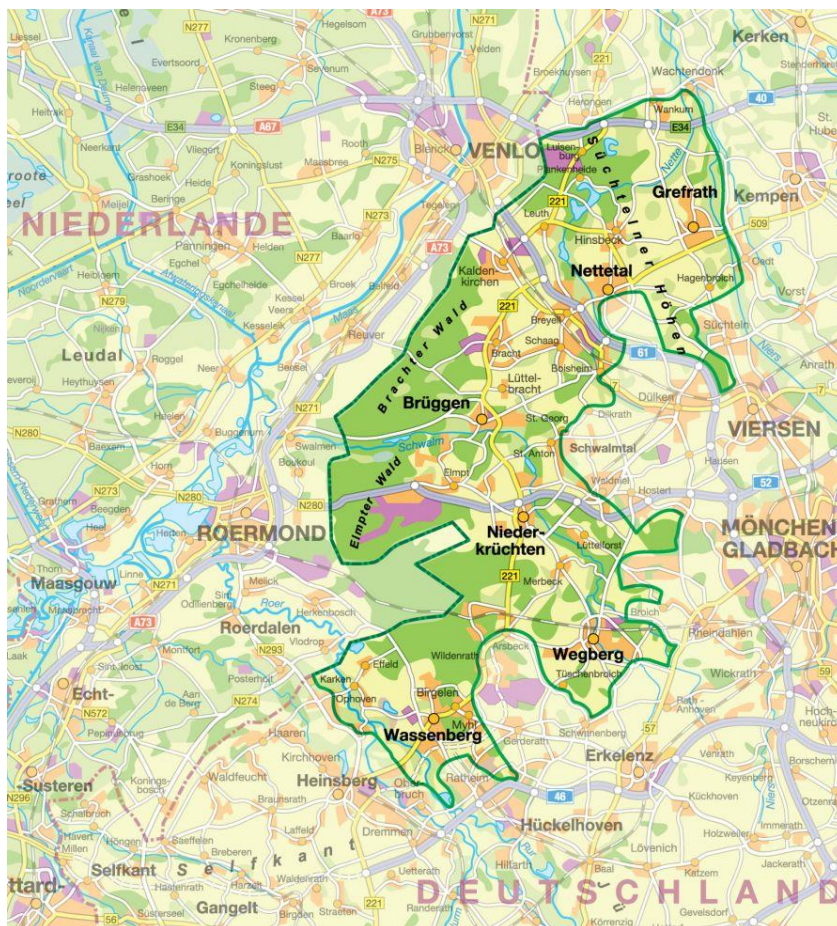


Abb. 5.10: Naturpark Schwalm-Nette [Quelle: Zweckverband Schwalm-Nette]



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

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

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

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

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

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

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

Tab. 6.1: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr

$L_{den}$ [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	$\geq 75$
N	1.527	433	120	58	7

$L_{night}$ [dB(A)]	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	$\geq 70$
N	790	152	61	8	0

Ganztags ( $L_{den}$ ) betreffen Pegel  $\geq 60$  dB(A) 618 Personen. Davon sind 185 Personen mit Pegeln  $\geq 65$  dB(A) belastet. Um das UBA-Umwelthandlungsziel zu erreichen, müssen weitere 433 Personen entlastet werden, die von Immissionen von 60-65 dB(A)  $L_{den}$  betroffen sind.

Nachts sind 221 Personen von Pegeln  $>55$  dB(A) betroffen, davon 69 Personen von Pegeln  $>60$  dB(A). Mit Pegeln  $\geq 70$  dB(A) sind keine Personen belastet. Hinzu kommen die ebenfalls Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 50-55 dB(A), so dass insgesamt 1.011 Personen betroffen sind.

Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit höher als die Lärmbetroffenheit ganztags.

Tab. 6.2 Lärmbelastete Flächen – Straßenverkehr

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km <sup>2</sup> ]	10,89	2,39	0,61

10,89 km<sup>2</sup> sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel einem Pegel >55 dB(A) ausgesetzt, 3,39 km<sup>2</sup> mit Pegeln >65 dB(A) und 0,61 km<sup>2</sup> mit Pegeln >75 dB(A).

Tab. 6.3: Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser - Straßenverkehr

L <sub>den</sub> [dB(A)]	>55*	>65	>75
Wohnungen	1.020	87	3
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

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

Da keine Stufung >60 vorhanden ist, kann nicht abgelesen werden, wie viele Wohnungen das UBA-Umwelthandlungsziel >60 überschreiten. 87 Wohnungen sind über 65 dB(A) L<sub>den</sub> belastet, drei davon mit sehr hohen Pegeln >75 dB(A) L<sub>den</sub>. Es sind keine Schul- und Krankenhausgebäude von Pegeln >55 dB(A) betroffen.



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

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

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist dreigeteilt vorzunehmen:

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

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

Für die erste Phase des Mitwirkungsverfahrens wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans der 4. Runde am 13. September 2023 im Ausschuss für Planung, Bauen und Verkehr vorgestellt und die Offenlage beschlossen. Diese erfolgte vom 9. Oktober bis 9. November 2023 als öffentliche Auslegung. Begleitend zur Offenlage bot die Gemeinde Schwalmatal am 25. Oktober 2023 eine Bürgersprechstunde an. Alle Interessierten hatten die Möglichkeit, sich mit Fachleuten aus der Verwaltung und des bearbeitenden Büros über Lärmprobleme und mögliche Lösungen auszutauschen.

Die Offenlage und Bürgersprechstunde wurden über verschiedene Medien angekündigt (Amtsblatt, Homepage, Aushänge, Rheinische Post und Monatsmagazin Osemont). Parallel wurde der Lärmaktionsplanentwurf ins Internet eingestellt und dort die Möglichkeit zur Beteiligung per E-Mail gegeben. Es bestand zudem die Möglichkeit, sich während der Sprechzeiten der Verwaltung über den Lärmaktionsplan zu informieren.

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

Hinweis: Phase 2 wird nach Abschluss des Mitwirkungsverfahrens ergänzt.

## 8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärm-minderung

Die Gemeinde Schwalmatal hat in der 3. Runde einen Lärmaktionsplan nach EU-Recht aufgestellt. Er wurde am 12. Juli 2018 durch den Gemeinderat angenommen.

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

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

Tab. 8.1: Umsetzungsstand Maßnahmen der 3. Runde

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

Belastungsachse L 371 (Anschlussstelle Hostert – Rickelrather Straße (L 3))		
Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
Lärmmindernde Maßnahmen	Sofortmaßnahme: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Straße Hostert von Haus Nr. 3 bis Haus Nr. 19 von 70 auf 50 km/h (ca. -2,1 dB(A)) zum Lärmschutz, aber auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist erfolgt.
		Maßnahme wurde umgesetzt.
	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h 22-6 Uhr auf der Straße Steeg zwischen Rickelrather Straße und Waldnieler Heide.	

Belastungsachse L 371 (Anschlussstelle Hostert – Rickelrather Straße (L 3))		
	<p>Bei Erneuerung der Fahrbahndecke zwischen Rickelrather Straße und A 52, Anschlussstelle Hostert, mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht.</p>	<p>Die Deckensanierung sollte laut Auskunft von Straßen.NRW 2023 erfolgen. Die Maßnahme wurde bisher (August 2023) nicht umgesetzt. Sie wird deshalb im LAP der 4. Runde weiterverfolgt.</p>
<p><b>Förderung des Umweltverbundes</b></p>	<p>Förderung Fuß- und Radverkehr:</p> <p>Querungssicherung (z. B. Mittelinsel) Höhe Hostert, Haus Nr. 13. Gehweg auf der Nordseite zwischen Wohn-/ Wirtschaftsweg Hostert und Zufahrt ehem. Kent School.</p> <p>Querungssicherung (z. B. Mittelinsel) am Knotenpunkt Steeg/ Waldnieler Heide/ Eschenrath.</p> <p>Ausbau des vorhandenen Geh- und Radwegs entsprechend den aktuellen Straßenbaurichtlinien.</p> <p>Einsatz von Dialog-Displays (fest oder mobil) an den Standorten - Richtung Waldniel mittig zwischen Autobahnanschluss und Hostert, Haus Nr. 11, - Richtung Autobahnanschluss zwischen Hostert, Haus Nr. 27 und 19a.</p> <p>Ausbau einer Mittelinsel (ggf. mit Fahrbahnverschwenk) im Knotenpunkt Hostert/ Waldnieler Heide oder zwischen den Gebäuden Hostert, Haus Nr. 27 und 19a zur Erhöhung des Verkehrswiderstands.</p>	<p>Die Haltestelle Hostert wird nicht von Linienbussen angefahren. Der Bürgerbus, der die Haltestellen Hostert bediente, wurde am 31. August 2023 eingestellt. Damit entfallen die Maßnahmen zur Erschließung der Haltestelle.</p> <p>Eine Querungsstelle ist an dem Standort für die Zusammenführung der Wohnstandorte von Bedeutung. Da Maßnahme nicht umgesetzt wurde, wird sie im LAP der 4. Runde weiterverfolgt.</p> <p>Die Gemeinde führt ab Herbst 2023 die Maßnahme im Auftrag von Straßen.NRW. Die Baukosten werden von Straßen.NRW getragen. Es handelt sich um eine grundlegende Sanierung, bei der die bestehenden Maße weitestgehend beibehalten werden.</p> <p>Die Maßnahme wurden nicht umgesetzt. Erfahrungen zeigen, dass Dialogdisplays ein probates Mittel zur Einhaltung der <math>V_{zul}</math> sind. Sie wird zum Schutz der Belastungsachse weiterverfolgt.</p> <p>Eine Querungsstelle ist an dem Standort für die Zusammenführung der Wohnstandorte von Bedeutung (siehe oben). Die Alternative wird ausgeklammert. Da Maßnahme nicht umgesetzt wurde, wird sie im LAP der 4. Runde weiterverfolgt.</p>





<b>Belastungsachse L 371 (Anschlussstelle Hostert – Rickelrather Straße (L 3))</b>		
<b>Private Maßnahmenempfehlungen</b>	Bebauung Waldnieler Heide 21-27: Einfriedung zur Straße Steeg als Lärmschutzwand, z. B. Holzlager, Gabionen, Gartenhäuser (im Lärmschatten -10 bis -15 dB(A)).	Die Maßnahme ist eine Empfehlung an die Anlieger. Sie wird unter im Maßnahmenkonzept unter Erläuterungen und Empfehlungen weiterhin aufgeführt.
	Reduzierung/ Ausdünnung der Gehölzpflanzung zwischen (Wirtschafts-)Weg Hostert und Straße Eschenrath zur Straße (Sichtbarmachung Kent School, Einmündung Eschenrath), möglichst Wiedernutzung der Gebäude.	Die Empfehlung entfällt zunächst wegen fehlender Entwicklungsperspektiven.
	Beantragung von passivem Lärmschutz in Form von Lärmschutzfenstern. Prüfung und Bewilligung auf Antrag durch Hauseigentümer an Straßen.NRW bei Überschreitung der Sanierungswerte nach nationalem Recht (Steeg, Haus Nr. 13, Hostert, Haus Nr. 3, 11, 13, 19a).	Die Maßnahme ist eine Empfehlung an die Anlieger. Sie wird im Maßnahmenkonzept unter Erläuterungen und Empfehlungen weiterhin aufgeführt.

Von 11 im Lärmaktionsplan der 4. Runde enthaltenen Maßnahmen konnten zwischenzeitlich drei umgesetzt werden, zwei werden nicht weiterverfolgt, sechs Maßnahmen sind noch offen und werden in der 4. Runde weiterverfolgt.

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

### 9.1 Managementansatz zur Lärminderung

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

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

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

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

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

die nur bei systematischen, gesamtgemeindlichen Maßnahmen lärmindernd wirken, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,

die überwiegend lokal zur Lärminderung beitragen.

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

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

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollen im Rahmen eines kommunalen Planungsmanagements in die Verkehrs- und Infrastrukturplanung eingebunden werden. Das hat den Vorteil,



dass viele Lärmschutzmaßnahmen in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden können. Ein solches Vorgehen führt dazu, notwendige Maßnahmen zur Lärminderung

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

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

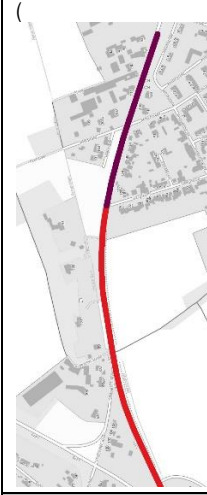
- Inhaltliche Abstimmung
  - Stadtentwicklung/ Flächennutzungsplan,
  - Klimaschutz,
  - Mobilitätsplanung,
  - Lkw-Lenkungskonzept/ Stadtlogistik,
  - Unfallprävention.
- Verfahrensmäßige Abstimmung
  - Stadterneuerung,
  - Straßenunterhaltung,
  - Sanierung Abwasserkanäle.

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



## 9.2 Belastungsachse L 371 Gladbacher Straße – Steeg

Tab. 9.1: Rahmenbedingungen Belastungsachse L 371 Gladbacher Straße – Steeg

	Lärmquelle: Gladbacher Straße – Straße Steeg		DTV (Kfz/Tag)	Fahrbahnbelag [Quelle NWSIB]	V <sub>zul</sub> km/h	Fassadenpegel nach BEB maximal*	
	von	bis				L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>
		Straße Ungerath	Steegskamp, Haus Nr. 2	9.204	Nicht geriffelter Gußasphalt	70	69,4
	Steegskamp, Haus Nr. 2	Römerstraße	9.204	Nicht geriffelter Gußasphalt	70	72,6	62,7
	Römerstraße	Steeg, Haus Nr. 4a	9.204	Nicht geriffelter Gußasphalt	70	75,1	65,2
Infrastruktur		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	2-streifig, Versetzte Knotenpunkte mit Römerstraße – Heerstraße und Brunnenstraße, Querungsstelle mit Bedarfs-LSA westlich Heerstraße		Sanierungsbedarf der Fahrbahn			
	Nebenanlagen	Gemeinsamer Geh- und Radweg auf Südseite, Asphaltdecke, Gemeinsamer Geh- und Radweg auf Nordseite westlich der Heerstraße		Lage hinter Grünstreifen, sehr schmal Verbindungsweg zur Straße Steegskamp Höhe Haltestelle Waldniel Siedlung, Fahrtrichtung West Verbindungsweg zur Schwalmstraße Höhe Haltestelle Waldniel Siedlung, Fahrtrichtung Ost Schäden auf Teilabschnitten auf der Südseite			
Unfallgeschehen		Keine registrierten Unfälle auf dem Belastungsabschnitt		Quelle: NWSIB, Portal Straßen.NRW			
ÖPNV		Buslinie 013		Bushaltestellen Waldniel Siedlung und Schwalmatal Ungerather Weg			
Realnutzung				Wohnen, Gewerbe, Schallschutzwall zwischen Schwalmstraße und Straße Steeg			
Baustuktur der Wohnbebauung		Einzelhausbebauung, 1- bis 2-geschossig, keine einheitliche Baustuktur		Gebäude teilweise von Heerstraße und Römerstraße erschlossen			

\* Pegel  $\geq 60/50$  dB(A) bis  $< 65/55$  dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub>, Pegel  $\geq 65/55$  dB(A) bis  $< 70/60$  dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub>, Pegel  $\geq 70/60$  dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub>

Aufgrund der 1. Beteiligungsphase wurde der belastete Straßenabschnitt nach Westen bis zur Straße Ungerath erweitert. Die Fassadenpegel sind auf dem hinzugekommenen Straßenabschnitt  $< 70$  dB(A) L<sub>den</sub> und  $< 60$  dB(A) L<sub>night</sub>. Der Straßenabschnitt verläuft außerorts. Betroffen sind zum einen die Gebäude an der Gladbacher Straße zwischen L 371 und L 475, sowie einzelne Gebäude von Abzweig Gladbacher Straße bis Steegskamp. Insgesamt sechs dieser Gebäude sind  $\geq 65/55$  dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub> belastet. Da die L 475 mit einer DTV von 2.485 Kfz/24 h nicht in die Lärmkartierung einging, ist an dem Standort die Doppelbelastung der Gebäude nicht dargestellt. Geschätzt liegen die Pegel der der L 475 und Gladbacher Straße zugewandten Gebäude etwa 1 dB(A) höher als in der Tabelle ausgewiesen und damit bei etwa 70,4 bzw. 60,8 dB(A).

Auf dem anschließenden Abschnitt der Belastungsachse ist die der Lärmquelle zugewandte Bebauung durchgängig von Pegeln  $\geq 65/55$  dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub> betroffen, davon viele Gebäude mit sehr hohen Belastungen knapp unter oder  $\geq 70/60$  dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub>. Der Schwerpunkt der

Lärmimmissionen liegt entlang der Gladbacher Straße. Die Gebäude in der zweiten Reihe erreichen noch Pegel über 60/50 dB(A)  $L_{den}/L_{night}$ .

Dieser Straßenabschnitt ist trotz der Erschließung mehrerer Grundstücke von Seiten der Belastungsachse und der beidseitigen Entwicklung des Ortes Steeg straßenverkehrsrechtlich keine geschlossene Ortslage. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 70 km/h begrenzt.

Die Bushaltestelle Ungerather Weg auf der Südseite wird nicht durch eine Querungsstelle von der nördlich der L 371 gelegenen Bebauung bzw. dem straßenbegleitenden Geh- und Radweg auf der Nordseite erschlossen.

Dagegen erschließt der signalgeregelte Übergang Höhe Heerstraße die Haltestelle Richtung Westen wie auch den Schulweg zur Gemeinschaftsgrundschule Waldniel. Die Richtungshaltestellen entsprechen allerdings nicht den aktuellen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die gesetzlich geforderte Inklusion.

Von Westen kommend führt der straßenbegleitende Geh- und Radweg auf der Nordseite bis zur Heerstraße. Hier wechselt der straßenbegleitende Fuß- und Radweg über die Bedarfs-Lichtsignalanlage auf die Südseite bis nach Hostert. Das Portal von Straßen.NRW (NWSIB) zeigt die gemeinsamen Geh- und Radwege in einer Breite von 2,50 m an. Nach Augenschein steht diese Breite nicht mehr nutzbar zur Verfügung (vermutlich stark überwachsen) und bedarf der Aufwertung.

Tab. 9.2: Einzelmaßnahmen L 371 Steeg, Steegskamp bis Steeg, Haus Nr. 4a

### Maßnahmenvorschläge

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h von 22-6 Uhr **zwischen L 475 und L 3 Rickelrather Straße**. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde Kreis Viersen.
- **Bei Erneuerung der Fahrbahndecke ab dem Knotenpunkt L 371/L 475 mindestens bis Steeg, Haus Nr. 2, besser bis zur L 3, Einbau** einer lärmindernden Asphaltdeckschicht entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik (siehe auch RLS-19). Zuständig: Straßen.NRW.
- **Sanierung/ Ausbau des Geh-/ Radwegs auf der Südseite zwischen Römerstraße und Steegskamp bis zur Fahrradschleuse auf 3,00 m Breite (siehe unten) mit Maßnahmen zur Abwehr von auf dem Geh-/Radweg parkenden Fahrzeugen.** Zuständig: Straßen.NRW.
- Mittelinsel mit Fahrradschleuse Höhe Steegskamp, Haus Nr. 2, möglichst mit Fahrbahnverschwenk entsprechend dem von Straßen.NRW definierten Ausbaustandard **mit Gewährleistung eines Zugangs vom Steegskamp.** Zuständig: Straßen.NRW.
- **Einrichtung Querungsstelle Höhe Bushaltestelle "Ungerather Weg", Richtungshaltestelle Hostert.** Zuständig: Straßen.NRW.
- **Einsatz von Dialog-Displays (fest oder mobil) an den Standorten**

- Richtung Hostert westlich der Bushaltestelle "Ungerather Weg",
  - Richtung Ungerath Höhe Heerstraße.
- Zuständig: Gemeinde Schwalmatal.

## Erläuterungen und Empfehlungen

Der Einbau einer lärmindernden Deckschicht senkt die Lärmimmissionen entsprechend RLS 19 durch Einbau von

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

Nachts werden die Immissionen durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h weiter gesenkt. **Die Anordnung wurde über die Belastungsachse hinaus bis zur Rickelrather Straße weitergeführt, um zum Beispiel störende Brems- und Anfahrgeräusche zu Beginn der Belastungsachse und im Knotenpunkt L 371/ L3 zu vermeiden.**

Die zu erwartende Entlastung durch die Umsetzung der Maßnahmen sind nachfolgend tabellarisch dargestellt.

Die Gegenüberstellung der bisherigen Fassadenpegel und der Fassadenpegel nach Einbau einer lärmindernden Deckschicht macht deutlich, dass die Betroffenheit zwar weiterhin hoch ist, die Lärmspitzen jedoch weitgehend gebrochen werden können. 10 mit  $\geq 70/60$  dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  betroffene Gebäude können auf fünf verringert werden.

Vier Gebäude in der Straße Steegskamp und der Römerstraße mit größerem Abstand zur Lärmquelle können vollständig unter  $60/50$  dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  entlastet werden, fünf weitere Gebäude liegen mit Fassadenpegel zwischen  $60/50$  dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  und  $65/55$  dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  nur geringfügig darüber.

**Die Wohngebäude zwischen Steegskamp und L 475 dienen Hecken und Sichtschutz zur Straße nur unwesentlich dem Lärmschutz. Zum Schutz ihrer Außenräume werden den Eigentümern, sofern baurechtlich zulässig, ergänzend (Gabionen-)Mauern, entsprechend dimensionierten Palisadenwände oder Wälle empfohlen.**



Tab. 9.3: Betroffenheiten vor und nach Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen (Fassadenpegeln BEB)

Belastungsachse Steeg – Hostert		Fassadenpegel nach BEB, vorhanden		Lärmindernde Maßnahmen	Fassadenpegel nach BEB, nach Umsetzung lärmindernder Maßnahmen	
Betroffene Gebäude	Hausnr.	L <sub>den</sub> in dB(A)	L <sub>night</sub> in dB(A)		L <sub>den</sub> in dB(A)	L <sub>night</sub> in dB(A)
Steeg	1	72,3	62,7	Einbau SMA 08/11 -2,0 dB(A)  Reduzierung V <sub>zul</sub> 22-6h ca. 2,8 dB(A)	70,3	57,9
Steeg	2	71,5	61,9		69,5	57,1
Steeg	3a	66,7	57,1		64,7	52,3
Steeg	4b	63,1	53,3		61,1	48,5
Gladbacher Straße	107	68,9	59,2		66,9	54,4
Gladbacher Straße	107a	65	55,3		63,0	50,5
Gladbacher Straße	111	74,6	65,0		74,6	60,2
Gladbacher Straße	118	66,4	56,6		64,4	51,8
Gladbacher Straße	120	69,0	59,2		67,0	54,4
Gladbacher Straße	122	72,6	62,7		70,6	57,9
Gladbacher Straße	124	72,3	62,4		70,3	57,6
Gladbacher Straße	128	72,4	62,5		70,4	57,7
Gladbacher Straße	132	72,6	62,7		70,6	57,9
Gladbacher Straße	136	75,1	65,1		73,1	60,3
Gladbacher Straße	138	73,1	63,2		71,1	58,4
Römerstraße	1	70,7	60,9		68,7	56,1
Römerstraße	2	71,2	61,3		69,2	56,5
Römerstraße	4	69,6	59,7		67,6	54,9
Römerstraße	6	66,3	56,5		64,3	51,7
Römerstraße	6a	62,1	52,4		60,1	47,6
Römerstraße	6b	61,5	51,8		59,5	47,0
Steegskamp	1a	62,5	52,7		60,5	47,9
Steegskamp	2	69,4	59,6		67,4	54,8
Steegskamp	2a	62,7	53,0		60,7	48,2
Steegskamp	31	61,3	51,5		59,3	46,7
Heerstraße	101	68,7	59,1		66,7	54,3
Heerstraße	103	65,1	55,4		63,1	50,6
Gladbacher Straße	97	63,4	53,9		61,4	49,1
Gladbacher Straße	95	65,3	55,7		63,3	50,9
Gladbacher Straße	91	64,7	55,2		62,7	50,3
Gladbacher Straße	89	69,4	59,8		67,4	55,0
	87a	68,2	58,6		66,2	53,8
Gladbacher Straße	87	68,7	59,1		66,7	54,9
Gladbacher Straße	85	68,2	58,6		66,2	53,8
Gladbacher Straße	81	64,2	54,7		62,2	49,9
Gladbacher Straße	106	68,1	58,4		66,1	53,6
Gladbacher Straße	104	66,6	56,9		64,6	52,1
Gladbacher Straße	102	64,6	54,8		62,6	50,0
Gladbacher Straße	100	61,2	51,7		59,2	46,9

\* Pegel ≥60/50 dB(A) bis <65/55 dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub>, Pegel ≥65/55 dB(A) bis <70/60 dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub>, Pegel ≥70/60 dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub>

Dennoch verbleiben ganztags entlang der Gladbacher Straße und im Einmündungsbereich Römerstraße hohe Lärmimmissionen. Durch die zusätzliche Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sinken die Fassadenpegel nachts jedoch deutlich wahrnehmbar um insgesamt über 4,0 dB(A), einige davon sogar unter die Belastungswerte von 60/50 dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub>.

Mit der Einführung der RLS-19 wurde das Berechnungsverfahren geändert. Möglicherweise ergeben sich hieraus höhere Beurteilungspegel, die wiederum zu mehr Schutzansprüchen gegenüber dem Straßenbaulastträger führen können. Nicht nur den Eigentümern der Gebäude mit Pegeln >64/54 dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub> wird deshalb empfohlen, sofern nicht bereits erfolgt, bei Straßen.NRW einen Antrag auf Förderung passiver Maßnahmen zur Lärmsanierung zu stellen.

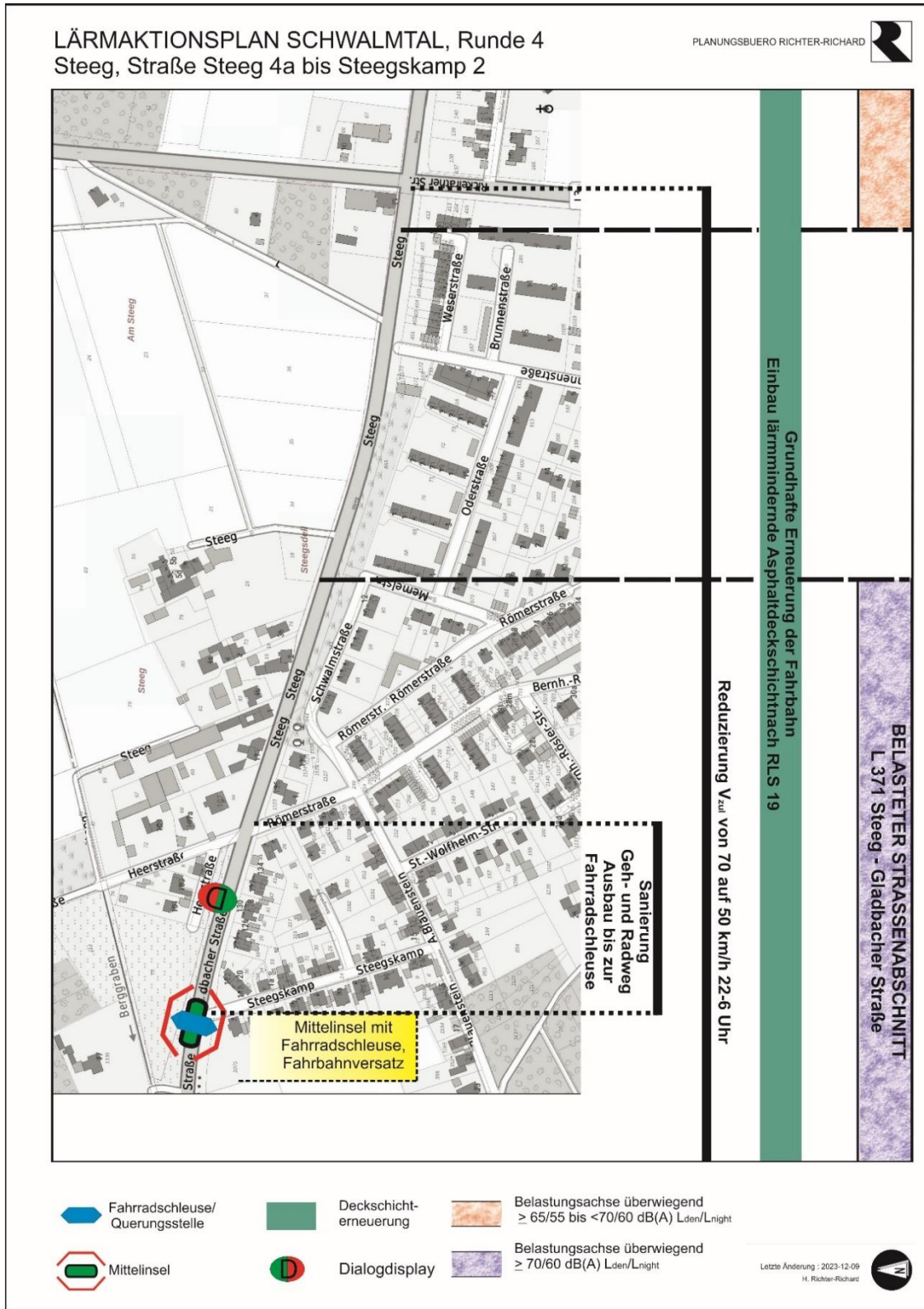


Abb. 9.1: Maßnahmenübersicht Belastungsachse L 371 Steeg – Gladbacher Straße



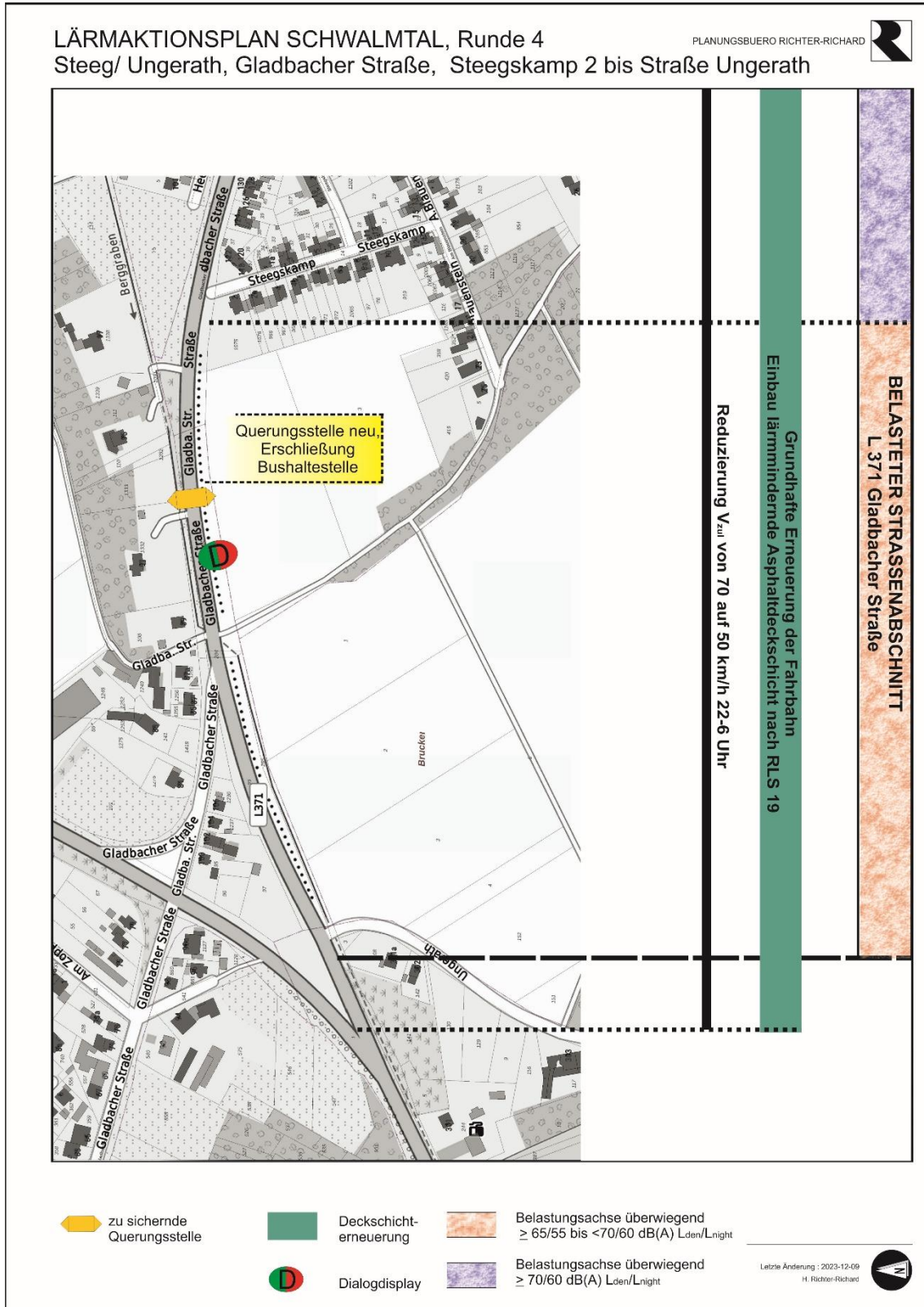


Abb. 9.2: Maßnahmenübersicht Belastungsachse L 371 Gladbacher Straße

### 9.3 Belastungsachse L 371 Hostert, Waldnieler Heide bis A 52

Tab. 9.4: Rahmenbedingungen Belastungsachse L 371 Hostert

	Lärmquelle: Straße Hostert		DTV (Kfz/Tag)	Fahrbahn- belag [NWSIB]	V <sub>zul</sub> km/h	Fassadenpegel nach BEB maximal*	
	von	bis				L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>
	Rickel- rather Straße	Waldnieler Heide	14.179	70	72,7	63,0	
Waldnieler Heide	A 52	14.179	Nicht ge- riffelter Guß- asphalt	50	74,1	64,0	
Infrastruktur		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen			
Stra- ßeninf- rastruk- tur	Fahr- bahn	2-streifig, Knotenpunkte mit		L 3 Rickelrather Straße, Waldnieler Heide/ Eschenrath, Erschließung Sonderbaufläche mit Anbindung an Straße Eschenrath, Stichweg Hostert mit Anbindung an Wirtschaftsweg			
	Neben- anlagen	Gemeinsamer Geh- und Radweg auf Süd- seite		Teilweise Lage hinter schmalen Grünstreifen, zur Nut- zung als gemeinsamer Geh- und Radweg zu schmal			
	Quer- schnitt	Randstreifen 0,30 m, Fahrbahn 6,85 m, Grünstreifen 0,80 m, gem. Geh- und Rad- weg 2,64 m		Quelle: NWSIB, Portal Straßen.NRW			
Unfallgeschehen		Keine registrierten Unfälle im Belastungs- abschnitt		Quelle: NWSIB, Portal Straßen.NRW			
Realnutzung		Wohnen, land- und forstwirtschaftliche Nut- zung, Sonderbaugebiet (ehem. Kent School)		Die Wohngebäude der Straße Eschenbach liegen au- ßerorts in landwirtschaftlich genutzten Flächen, <b>Wohn- gebäude Waldnieler Heide mit Gärten zur L 371</b>			
Baustruktur der Wohnbebauung		Einzelhausbebauung, 1- bis 2-geschossig		Bebauung unregelmäßig, lückenhaft, Wirtschaftsge- bäude, <b>Waldnieler Heide offene Reihenhausbauung</b>			

\* Pegel  $\geq 60/50$  dB(A) bis  $< 65/55$  dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub>; Pegel  $\geq 65/55$  dB(A) bis  $< 70/60$  dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub>; Pegel  $\geq 70/60$  dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub>

Im Flächennutzungsplan sind die Bereiche Eschenrath und Hostert nicht als Baufläche ausgewiesen. Die Gebäude stehen außerorts auf landwirtschaftlicher Fläche, ausgenommen die Kent-Schule. Der Straßenabschnitt gilt als freie Strecke, der Bereich Hostert ist jedoch in NWSIB als Ortsdurchfahrt dargestellt Hostert ist vor Ort durch ein Ortshinweisschild (Z 385), jedoch nicht mit Ortsschild (Z 310/311) gekennzeichnet. Trotz dieses Hintergrunds wurde aufgrund des Lärmaktionsplans der 3. Runde eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angeordnet.

Die Belastungsachse wurde aufgrund des Mitwirkungsverfahrens von der Waldnieler Heide bis einschließlich Knotenpunkt Steeg/ Rickerather Straße verlängert, um die angrenzende Bebauung zu schützen. Besonders stark betroffen sind die Gebäude Steeg, Haus Nr. 11, 13/15, und Weserstraße, Haus Nr. 11, mit Fassadenpegeln  $\geq 70/60$  dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night</sub>. Die von der Straße Waldnieler Heide erschlossene Bebauung auf der Südseite der Belastungsachse liegt mit den Gärten zur L 371 und ein Teil der Betroffenen hat sich durch private Mauern und Nebengebäude zur L 371 geschützt. Die Fassadenpegel liegen deshalb niedriger. Der vorhandene Lärmschutz ging

nicht in die Berechnung ein. Auf dem südlichen Arm der L 3 (Rickelrather Straße) zwischen Brunnenstraße, Haus Nr. 9, und der Einmündung in die L 371 wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits auf 50 km/h gesenkt. Ebenso vor der Einmündung des nördlichen Arms der L 3 auf einer Länge von etwa 150 m. Damit wurden auf der L 3 bereits Maßnahmen zur Lärminderung ergriffen.

Aus Straßenraumaufteilung, Straßenausbau und Linienführung ergeben sich potenzielle Konfliktsituationen:

- Aus Richtung A 52 kommend führt die L 371 in einer Linkskurve durch Hostert. Bebauung, Radweg und Straßenverlauf sind für den Kfz-Verkehr in dieser Fahrtrichtung kaum einsehbar (das Gebäude Hostert, Haus Nr. 11/13, verhindert Sichtbeziehung).
- Die geringe Anzahl der Gebäude, die intensive Begrünung der Nordseite hält in Verbindung mit dem Ortshinweisschild nicht zu einer angepassten Fahrweise an.

Der Fuß- und Radverkehr ist auf dem Straßenabschnitt stark benachteiligt:

- Der Geh- und Radweg auf der Südseite entspricht nur bedingt den aktuellen Anforderungen der Richtlinien bzw. der StVO – für einen 2-Richtungsverkehr ist der gemeinsame Fuß- und Radweg zu schmal.
- Am Knotenpunkt Steeg/ Waldnieler Heide/ Eschenrath fehlt eine Querungsmöglichkeit zwischen den Ortsteilen südlich und nördlich der Belastungsachse mit deren Infrastruktureinrichtungen.

Straßen.NRW hat sich im Rahmen der TÖB-Beteiligung zum Lärmaktionsplan der Runde 3 zur Radverkehrsführung im Bereich der Belastungsachse wie folgt geäußert: "Bezüglich der Beschilderung an der L 371 besteht Einigkeit, dass eine verpflichtende Nutzung des Radwegs nicht zulässig ist. Der Landesbetrieb wird wohl innerhalb der nächsten drei Jahre den Radweg teilsanieren. Vorab werden dort nun Bohrkerne gezogen, um den Umfang der Maßnahmen abschätzen zu können." Die angekündigte Maßnahme wird Ende 2023 umgesetzt.

Tab. 9.5: Einzelmaßnahmen Hostert, Waldnieler Heide bis ASS Hostert

Maßnahmenvorschläge	
■	Einsatz von Dialog-Displays (fest oder mobil) an den Standorten <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Richtung Waldniel mittig zwischen Autobahnanschlussstelle und Hostert, Haus Nr. 11,</li> <li>○ Richtung Autobahnanschlussstelle zwischen Hostert, Haus Nr. 27 und 19a.</li> </ul> Zuständig: Gemeinde Schwalmatal.
■	<b>Bei Erneuerung der Fahrbahndecke zwischen Rickelrather Straße und A 52 Einbau</b> einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik (siehe auch RLS-19). Zuständig: Straßen.NRW.
■	Querungssicherung im Knotenpunkt Steeg/ Waldnieler Heide zur Erschließung von Eschenrath gemäß dem von Straßen.NRW definierten Ausbaustandard. Zuständig: Straßen.NRW.



- Ausbau/ Sanierung des vorhandenen fahrbahnbegleitenden Geh- und Radwegs auf der Südseite entsprechend den aktuellen Straßenrichtlinien. Zuständigkeit: Straßen.NRW.
- Bei weiterhin bestehenden Pegeln >64/54 dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  Antrag zur Lärmsanierung Antrag bei Straßen.NRW auf Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen. Zuständig: Eigentümer. Ersetzt durch Textbaustein weiter unten.

### Erläuterung und Empfehlungen

Der Einbau einer lärmindernden Deckschicht senkt die Lärmimmissionen entsprechend RLS-19 durch Einbau von

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

Der belastete Straßenabschnitt liegt außerorts. Auf dem Straßenabschnitt Rickelrather Straße bis Waldnieler Heide ist nach dem Einbau unter Beibehaltung von  $V_{zul}$  70 km/h von einer Lärminderung von  $\geq 2$  dB(A) auszugehen. Sofern  $V_{zul}$  50 km/h auf dem Straßenabschnitt Waldnieler Heide verbleibt, besteht hier bereits Lärmschutz. Sollte  $V_{zul}$  50 km/h aus anderen Gründen ausgesetzt werden, tritt die Lärminderung durch die eingebaute Asphaltdeckschicht in Kraft.

Die zu erwartende Entlastung durch die Umsetzung der Maßnahmen sind nachfolgend tabellarisch dargestellt.

Tab. 9.6: Betroffenheiten vor und nach Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen (Fassadenpegeln BEB)

Belastungsachse Steeg – Hostert		Fassadenpegel nach BEB, vorhanden		Lärmindernde Maßnahmen	Fassadenpegel nach BEB, Umsetzung von lärmindernden Maßnahmen	
Betroffene Gebäude	Hausnr.	$L_{den}$ in dB(A)	$L_{night}$ in dB(A)		$L_{den}$ in dB(A)	$L_{night}$ in dB(A)
Hostert	2	63,3	53,9	Einbau SMA 08/11 -2,0 dB(A)	61,3	51,9
Hostert	3	72,9	63,6		70,9	61,6
Hostert	4	66,3	57,8		64,3	55,8
Hostert	5	67,6	59,0		65,6	57,0
Hostert	6	65,4	57,1		63,4	55,1
Hostert	7	67,6	58,8		65,6	56,8
Hostert	8	65,7	57,5		63,7	55,5
Hostert	9	68,8	59,6		66,8	57,6
Hostert	10	63,9	55,5		61,9	52,5
Hostert	11	72,9	63,0		70,9	61,0
Hostert	13	73,1	63,1		71,1	61,1
Hostert	14	63,8	55,0		61,8	53,0
Hostert	16	63,8	55,0		61,8	53,0
Hostert	17	67,3	57,2		65,3	55,2
Hostert	17a	67,7	57,7		65,7	55,7
Hostert	19	74,2	64,0		72,2	62,0
Hostert	19a	72,7	62,6		70,7	60,6



Steeg	11	71,4	61,7		69,4	59,7
Steeg	13	72,7	63,0		70,7	61,0
Steeg	15	65,7	56,2		63,7	54,2
Weserstraße	11	65,0	57,1		62,0	55,1
Waldnieler Heide	1	63,9	54,1		61,9	52,1
Waldnieler Heide	3	62,6	52,6		60,6	50,6
Waldnieler Heide	5	64,6	54,6		62,6	52,6
Waldnieler Heide	7	63,6	53,9		61,6	51,9
Waldnieler Heide	9	63,3	53,5		61,3	51,5
Waldnieler Heide	11	63,5	53,7		61,5	51,7
Waldnieler Heide	13	63,5	53,7		61,5	51,7
Waldnieler Heide	15	63,5	53,5		61,5	51,5
Waldnieler Heide	17	63,8	53,9		61,8	51,9
Waldnieler Heide	19	64,1	54,3		62,1	52,3
Waldnieler Heide	21	65,7	55,8		63,7	53,8
Waldnieler Heide	25	66,5	56,4		64,5	54,4
Waldnieler Heide	27	66,9	56,9		64,9	54,9
Waldnieler Heide	29	67,3	57,2		65,3	55,2

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

Die Gegenüberstellung der Lärmimmissionen vor und nach Umsetzung der lärmindernden Maßnahme zeigt die Wirkung der Maßnahme für die einzelnen Wohngebäude. Ganztags war bisher nur ein Gebäude unter  $65/55$  dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  belastet. Bei drei weiteren Gebäuden lagen die Fassadenpegel ausschließlich ganztags ( $L_{den}$ ) unter  $55$  dB(A). Durch den Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht steigt die Anzahl der Gebäude unter  $65/55$  dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  auf acht.

Mit der Einführung der RLS-19 wurde das Berechnungsverfahren geändert. Möglicherweise ergeben sich hieraus höhere Beurteilungspegel, die wiederum zu mehr Schutzansprüchen gegenüber dem Straßenbaulastträger führen können. Die bisher hochbelasteten Gebäude Hostert, Haus Nr. 3, 11, 13, 19 und 19a, sowie Steeg, Haus Nr. 11 und 13, bleiben weiterhin mit Fassadenpegeln  $70/60$  dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  belastet. Den Eigentümern der Gebäude mit Pegeln  $> 64/54$  dB(A)  $L_{den}/L_{night}$  wird empfohlen, sofern nicht bereits erfolgt, bei Straßen.NRW zur Lärmsanierung einen Antrag auf Förderung passiver Maßnahmen zu stellen.

Durch die lärmindernden Maßnahmen auf der L 371 und im Bereich des Knotenpunkts L 371/L 3 wird auch die Bebauung an der Rickelrather Straße entlastet.



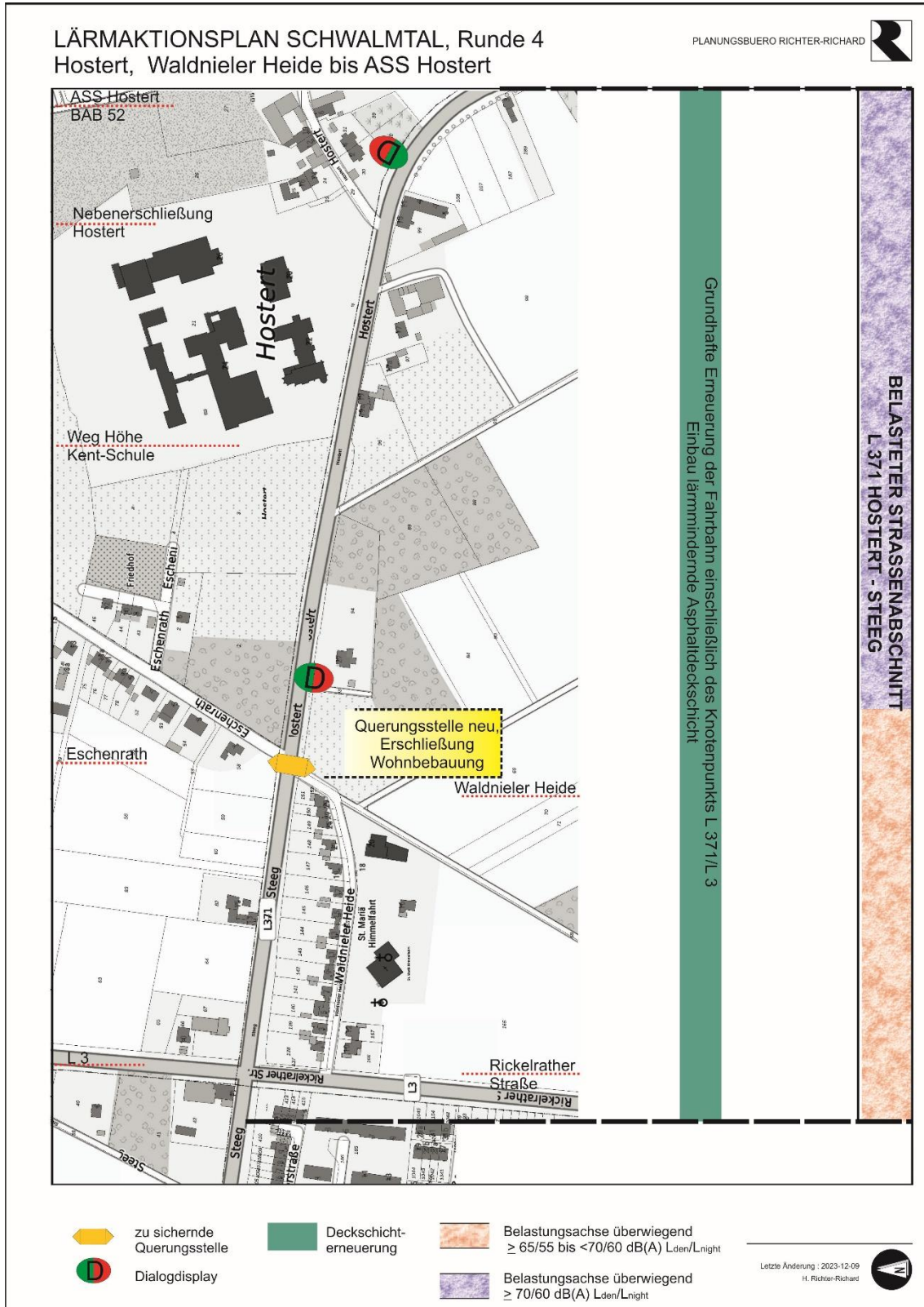


Abb. 9.3: Maßnahmenübersicht Belastungsachse L 371 Hostert - Steeg

## 9.4 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung

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

Bei der Benutzung eines Pkw führt eine stetige und niedertourige Fahrweise mit einer angemessenen Geschwindigkeit zu einer spürbaren Verringerung des Lärms. Das verringert auch den Kraftstoffverbrauch und spart damit Geld, reduziert CO<sub>2</sub> und Luftschadstoffe.

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

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

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

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

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





## 10. Langfristige Strategie

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2029 angestrebt wird, wird nachfolgend die über das Jahr 2029 hinausgehende, langfristige Strategie zur Lärminderung dargestellt.

Ziel ist es, langfristig die Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV einzuhalten. Es handelt sich dabei um strategisch angelegte Konzepte, aber auch Maßnahmen, die voraussichtlich erst nach 2029 umgesetzt werden können.



## 11. Finanzielle Informationen

Zu den Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne zählen nach Anhang V der Umgebungs-lärmrichtlinie Kosten-Nutzen-Analysen und andere finanzielle Informationen (Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse). Für beides gilt die im Anhang V der Umgebungs-lärmrichtlinie enthaltene Einschränkung, dass diese Berechnungen nur erforderlich sind, wenn die benötigten Daten zur Verfügung stehen. Bei den Nicht-Ballungsräumen und hier insbesondere bei den kleineren Gemeinden liegen entsprechende Daten nicht vor.

### Aufstellungskosten Lärmaktionsplan

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

**Hinweis:** Wird ergänzt nach Abschluss der Planaufstellung.

### Fördermöglichkeiten

Unabhängig von der Bundeslandzugehörigkeit informiert das "Förderportal Lärmschutz" des Umweltministeriums NRW über Förderprogramme und förderfähige Maßnahmen:  
[www.laerschutz.nrw.de/Foerderprogramme](http://www.laerschutz.nrw.de/Foerderprogramme).

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



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

Die Überprüfung dadurch erfolgen, dass

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



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

Die erwarteten akustischen Auswirkungen der lärmindernden Maßnahmen sind in Kapitel 9. bei den einzelnen Straßenabschnitten aufgeführt.

Hinweis: Nach Abstimmung der Einzelmaßnahmen erfolgt eine modellhafte Berechnung mit dem vom UBA entwickelten vereinfachten Berechnungsverfahren.



## Anhang I.1

### Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase



**Lärmaktionsplan Gemeinde Schwalmatal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Berücksichtigung im Lärmaktionsplan
Beteiligung 1	16.10.2023	Gladbacher Str. Gladbacher Str. 41366 Schwalmatal	Wir wohnen an der Gladbacher Str. in einem Bereich, der von dem Lärmaktionsplan mit erfasst ist. Unser Haus liegt einige Meter höher als die Straße, so dass ich vermute, dass unsere Lärmbelastung sogar noch etwas höher als dort ausgewiesen ist. Der von uns gepflanzte Bewuchs entlang der Straße schafft leider auch keine nennenswerte Abhilfe. Bei unseren Nachbarn ist die Situation vergleichbar. Ich rege an, dass von der Abfahrt Hostert zumindest bis zur Abzweigung nach Waldniel durchgehend Tempo 50 festgelegt wird. Unsere lärmmäßig schönsten Zeiten erleben wir, wenn die Autobahn mal gesperrt ist und sich der Verkehr dann ausnahmsweise nur langsam und leise an unserem Grundstück vorbeischlängeln kann. Wir würden uns sehr freuen, wenn sich mit diesem wirklich minimalinvasiven Eingriff eine deutliche Verbesserung der Situation für uns Anlieger realisieren ließe. Diese Stellungnahme erfolgt hiermit gleichlautend ebenfalls im Auftrag meiner Eltern.	Die Bebauung nördlich der L 371 ist zwischen Steegskamp und L 475 durchgängig über 65/55 dB(A) $L_{den}/L_{night}$ betroffen.	Die Belastungsachse und damit die vorgeschlagenen Maßnahmen des Lärmaktionsplans werden bis zur Einmündung der Straße Ungerath verlängert.
Beteiligung 2	20.10.2023	Gladbacher Str. 41366 Schwalmatal	Bezüglich des Lärmpegels auf der Gladbacher Str. möchten wir uns den Worten unseres Bruders/Schwagers anschließen. Auch wir würden uns über eine ruhigere Fahrt auf der Straße freuen. Mein Bruder und meine Eltern (Einwender Nr. 1) haben es auf den Punkt gebracht.	Die Bebauung nördlich der L 371 ist zwischen Steegskamp und L 475 durchgängig über 65/55 dB(A) $L_{den}/L_{night}$ betroffen.	Die Belastungsachse und damit die vorgeschlagenen Maßnahmen des Lärmaktionsplans werden bis zur Einmündung der Straße Ungerath verlängert.
Beteiligung 3	22.10.2023	Roermonder Str. 41366 Schwalmatal	Aufgrund der Lärmaktion haben wir als Anwohner der Roermonder Str. ein großes Anliegen. Nach den letzten Straßenarbeiten sind hier Verkehrsschilder gestellt worden, die nicht wirklich Sinn machen. Von Linde bis Höhe K9 ist 50 km/h. Direkt vor unserem Wohnzimmer ist 70 km/h erlaubt. Für manche Auto-/Motorradfahrer heißt es Vollgas zu geben, was erheblichen Lärm verursacht. Da die Roermonder Str. ohnehin "sehr" stark befahren ist, wäre für diese Hauptstraße komplett 50 km/h notwendig. Wir denken, dass wir auch im Namen unserer Nachbarschaft handeln. Wir erwarten eine positive Nachricht.	Die Roermonder Straße ist als Kreisstraße nicht pflichtiger Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird an den Straßenbaulastträger Kreis Viersen weitergeleitet.
Beteiligung 4	28.10.2023	Am Nottbäumchen 41366 Schwalmatal	Unser Anliegen betrifft die Lärmbelastung auf der L371. Ich konnte dem aktuellen Plan entnehmen, dass zwar die L371 gelistet ist, kann es jedoch nicht nachvollziehen, warum nur zwei Straßenabschnitte aufgeführt sind. Der Verkehr hört doch nicht plötzlich auf. Wir wohnen in der Siedlung am Nottbäumchen und sind ebenso belastet. Gerade nach der Ampel in Richtung Autobahn Roermond (Immobilienmakler) nehmen die Autos und vor allem auch Motorräder so richtig an Geschwindigkeit auf und rasen bis zur nächsten Ampel (Autobahnauffahrt).	Der angesprochene Abschnitt der L 371 ist nicht pflichtiger Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die jährliche mittlere Kfz-Verkehrsbelastung lag 2021 zwischen Ungerather Straße und Nordtangente bei knapp 3.000 Kfz/24 h. In die Lärmkartierung gehen nur Straßenabschnitte mit mehr als 8.220 Kfz/24 h ein. Motorradlärm wird in der Lärmkartierung berücksichtigt. Das Verhalten von Einzelfahrzeugen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Warum kann man nicht die L371 komplett mit Tempo 50 versehen?	Der angesprochene Abschnitt der L 371 ist nicht pflichtiger Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch an den Straßenbaulastträger Straßen.NRW weitergeleitet.
			Der aufgeschüttete "Lärmschutzwall" dient lediglich einem Sichtschutz. Er hält den Lärm in keiner Weise ab.	Die Wallanlage gilt nicht als Lärmschutzwand und wurde in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt. Tatsächlich ist es somit leiser als in der Kartierung ausgewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Schwalmtal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Berücksichtigung im Lärmaktionsplan
			Hinzu kommt, dass auch die A52 nicht über Schallschutzmauern verfügt und der Lärm bis zu uns dringt. Es wäre wünschenswert, wenn auch unser Abschnitt mit in die Planungen für Lärmreduzierung einbezogen würde. Denn der Verkehr nimmt nicht ab, sondern es wird immer mehr.	Die Wallanlage gilt nicht als Lärmschutzwand und wurde in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt. Tatsächlich ist es somit leiser als in der Kartierung ausgewiesen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
<b>Beteiligung 5</b>	31.10.2023	Am Nottbäumchen 41366 Schwalmtal	Als Anwohnerin mit Garten zur L371 muss ich auf die hohe Lärmbelastung dieser Straße hinweisen, die in den letzten Jahren teilweise unerträglich geworden ist. (Auch die wahrnehmbare (riechbare) Abgasbelastung ist sehr deutlich gestiegen.)	Der angesprochene Abschnitt der L 371 ist nicht pflichtiger Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die jährliche mittlere Kfz-Verkehrsbelastung lag 2021 zwischen Ungerather Straße und Nordtangente bei knapp 3.000 Kfz/24 h. In die Lärmkartierung gehen nur Straßenabschnitte mit mehr als 8.220 Kfz/24 h ein.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Ein Problem ist die teilweise sehr schnelle Beschleunigung der Fahrzeuge ab der Ampel Ungerather Straße/L371 auf 70 km/h oder schneller.	Der angesprochene Abschnitt der L 371 ist nicht pflichtiger Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Besonders belastend ist das Fahrverhalten von Motorradfahrern im Frühjahr/Sommer/Herbst.	Motorradlärm wird in der Lärmkartierung berücksichtigt. Das Verhalten von Einzelfahrzeugen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans..
			Eine Lösung wäre die Einführung eines Tempolimits von 50 km/h von 6 bis 22 Uhr oder natürlich auch ganztags.	Der angesprochene Abschnitt der L 371 ist nicht pflichtiger Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird an die Straßenverkehrsbehörde Kreis Viersen weitergeleitet.
<b>Beteiligung 6</b>	01.11.2023	Ungerather Kirchweg 41366 Schwalmtal	Bezugnehmend zum Lärmaktionsplan möchte ich anregen den weiteren Straßenverlauf der L371 zwischen der Total Tankstelle und der Anschlussstelle Schwalmtal in den Maßnahmenplan mit aufzunehmen. Der weitere Verlauf der L371 wird durch die Tankstelle stark frequentiert und verursacht auch in der Umgehung von Waldniel eine starke Geräuschsemission.	Der angesprochene Abschnitt der L 371 ist nicht pflichtiger Gegenstand des Lärmaktionsplans. Auf der L 371 lag die jährliche mittlere Kfz-Verkehrsbelastung 2021 zwischen Ungerather Straße und Nordtangente bei knapp 3.000 Kfz/24 h. In die Lärmkartierung gehen nur Straßenabschnitte mit mehr als 8.220 Kfz/24 h ein.  Darüber hinaus gilt zu den Einzelhinweisen:	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Der Teilabschnitt wird saisonal sehr stark von landwirtschaftlichen Verkehr genutzt der an Hochzeiten zu einer Geräuschspitze führt.	Saisonaler Verkehr geht nicht in die Lärmkartierung ein.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			An der Ampelanlage Kreuzung L371 / Ungerather Straße staut sich der Verkehr und sorgt bei rot Phasen ebenfalls für eine Geräuschspitze.	Staulagen gehen nicht in die Lärmkartierung ein.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch an den Straßenbausträger Straßen.NRW weitergeleitet.
			Die Strecke wird insbesondere im Sommer von Motorradfahrern zur Beschleunigung von der Tankstelle heraus genutzt.	Motorradlärm wird in der Lärmkartierung berücksichtigt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Entlang der L371 sind z.B. bei der Erschließung des Nottbäumchens begrünte Wälle zur Geräuschminderung gebaut worden. Als 1986 der Ungerather- Kirchweg erschlossen wurde gab es dies nicht, da andere Voraussetzungen galten. Diese sind bis heute nicht neu geprüft worden. Das Wohngebiet ist in keiner	Zur Kenntnis genommen. Die Wallanlage gilt nicht als Lärmschutzwand und wurde in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt. Tatsächlich ist es somit leiser als in der Kartierung ausgewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Schwalmtal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Berücksichtigung im Lärmaktionsplan
			Weise von der L371 abgetrennt und die Geräuschbelastung über die Jahre immer weiter gestiegen.		
			Zusätzliche Begründungen mit dem Hintergrund der Verkehrssicherheit: <ul style="list-style-type: none"> <li>Der Schulweg zur Grundschule Waldniel verläuft entlang der L371 um dann über die Straße am Zoppenberg am Hintereingang der Grundschule auszukommen. Alle Kinder aus Richtung Ungerath nutzen diesen Schulweg, da dieser der kürzeste Weg ist mit nur einer Straßenquerung. Auf dem gesamten Stück der L371 gibt es nur einen kleinen Grünstreifen der die Fahrbahn vom Fußgängerweg trennt. In Höhe der Tankstelle gibt es gar keine Abtrennung zum Beschleunigungsstreifen.</li> </ul>	Schulwegsicherung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch an den Straßenbaulastträger Straßen.NRW weitergeleitet.
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Ausfahrt der Tankstelle bei gleichzeitiger Aufteilung der L371 und L475 ist ein Gefahrenpunkt, da sich mehrere Abbiegungen auf einem Teilstück von 100 m aneinander reihen.</li> </ul>	Verbesserung der Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch an den Straßenbaulastträger Straßen.NRW weitergeleitet.
			Vorgeschlagene Maßnahmen: <ol style="list-style-type: none"> <li>Die L371 ist die einzige Umgehung Waldniels an der es Anwohner gibt und Tempo 70 erlaubt ist. Zur Reduzierung der Geräuschemissionen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollte auch auf dem weiteren Straßenverlauf der L371 zwischen der Total Tankstelle und der Anschlussstelle Schwalmtal Tempo 50 eingeführt werden. Diese Maßnahme ist nicht sehr kostenintensiv und würde die Situation enorm verbessern.</li> </ol>	Der angesprochene Abschnitt der L 371 ist nicht pflichtiger Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird an den Straßenbaulastträger Straßen.NRW weitergeleitet.
			<ol style="list-style-type: none"> <li>Desweiteren sollte die Ampelanlage an der Kreuzung L371 / Ungerather Straße zu einem Kreisverkehr umgebaut werden wie es bereits an der Nordtangente und anderen Umgehungsstraßen gemacht wurde. Neben der weiteren Verbesserung der Geräuschemissionen durch Vermeidung von stehenden Fahrzeugen würden auch die Kosten für die Ampelanlage entfallen.</li> </ol>	Der angesprochene Abschnitt der L 371 ist nicht pflichtiger Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird an den Straßenbaulastträger Straßen.NRW weitergeleitet.
			<ol style="list-style-type: none"> <li>Optional: Zur weiteren Verkehrsberuhigung sollten Verkehrsinseln vorgesehen werden. Somit könnte der auch der Übergang der zwei Teilabschnitte des Ungerather Kirchwegs nördlich und südlich der L371 sicher gestaltet werden.</li> </ol>	Der angesprochene Abschnitt der L 371 ist nicht pflichtiger Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch an den Straßenbaulastträger Straßen.NRW weitergeleitet.
<b>Beteiligung 7</b>	06.11.2023	Gladbacher Str. 41366 Schwalmtal	Ich habe mir die Unterlagen zum Lärmaktionsplan Gladbacherstr. angesehen. Ebenfalls das dazugehörige Gutachten mit den empfohlenen Maßnahmen. Auf Seiten 33ff ist eine Fahrradschleuse Höhe Steegskamp vorgesehen, obwohl auf der Südseite kein Radweg existiert, weder auf den Steegskamp, noch in Richtung Mönchengladbach bis zur Bedarfsampel Ecke Römerstr. Ist dort geplant einen Radweg anzulegen? Wenn ja, in welcher Art und Weise und welche Konsequenzen hätte das für die dort existierenden Einfahrten der Anwohner?	Die Querungssicherung wird neu verortet. Die Maßnahme dient der Erschließung der Haltestelle von Westen und fängt den Radverkehr auf, der den Wechsel des einseitigen Geh- und Radwegs nicht rechtzeitig bemerkt. Sie dient zugleich zur Konfliktvermeidung im Aufstellbereich Bushaltestelle.	<b>Änderung des Lärmaktionsplans: Ausbau Geh- und Radweg vor der Bebauung zwischen Römerstraße und Steegskamp auf <math>\geq 2,50</math>- 3,00 m. Querungssicherung für Radverkehr auf Höhe Zugang Steegskamp.</b>
			Schön, dass es ruhiger werden soll, aber trotzdem der Vollständigkeit halber: Die größten Probleme für die Verkehrssicherheit in diesem Bereich sind die nach wie vor schlechte Sicht in der Ausfahrt Römerstr. in Richtung Waldniel und insbesondere auf den Radweg Richtung Mönchengladbach.	Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Entsprechende Hinweise finden sich im Nahmobilitätskonzept wieder.
			Sowie, dass der Wechsel von Rad auf Gehweg an der Bedarfsampel in Richtung Waldniel von Ortsfremden oft nicht erkannt wird und diese bis Ecke Steegskamp fahren und ohne Sicht Richtung Waldniel die Straße überqueren.	Die Querungssicherung wird neu verortet. Die Maßnahme dient der Erschließung der Haltestelle von Westen und fängt den Radverkehr auf, der den Wechsel des einseitigen Geh- und Radwegs nicht rechtzeitig bemerkt und zu	<b>Änderung des Lärmaktionsplans: Ausbau Geh- und Radweg vor der Bebauung zwischen Römerstraße und Steegskamp auf <math>\geq 2,50</math>- 3,00 m. Querungssicherung für Radverkehr auf Höhe Zugang Steegskamp.</b>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Schwalmtal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Berücksichtigung im Lärmaktionsplan
				Konfliktvermeidung mit Aufstellbereich Bushaltestelle.	
			Und auch mich direkt betreffend, die Nötigung der Anwohner rückwärts auf eine vielbefahrene Straße ausfahren zu müssen, weil sich vorwärts zu positionieren von vor nicht allzu langer Zeit aufgestellten Leitpfosten verhindert wird.	Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
<b>Beteiligung 8</b>	06.11.2023	Waldnieler Heide 41366 Schwalmtal	<p>Heute wenden wir uns an Sie, da wir mit unserem Wohnhaus auf der Waldnieler Heide unzumutbarer Verkehrslärmbelastung ausgesetzt werden, die unsere Lebensqualität sowie unsere Gesundheit und die unserer Kinder deutlich beeinträchtigt. Die Situation stellt sich wie folgt dar. Unser Grundstück liegt direkt an der Rickelrather Straße (L3) / Ecke Waldnieler Heide. Lediglich ein Grünstreifen trennt unseren Garten von der L3. Die L3 ist die direkte Verbindung einiger Teile Schwalmtals sowie des Raumes Wegberg zur/von der A52 Autobahnanschlussstelle Hostert. Sie ist dementsprechend stark befahren, insbesondere zu den Stoßzeiten.</p> <p>Neben den erheblichen Vorbeifahrgeräuschen (Rollgeräusche der Reifen, Verbrennermotoren etc.) der großen Anzahl von PKW und LKW auf der L3 sind wir speziell durch den Kreuzungsbereich L3/L371 unverhältnismäßig großem Lärm ausgesetzt. So entstehen maßgebliche Spitzenpegel insbesondere durch das Beschleunigen und Bremsen innerhalb des Kreuzungsbereiches. Beim Beschleunigen entstehen hohe Motordrehzahlen bei PKW, besonders laut sind jedoch die hohen Motordrehzahlen der beschleunigenden LKW, insbesondere der vorbeifahrenden Bau-LKW. Aber auch das Bremsen verursacht Lärm, z.B. durch das Ablassen von Druckluft etc.</p> <p>Für uns ist es deutlich spürbar, dass die Anzahl an vorbeifahrenden LKW, insbesondere Schwerlasten (beispielsweise Sattelkipper der Fa. Sanders) innerhalb der letzten 10 Jahre deutlich zugenommen hat. Dies hat unsere Lärmbelastung in den letzten Jahren nochmals erheblich gesteigert.</p> <p>Auch die große Anzahl an Motorrädern, die insbesondere bei schönem Wetter in den Feierabendstunden und an Wochenenden die L3 passieren, fahren beim Beschleunigen mit hohen Drehzahlen und erzeugen extrem laute Motor- und Auspuffgeräusche und erzeugen Spitzenpegel.</p> <p>Die hohen Lärmpegel der L3 schränken unsere Lebensqualität massiv ein. Unser Garten ist insbesondere zu den Stoßzeiten kaum nutzbar. Ein Telefonat auf der Terrasse oder im Haus bei geöffneter Terrassentür ist nicht denkbar, da man sich schlichtweg aufgrund des Lärms nicht verständigen kann. Die Lärmbelastung führt soweit, dass wir uns in unserem Garten kaum noch aufhalten, denn der ständige Lärm stresst uns erheblich. Unser Schlafzimmerfenster, sowie insbesondere die Zimmerfenster unserer Kinder sind zur L3 gerichtet. Dies stört den Schlaf. Selbst bei geschlossenem Fenster ist der Verkehr deutlich hörbar. Beim Lüften verlassen unsere Kinder ihre Zimmer aufgrund des Straßenlärms. Lüften in den Abendstunden an heißen Sommertagen ist nicht möglich, da unsere Kinder dann aufgrund des Straßenlärms nicht einschlafen können.</p> <p>Auch das gegenüberliegende große Mehrfamilienhaus auf der Brunnenstraße scheint den Lärm in unsere Richtung zusätzlich zu reflektieren. Im Rahmen der EU-Lärminderungsplanung beantragen wir die explizite Berücksichtigung der Situation im Kreuzungsbereich L3/L371 und die deutliche Minderung des</p>	<p>Die Rickelrather Straße ist nicht pflichtiger Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die jährliche mittlere Kfz-Verkehrsbelastung lag 2021 bei 4.800 Kfz/24 h. In die Lärmkartierung gehen nur Straßenabschnitte mit mehr als 8.220 Kfz/24 h ein. Die Waldnieler Heide ist eine nur gering befahrene Erschließungsstraße.</p> <p>Aufgrund der Vorgaben für die Lärmkartierung zeigt diese nicht die Doppelbelastung für die Gebäude im Knotenpunkt L 371/L 3. Die Lärmeinwirkung von Seiten der L 371 auf das Gebäude Waldnieler Straße, Haus Nr. 10, liegt unter 60/50 dB(A) <math>L_{den}/L_{night}</math>. Der Lärm durch die L 3 und damit auch durch den Knotenpunkt kann hier nicht beurteilt werden. Spitzengeräusche sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Die Lkw-Verkehrsmengen gehen in die Lärmkartierung ein.</p> <p>Motorradlärm wird in der Lärmkartierung berücksichtigt. Das Verhalten von Individualfahrzeugen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Rickelrather Straße ist nicht pflichtiger Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die jährliche mittlere Belastung lag 2021 bei 4.800 Kfz/24 h. In die Lärmkartierung</p>	<p>Änderung des Lärmaktionsplans: Verlängerung der Belastungsachse "Hostert" mit den dort vorgeschlagenen Maßnahmen bis zum Knotenpunkt L 371/L3 (einschließlich).</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

**Lärmaktionsplan Gemeinde Schwalmtal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Berücksichtigung im Lärmaktionsplan
			Verkehrslärms dort, um so den schädlichen Auswirkungen für uns Anwohner entgegenzuwirken. Sollte es weitere Möglichkeiten geben, Lärminderung zu beantragen (auch bei anderen Behörden), so setzen Sie uns bitte darüber in Kenntnis.	gehen nur Straßenabschnitte mit mehr als 8.220 Kfz/24h ein. Der Weg zur Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen ist in Kapitel 11.3 zu finden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
<b>Beteiligung 9</b>	06.11.2023	Waldnieler Heide 41366 Schwalmtal	Zur Situation der Lärmbelastung durch den Verkehr auf der L 3 haben wir aus unserer Sicht Folgendes zu sagen: (Unser Haus ist das zweite auf der Waldnieler Heide vor der Rickelratherstraße.) Gerade in den Morgenstunden ist die Belästigung durch den Verkehrslärm extrem. Bereits ab 5h, 5:30h kommt der Verkehr auf der Rickelrather Straße immer wieder vor der Ampel zum Stehen. Motorengeräusche, sowie die Autoradios und vor allem die Bässe in manchen Fahrzeugen sind deutlich bis ins Schlafzimmer zu hören – auch bei geschlossenem Fenster. Das Verkehrsaufkommen steigt dann mit jeder Minute an. Das erhöht die Lärmbelastung extrem. Das gleiche gilt für den Feierabendverkehr ab ca. 16:30h.  Das Verkehrsaufkommen der Fahrzeuge in Richtung Rickelrath steigt auch hier minütlich; dabei ist vor allem das ‚Gas-Geben‘ nach dem Einbiegen von der Autobahn kommend in die Rickelrather Straße sehr laut. Dies gilt eigentlich auch den ganzen Tag. Hierbei ist vor allem der LKW Verkehr zu nennen, der diese Strecke zur Bauschutt Deponie in Lüttelforst nutzt. Die Rickelrather Straße ist wegen ihrer Zufahrt zur Autobahn sehr beliebt. Das gilt auch an Wochenenden, wenn viele Ausflügler sowohl aus Richtung Rickelrath wie auch von der Autobahn kommend, diese Strecke nutzen. Extrem ist die Belästigung natürlich in den Frühjahrs- und Sommermonaten, wenn man im Garten sitzt und eigentlich die ‚Ruhe‘ genießen möchte. Oft ist die Konversation nicht möglich wegen des Verkehrslärms. Besonders laut sind dann die beschleunigenden Motorräder. Wir plädieren daher für eine wirksame Lärmschutzmaßnahme an der Rickelrather Straße, die die Lärmbelastung deutlich mindert, nicht aber hinter unserem Haus in Richtung Feld, weil uns der freie Blick sehr wichtig ist.	Die Rickelrather Straße ist nicht pflichtiger Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die jährliche mittlere Belastung lag 2021 bei 4.800 Kfz/24h. In die Lärmkartierung gehen nur Straßenabschnitte mit mehr als 8.220 Kfz/24h ein. Die Waldnieler Heide ist eine nur gering befahrene Erschließungsstraße. Die Lärmeinwirkung von Seiten der L 371 auf das Gebäude Waldnieler Straße, Haus Nr. 12, liegt unter 60/50 dB(A) $L_{den}/L_{night}$ . Spitzengeräusche sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Lkw-Verkehrsmengen gehen in die Lärmkartierung ein. Die Wochenend-Verkehrsmengen gehen die Lärmkartierung ein. Motorradlärm wird in der Lärmkartierung berücksichtigt. Das Verhalten von Einzelfahrzeugen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Zur Kenntnis genommen.	<b>Hinweis auf Änderung des Lärmaktionsplans: Verlängerung der Belastungsachse "Hostert" mit den dort vorgeschlagenen Maßnahmen bis zum Knotenpunkt L 371/L3 (einschließlich).</b>  Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
<b>Beteiligung 10</b>	06.11.2023	Brunnenstr. 41366 Schwalmtal	Bitte berücksichtigen Sie im Lärmschutzplan der Gemeinde Schwalmtal die Rickelrather Straße. Sie erscheint im Plan als völlig unbelastet, obwohl ein nicht unerheblicher Teil der Fahrzeuge, die bei Hostert den Anschluß an die A52 nutzen, aus dem Kreis Heinsberg kommt und über die Rickelrather Straße fährt.  Ich schlage vor, ab der Kreuzung Steeg in Richtung Rickelrath in beiden Fahrrichtungen das gleiche Tempolimit anzuwenden. Momentan gilt in Richtung Steeg 50 Km/h, ab der Ampel in Richtung Rickelrath jedoch 70 Km/h. Dies sollte ebenfalls auf 50 Km/h reduziert werden. Das könnte die nicht unerhebliche Lärmbelastung reduzieren. Auch die Motorradfahrer, die ab der Ampel gerne richtig aufdrehen und einen Höllenlärm verursachen, könnten so vielleicht zu einer etwas moderateren Fahrweise animiert werden.	Die L 3 Rickelrather Straße ist nicht pflichtiger Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die jährliche mittlere Kfz-Verkehrsbelastung lag 2021 bei 4.800 Kfz/24 h. In die Lärmkartierung gehen nur Straßenabschnitte mit mehr als 8.220 Kfz/24 h ein. Die Rickelrather Straße ist nicht pflichtiger Gegenstand des Lärmaktionsplans. Motorradlärm wird in der Lärmkartierung berücksichtigt. Das Verhalten von Einzelfahrzeugen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	<b>Hinweis auf Änderung des Lärmaktionsplans: Verlängerung der Belastungsachse "Hostert" mit den dort vorgeschlagenen Maßnahmen bis zum Knotenpunkt L 371/L3 (einschließlich).</b>  Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch an den Straßenbausträger Straßen.NRW weitergeleitet. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
<b>Beteiligung 11</b>	07.11.2023	Waldnieler Heide 41366 Schwalmtal	Hiermit setze ich Sie darüber in Kenntnis, dass ich mit unserem Wohnhaus massiver Verkehrslärmbelastung ausgesetzt bin. Unser Grundstück befindet sich	Die Rickelrather Straße ist nicht pflichtiger Gegenstand des Lärmaktionsplans.	<b>Änderung des Lärmaktionsplans: Verlängerung der Belastungsachse "Hostert"</b>



**Lärmaktionsplan Gemeinde Schwalmtal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Berücksichtigung im Lärmaktionsplan
			genau an der Kreuzung L3 (Rickefurtherstr.) /L371, so dass ich von erheblichem Straßenlärm beider Landstraßen betroffen bin, die beide die Anbindung an die Autobahn A 52 darstellen und entsprechend stark befahren sind. Insbesondere die Kreuzung hat zur Folge, dass ich nicht von konstanten Vorbeifahrgeräuschen belastet bin, sondern ein permanentes Beschleunigen, Bremsen und Warten von Fahrzeugen bei roter Ampel hohen Lärm verursacht.	Die jährliche mittlere Kfz-Verkehrsbelastung lag 2021 bei 4.800 Kfz/24 h. In die Lärmkartierung gehen nur Straßenabschnitte mit mehr als 8.220 Kfz/24 h ein. Aufgrund dieser Vorgabe für die Lärmkartierung geht die Doppelbelastung für die Gebäude im Knotenpunkt L 371/ L 3 nicht in die Lärmkartierung ein ist aber de facto gegeben. Die Lärmeinwirkung von Seiten der L 371 auf das Gebäude Waldnieler Straße, Haus Nr. 1, liegt $\geq 65/55$ dB(A) $L_{den}/L_{night}$ bis $< 70/60$ dB(A) $L_{den}/L_{night}$ . In Anbetracht der Belastung mehrerer Gebäude auf der Strecke zwischen Eschenrath und dem Knotenpunkt erscheint eine Verlängerung der Belastungsachse angemessen.	mit den dort vorgeschlagenen Maßnahmen bis zum Knotenpunkt L 371/L3 (einschließlich).
			Besonders belastend wirkt sich hier die deutlich gestiegene Anzahl an LKW in den letzten Jahren aus, die mit sehr hohen Motordrehzahlen beschleunigen. Besonders die vielen schweren Baufahrzeuge (z.B. von Sanders Tiefbau), die hier unterwegs sind, erzeugen mit jedem einzelnen Fahrzeug großen Lärm.	Die Lkw-Verkehrsmengen gehen in die Lärmkartierung ein. Das Verhalten von Einzelfahrzeugen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Weiterhin verursachen laute Motorräder, besonders bei schönem Wetter und an Wochenenden, starken Lärm, leider besonders zu den Zeiten, an denen der LKW-Verkehr geringer ausfällt.	Motorradlärm wird in der Lärmkartierung berücksichtigt. Das Verhalten von Einzelfahrzeugen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Speziell die Gartennutzung ist durch die massive Lärmbelastung nur sehr eingeschränkt möglich, aber auch im Haus ist die Lärmbelastung deutlich spürbar.	Zur Kenntnis genommen.	Änderung des Lärmaktionsplans: Verlängerung der Belastungsachse "Hostert" mit den dort vorgeschlagenen Maßnahmen bis zum Knotenpunkt L 371/L3 (einschließlich).
Beteiligung 12	09.11.2023	Ungerather Kirchweg 41366 Schwalmtal	Es wäre wünschenswert, wenn auch der Bereich zwischen der Total-Tankstelle und der Kreuzung Ungerather Straße berücksichtigt würde. Die direkten Anwohner sind in keiner Weise geschützt und insbesondere im Sommer dem Lärm völlig ausgeliefert. Im Sommer ist es unmöglich, sich im Garten zu erholen, da ständig Autos, extrem laute Motorräder (die diese Strecke für eine Rennstrecke halten) und LKWs unterwegs sind. Der LKW-Verkehr wird in Zukunft noch zunehmen. Ich wohne dort seit 1986 und der Verkehr nimmt ständig zu.	Der angesprochene Abschnitt der L 371 ist nicht pflichtiger Gegenstand des Lärmaktionsplans. In die Lärmkartierung gehen nur Straßenabschnitte mit mehr als 8.220 Kfz/24 h ein. Die jährliche mittlere Belastung der L 371 lag 2019 zwischen L 475 und Ungerather Straße bei 6.000 Kfz/24 h. Motorradlärm wird in der Lärmkartierung berücksichtigt. Das Verhalten von Einzelfahrzeugen ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird an den Straßenbaulastträger Straßen.NRW weitergeleitet.
			Mit einem entsprechenden Straßenbelag ...	Der angesprochene Abschnitt der L 371 ist nicht pflichtiger Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird an den Straßenbaulastträger Straßen.NRW weitergeleitet.
			... und einer Geschwindigkeitsbeschränkung	Der angesprochene Abschnitt der L 371 ist nicht pflichtiger Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird an die Straßenverkehrsbehörde Kreis Viersen weitergeleitet.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Schwalmtal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Berücksichtigung im Lärmaktionsplan
			sowie Geschwindigkeitskontrollen, vor allem an Sommerabenden, könnte dies auf ein erträgliches Maß reduziert werden. Die Höchstgeschwindigkeit auf der L371 beträgt 70 km/h. Dies halte ich für bedenklich, da sich in unmittelbarer Nähe der Einmündung der L475 in die L371 die Total-Tankstelle befindet und dies auch der Schulweg der Kinder aus dem Bereich Ungerath ist. Gefährdungen auf der L371 in Richtung Autobahn insbesondere im Sommer durch weit überhöhte Geschwindigkeiten.	Der angesprochene Abschnitt der L 371 ist nicht pflichtiger Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans, der Hinweis wird jedoch an die Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet.
Beteiligung 13	11.11.2023	Steegskamp 41366 Schwalmtal	Mails hatte ich zu diesem Thema bereits 2022 verschickt. Jedoch kann ich lediglich Verschlechterungen feststellen, da in der Zwischenzeit nichts zum Thema Lärmschutz in meinem Wohngebiet vorgenommen wurde.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Der Zustand des Straßenbelages hat sich aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens noch mehr verschlechtert und es sind mittlerweile Kantens im Straßenbelag entstanden, die weiteren Lärm verursachen. Auch dies habe ich bereits mitgeteilt.	Für den Bereich Steegskamp sind entsprechende Maßnahmen im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Zudem wird sich zukünftig der aufkommende Straßenverkehr noch erhöhen, da in Waldniel <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zusätzlichen Wohnraum geschaffen wird</li> <li>▪ im Gebiet der ehemaligen Kent School u.a. ca. 300 Arbeitsplätze und Gastronomie entstehen</li> <li>▪ das Gebiet der ehemaligen Rößler-Draht neu erschlossen werden soll</li> <li>▪ der Flugverkehr auf dem Flughafen Mönchengladbach ausgebaut wird/wurde</li> <li>▪ Fluglärm allgemein (größere Maschinen- Düsseldorf?)</li> </ul> Hinzu kommt langfristig auch das Großprojekt in Niederkrüchten (ehemaliges Militärgelände) welches auch lärmtechnische Auswirkungen nach sich ziehen wird.	Der Daten zur Berechnung der Lärmkarten beziehen sich zwangsläufig immer auf einen Stichtag vor Berechnung der Lärmkarten. Zukünftige Entwicklungen werden mit der alle fünf Jahre stattfinden bundesweiten Verkehrszählung erfasst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Aufgrund der im Protokoll dargestellten Lärmwerte hoffe ich, sie verstehen die Notwendigkeit einer kurzfristigen Verbesserung des Lärmpegels. Durch Corona befinden sich auch mehr und mehr Bürger im Homeoffice und müssen den Lärm auch am Tage zu Hause ertragen. Hier geht es um Wiederherstellung der Nachtruhe und Lebensqualität auch am Tage. Lärm macht krank!	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Eine kostengünstige und kurzfristige Lösung kann, meiner Ansicht nach, momentan lediglich durch eine Drosselung und Messung der Geschwindigkeit geschehen. Hier wurde ich bei der Verantwortlichkeit jedoch von A nach B und zurück verwiesen. Dabei gilt zu bedenken das die Änderung der Geschwindigkeit von 50 km/h Hostert/ Steeg auf 70 km/h Gladbacher Straße zu unnötigem Beschleunigen ( Lärm) führt, der auf dieser kurzen Strecke auch keinerlei wirklichen zeitlichen Gewinn oder gar Gewinn des Verkehrsflusses bewirkt.	Für den Bereich Steegskamp sind entsprechende Maßnahmen im Lärmaktionsplan enthalten. Eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung wurde zwischenzeitlich durch die Straßenverkehrsbehörde Kreis Viersen in Aussicht gestellt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Schaut man über den Tellerrand so sieht man in nächster Umgebung bereits konstante 30 km/h und 20 km/h Zonen zum Lärmschutz der Bürger ( Mönchengladbach Hardt) oder Kreisverkehre um ein Lärmaufreibendes Stop and Go zu vermeiden (z.B. ganz aktuell in Brüggen). Davon ab war es in Lüttelforst auch sehr schnell möglich einen mobilen Blitzers zu generieren.	Für den Bereich Steegskamp ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Lärmaktionsplan enthalten. Die Anordnungsvoraussetzungen für Tempo 30 oder Tempo 20-Zonen sind hier nicht gegeben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Des Weiteren: Warum nicht mal pro aktiv sein und für den Bürger, dessen Gesundheit und Zufriedenheit handeln und nicht nur den Minimalwert des Lärmschutzes anstreben, sondern mal als gutes Vorbild und dem Umweltschutz zugehörige, niedrigere Werte und so mal in die positiven Schlagzeilen kommen?	Man kann niedrigere Werte ansetzen (wie im Lärmaktionsplan erfolgt), die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen ist jedoch an bestimmte Rahmenbedingungen gebunden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Schwalmtal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase**

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Berücksichtigung im Lärmaktionsplan
			<u>Stellungnahme zu Lärmschutzmaßnahmen:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ eine Sanierung des Straßenbelages ist dringend notwendig</li> </ul>	Für den Bereich Steegskamp sind entsprechende Maßnahmen im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ warum wird in diesem Teilstück (siehe Maßnahmenplan Steegskamp 2 bis Straße Steeg 4a) kein Dialogdisplay geplant, trotz hoher Lärmbelastung und einer hohen Anwohnerdichte in besagtem Teilstück</li> </ul>	Der Vorschlag wird als unterstützende Maßnahme übernommen.	Ergänzung als Standort für ein (mobiles) Dialog-Display.
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ eine Mittelinsel zur Geschwindigkeitsreduzierung kann Sinn ergeben, führt aber zu zusätzlichem Lärm durch Abbremsen/ Beschleunigen</li> </ul>	Für den Bereich Steegskamp sind entsprechende Maßnahmen im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Besser: kontinuierliche Geschwindigkeit von 50 km/h im gesamten Straßenverlauf Gladbacher Straße/ Steeg/ Hostert und eine fest installierte Geschwindigkeitskontrolle, die sogar Geld generiert</li> </ul>	Für den Bereich Steegskamp sind entsprechende Maßnahmen im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ eine Mittelinsel mit Fahrradschleuse, Fahrbahnversatz: hier wird eine neue und unnötige Unfallstelle generiert, erst recht, wenn es bei 70 km/h bleibt. Ich finde dies Risiko unzumutbar für Kinder oder ältere Mitmenschen; zumal bereits eine Fußgängerampel unmittelbar vorhanden ist, die für den Schulweg genutzt wird</li> </ul>	Bei regelgerechtem Ausbau trägt eine gesicherte Querungsstelle zur Verkehrssicherheit bei und erzeugt keine Unfälle. Die Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich der Querungsstelle wird weiterverfolgt.	Reduzierung der $V_{zu1}$ im Bereich der Querungsstelle.
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Besser wäre dann ein Kreisverkehr Höhe Haus Gladbacher Str. 87 (Abzweig Richtung Waldniel) zur Gewährleistung einer Geschwindigkeitsreduzierung, fließendem Verkehr und einer langfristigen Unfallreduzierung</li> </ul>	Die Belastungsachse wird bis zur Straße Ungerath verlängert. Ein Kreisverkehr hat nur eine geringe lärmindernde Wirkung, da er Brems- und Anfahrgeräusche verursacht. Sofern aus Verkehrssicherheitsgründen ein Kreisverkehr ausgebaut werden sollte, wäre die geringfügige Lärminderung ein "Mitnahmeeffekt".	Keine Übernahme des Hinweises.



## Anhang I.2

### Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

**Lärmaktionsplan Gemeinde Schwalmtal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase**

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	IHK Mittlerer Niederrhein	09.11.2023	Coco Büsing Postfach 101062 47710 Krefeld	<b>Reibungsloser Verkehrsfluss</b> Das Vorhaben, die Lärmbelastung in der Gemeinde Schwalmtal zu reduzieren, wird grundsätzlich positiv bewertet. Bezüglich der im Lärmaktionsplan aufgeführten Maßnahmen regt die IHK jedoch an, dass bei der Reduktion der Höchstgeschwindigkeit darauf geachtet werden sollte, dass an Kreuzungen mit Lichtsignaleinrichtungen eine Anpassung der Ampelphasen erforderlich ist.	Auf den untersuchten beiden Abschnitten gibt es nur eine Bedarfs-LSA.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Die IHK bittet darum, diesbezüglich auch die technische Umsetzbarkeit der Veränderung der Ampelphasen im Vorfeld zu prüfen. Dies gilt auch mit Blick auf Auswirkungen in Bezug auf den Verkehrsfluss der untergeordneten Straßen. Ein flüssiger Verkehrsablauf ist sicherzustellen und vermeidbare Staubbildungen sind zu verhindern, um reibungslose Liefer-, Kunden- und Mitarbeiterverkehre gewährleisten zu können. Dies dient nicht nur den gesamtwirtschaftlichen Interessen (Attraktivität des Standortes Schwalmtal und insbesondere seiner Innenstadt, Erreichbarkeit von Gewerbestandorten, etc.), sondern auch den Zielen von Klimaschutz und Luftreinhaltung.	Auf den untersuchten beiden Abschnitten gibt es nur eine Bedarfs-LSA.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<b>Baumaßnahmen</b> Bei der Ausgestaltung der vorgeschlagenen Mittelinsel mit Fahrradschleuse ist darauf zu achten, dass die Durchlässigkeit für LKW nicht eingeschränkt wird.	Die Baulast liegt bei Straßen.NRW. Es wird davon ausgegangen, dass der Straßenbaulastträger den Bau entsprechend dem Stand der Technik vornimmt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Für die Zeiträume der geplanten Umbauarbeiten, beispielsweise bei der Erneuerung der Fahrbahndecke, ist mittels eines geeigneten und frühzeitig kommunizierten Baustellenmanagements zu gewährleisten, dass die Einschränkungen für die Anlieger minimiert werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Die IHK bittet darum, die Anregungen und Hinweise in das weitere Verfahren zur Erarbeitung des Lärmaktionsplanes aufzunehmen.	Im Verfahren zur Aufstellung eines LAP ist eine zweite Mitwirkungsphase vorgesehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	Landesbetrieb Straßenbau NRW Regionalniederlassung Niederrhein Planung und Immissionsschutz	09.11.2023	Steffi Weiland Breitenbachstr. 90 41065 Mönchengladbach	Die rechtlichen Vorgaben bezüglich durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW durchführbarer Maßnahmen haben sich von Stufe 3 zu Stufe 4 nicht verändert. Dem Landesbetrieb ist es nach wie vor nur im Rahmen von Instandsetzungsmaßnahmen möglich einen lärmindernden Fahrbahnelast einzubauen. Die Wahl des Asphaltbelags erfolgt nach wie vor nach den für den Landesbetrieb gültigen Richtlinien.	Die Ausführung "Bei Erneuerung..." entspricht diesem Hinweis. Auch nach den Richtlinien des Landesbetriebs gibt es Spielräume zur Wahl der Asphaltbauweise. Bei den Belastungsachsen sollte jeweils die geräuschärmste verwendet werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Den Hinweis auf die Antragstellung passiver Schallschutzmaßnahmen auf Seite 29 sollte nicht auf die in der Tabelle benannten Gebäude eingeschränkt werden. Mit dem Inkrafttreten der RLS-19 wurde das Berechnungsverfahren evaluiert und möglicher Weise werden dadurch höhere Beurteilungspegel ermittelt, die wiederum zu mehr Schutzansprüchen dem Grunde nach führen könnten.	Der Hinweis auf Förderung von Schallschutzmaßnahmen am Bau wurde in Empfehlungen verschoben und aktualisiert (siehe auch Kapitel 8).	Änderung des Lärmaktionsplans.
3	Kreis Viersen Amt für Bauen, Landschaft und Planung 60/1 – Abteilung Kreisentwicklung	09.11.2023	Stephan Aldenkirchs Rathausmarkt 3 41747 Viersen	<b>Technischer Umweltschutz – Immissionsschutz:</b> Gegen die oben genannte Lärmaktionsplanung bestehen nach derzeitigen Erkenntnisstand aus immissionsschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken. Ich weise darauf hin, dass Verkehrslärm nicht in die Zuständigkeit der Unteren Immissionsschutzbehörde fällt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

**Lärmaktionsplan Gemeinde Schwalmtal 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p><u>Technischer Umweltschutz – Wasserrecht, Bodenschutz, Abfallrecht:</u> Von der genannten Lärmaktionsplanung sind nach derzeitigen Erkenntnisstand die Belange Wasserrecht, Bodenschutzrecht und Abfallrecht nicht betroffen.</p> <p><u>Infrastruktur und Verkehrsanlagen:</u> Die Lärmkartierung ergibt, dass lediglich zwei Straßenbereiche höhere Lärmpegel erzeugen. Diese Bereiche liegen nicht in der Zuständigkeit des Kreises. Aus der Sicht des Amtes 70 bestehen somit keine Bedenken und Anregungen.</p> <p><u>Natur- und Landschaftspflege:</u> Aus Gründen des Naturschutzes und der Landschaftspflege bestehen gegen die Aufstellung des o.a. Lärmaktionsplanes keine Bedenken.</p> <p><u>Infektions- und Umwelthygiene:</u> Nach Durchsicht der Unterlagen bestehen aus Sicht des Gesundheitsamtes zum derzeitigen Kenntnisstand gegen den oben genannten Lärmaktionsplan grundsätzlich keine Bedenken.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
4	13.11.2023	Friedel Schroeders Rathausplatz 25 41844 Wegberg	Zur Lärmaktionsplanung der Gemeinde Schwalmtal werden von Seiten der Stadt Wegberg keine Anregungen vorgebracht.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.





## Anhang II.1

### Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase

Hinweis: Die Abwägungstabellen werden nach Abschluss des Verfahrens eingefügt.



## Anhang II.2

### Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Hinweis: Die Abwägungstabellen werden nach Abschluss des Verfahrens eingefügt.



## Anhang III

### Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) **"Umgebungslärm"** unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ausgeht;
- b) **"gesundheitsschädliche Auswirkungen"** negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen;
- c) **"Belästigung"** den Grad der Lärmbelästigung in der Umgebung, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird;
- d) **"Lärmindex"** eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht;
- e) **"Bewertung"** jede Methode zur Berechnung, Vorhersage, Einschätzung oder Messung des Wertes des Lärmindex oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen;
- f) **"L<sub>den</sub>"** (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) den Lärmindex für die allgemeine Belästigung, der in Anhang I näher erläutert ist;
- g) **"L<sub>day</sub>"** (TaglärmindeX) den Lärmindex für die Belästigung während des Tages, der in Anhang I näher erläutert ist;
- h) **"L<sub>evening</sub>"** (AbendlärmindeX) den Lärmindex für die Belästigung am Abend, der in Anhang I näher erläutert ist;
- i) **"L<sub>night</sub>"** (NachtlärmindeX) den Lärmindex für Schlafstörungen, der in Anhang I näher erläutert ist;
- j) **"Dosis-Wirkung-Relation"** den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindex und einer gesundheitsschädlichen Auswirkung;
- k) **"Ballungsraum"** einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;
- l) **"ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L<sub>den</sub>-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;
- m) **"ruhiges Gebiet auf dem Land"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;



- n) **"Hauptverkehrsstraße"** eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr;
- o) **"Haupteisenbahnstrecke"** eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr;
- p) **"Großflughafen"** einen vom Mitgliedstaat angegebenen Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit "Bewegung" der Start oder die Landung bezeichnet wird); hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen;
- q) **"Ausarbeitung von Lärmkarten"** die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindex mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten geltenden Grenzwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmindex ausgesetzt sind;
- r) **"strategische Lärmkarte"** eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet;
- s) **"Grenzwert"** einen von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert für  $L_{den}$  oder  $L_{night}$  und gegebenenfalls  $L_{day}$  oder  $L_{evening}$ , bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen. Grenzwerte können je nach Lärmquellen (Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm usw.), Umgebung, unterschiedlicher Lärmempfindlichkeit der Bevölkerungsgruppen sowie nach den bisherigen Gegebenheiten und neuen Gegebenheiten (Änderungen der Situation hinsichtlich der Lärmquelle oder der Nutzung der Umgebung) unterschiedlich sein;
- t) **"Aktionsplan"** einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung;
- u) **"akustische Planung"** den vorbeugenden Lärmschutz durch geplante Maßnahmen wie Raumordnung, Systemtechnik für die Verkehrssteuerung, Verkehrsplanung, Lärmschutz durch Schalldämpfungsmaßnahmen und Schallschutz an den Lärmquellen;
- v) **"Öffentlichkeit"** eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen sowie gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Gepflogenheiten die Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen dieser Personen.

Die vollständige EU-Umgebungslärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter

[www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf)

eingesehen werden.