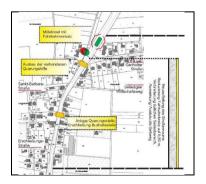
PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD







Lärmaktionsplan 4. Runde

im Auftrag der

Burggemeinde Brüggen

bearbeitet von

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin

Jochen Richard Hilde Richter-Richard

Redaktionsstichtag: Datum des ersten Tages der ersten Offenlage



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
	5	
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	10
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten 5.1 Auswertung der Lärmkarten 5.2 Belastungsachsen	
	5.4 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 Lärmminderung	28
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete 9.1 Managementansatz zur Lärmminderung	30
10.	Langfristige Strategie	38
11.	Finanzielle Informationen	39
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	40
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	41





Anhänge

I.1	Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase
1.2	Hinweise aus der Mitwirkung der TÖB – 1. Phase
II.1	Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase
II.2	Hinweise aus der Mitwirkung der TÖB – 2. Phase
III	Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Untersuchte Lärmquellen	4
Abb. 5.1:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)	12
Abb. 5.2:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit	13
Abb. 5.3:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Fahrbahnoberfläche (gemäß BUB-D)	14
Abb. 5.4:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L _{den}	15
Abb. 5.5:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr Lnight	16
Abb. 5.6:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L _{den} ≥60 dB(A)	18
Abb. 5.7:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L _{night} ≥50 dB(A)	19
Abb. 5.8:	Belastungsachsen Straßenverkehr L _{den} / L _{night} ≥60/50 dB(A)	20
Abb. 9.1:	Maßnahmen Ortsdurchfahrt Genholt	36
T A B E Tab. 3.1:	LLENVERZEICHNIS Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen	a
Tab. 3.1:	Beurteilungspegel zur Larmsanierung an Bundesfernstraßen Beurteilungspegel der 16. BlmSchV (Lärmvorsorgewerte)	
Tab. 3.2.	Empfehlungen zu den Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung (UBA)	
Tab. 5.1:	Mindestabstände von Verkehrslärmquellen zu potenziell ruhigen Gebieten auf dem Land	
Tab. 6.1:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen	
Tab. 6.1:	Lärmbelastete Flächen – Straßenverkehr	
Tab. 6.3:	Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser –	20
100.0.0.	Straßenverkehr	25
Tab. 8.1:	Umsetzungsstand Maßnahmen der 3. Runde	28
Tab. 9.1:	Basisdaten B 221 Brachter Straße	21



A B K Ü R Z U N G S V E R Z E I C H N I S

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

Lday-Mittelungspegel für den Tag von 06:00 - 18:00 UhrLevening-Mittelungspegel für den Abend von 18:00 - 22:00 UhrLnight-Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 - 06:00 UhrLAI-Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz

LANUV - Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen

LAP - Lärmaktionsplan

ÖPNV - Öffentlicher Personennahverkehr

RLS-19 - Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 2019 RLS-90 - Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 1990

StVO - Straßenverkehrsordnung
UBA - Umweltbundesamt
ULR - Umgebungslärmrichtlinie
VCD - Verkehrsclub Deutschland

VBEB - Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umge-

bungslärm

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



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

§ 47b BlmSchG 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. In Nordrhein-Westfalen definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Burggemeinde Brüggen im Kreis Viersen zählt mit 16.097 Einwohnern zum 30. November 2022 nicht zu den Ballungsräumen.

Hauptverkehrsstraßen

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

- B 221– von Brüggener Straße bis Swalmener Straße,
- B 221 von Borner Straße bis südliche Gemeindegrenze.

Haupteisenbahnen

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

Großflughäfen

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

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

Gewerbelärm

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

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD



Burggemeinde Brüggen – Lärmaktionsplan 4. Runde

Probleme mit dieser Lärmquelle sind deshalb 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.



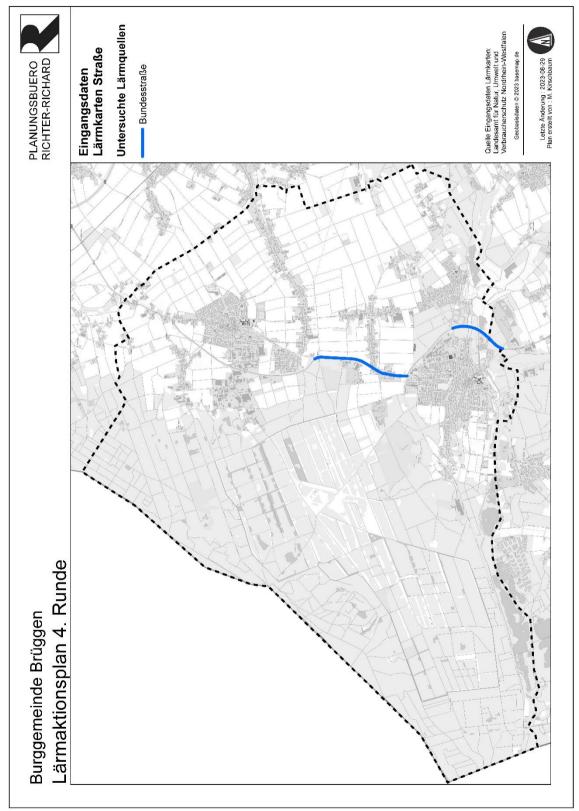


Abb. 1.1: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Untersuchte Lärmquellen



2. Zuständige Behörde

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

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

Burggemeinde Brüggen Planen/ Bauen/ Umwelt Lea Heusack Klosterstraße 38 41379 Brüggen

Tel. 02163 5701 204

E-Mail: lea.heusack@brueggen.de

Internet: www.brueggen.de/

Gemeindeschlüssel: 05 1 66 004

Der Lärmaktionsplan ist als Lang- und Kurzfassung von den Gemeinden dem zuständigen Landesministerium zu übergeben. Dieses ist zuständig für die Mitteilung der Kurzfassung an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7 BlmSchG), 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. Eine Neuerung ist beispielsweise, dass zweirädrige Kraftfahrzeuge (zwei-, drei- und vierrädrige Mopeds, Motorräder mit und ohne Seitenwagen, drei- und vierrädrige Motorräder) unter Schwerverkehr erfasst werden.

- 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.
- Der LAI empfiehlt in seinen j\u00fcngsten Hinweisen, die ruhigen Gebiete in einem kleinteiligeren Rahmen zu betrachten, als es die Umgebungsrichtlinie vorgibt.

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD



Burggemeinde Brüggen – Lärmaktionsplan 4. Runde

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

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

EU-Recht

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

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

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

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

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

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

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

Nationale Umsetzung des EU-Rechts

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

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

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD



Burggemeinde Brüggen – Lärmaktionsplan 4. Runde

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

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

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

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

Nationales Recht zum Lärmschutz

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

Ein direkter Vergleich der nach BUB und RLS-19 berechneten Pegelwerte ist aufgrund unterschiedlicher Berechnungsgrundlagen nicht möglich. Mit den Werten der BUB kann lediglich eingeschätzt werden, ob 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 in Nordrhein-Westfalen, gelten bei den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 derzeit noch die RLS-90).



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

Tab. 3.1: Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen

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

^{*} 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.

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 Mischund 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. BlmSchV (Lärmvorsorgewerte)

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



4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat in seinem Umweltgutachten 2004¹ und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005² auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind. In dem Gutachten "Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität" des Sachverständigenrats aus dem Jahr 2020 wird empfohlen, in einem ersten Schritt 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht als allgemein geltende obere Grenze zulässiger Lärmbelastung herzuziehen. Langfristig sollten die Lärmpegel die Werte von 55 dB(A) tagsüber bzw. 45 dB(A) nachts nicht übersteigen.³

Die Weltgesundheitsorganisation, Regionalbüro für Europa, gibt die Empfehlung⁴, durch Stra-Benverkehrslärm 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 _D	EN	L _{Night}				
Onweithandungszier	Zeitiauiii	Straße/Schiene	Luftverkehr	Straße/Schiene	Luftverkehr			
Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen	kurzfristig	60 d	B(A)	50 d	B(A)			
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)			

Quelle: Umweltbundesamt 2022

Die Burggemeinde Brüggen verwendet bei der Aufstellung 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} .

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 Straßenabschnitte der B 221 zwischen Knotenpunkt Brüggener Straße und nördlichem Ortseingang Genholt sowie zwischen Boisheimer Straße der Gemeindegrenze durchgehend mit V_{zul} 50 km/h statt 70 km/h gerechnet, dies gilt jedoch nur für die Ortslage Genholt. Da die falsch berechneten Straßenabschnitte außerorts liegen und nur im Bereich Knotenpunkt B 221/ Brüggener Straße einzelne Wohngebäude betroffen sind, ist für die Maßnahmenentwicklung keine Neuberechnung bzw. keine Korrektur erforderlich.

Die unveränderten Eingangsdaten des LANUV zur Berechnung der strategischen Lärmkarten der untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte und die daraus resultierenden strategischen Lärmkarten zeigen die nachfolgenden Abbildungen.



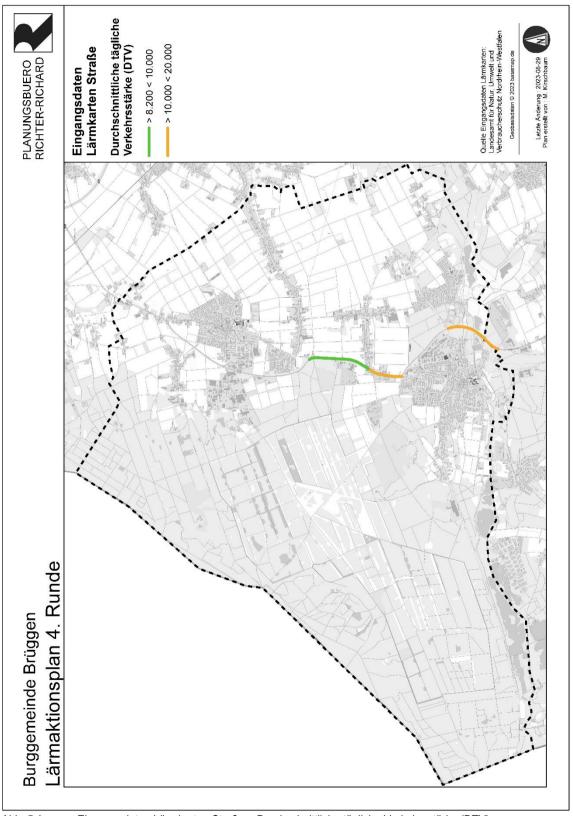


Abb. 5.1: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)



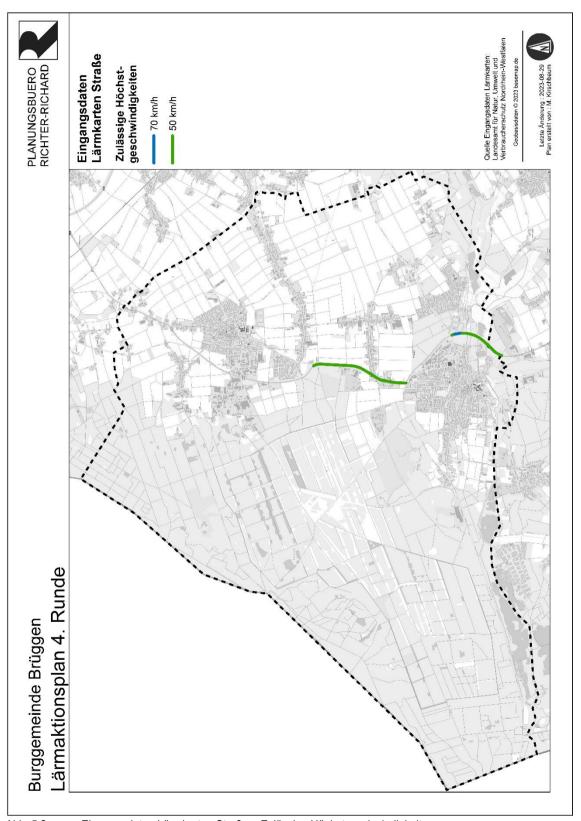


Abb. 5.2: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit



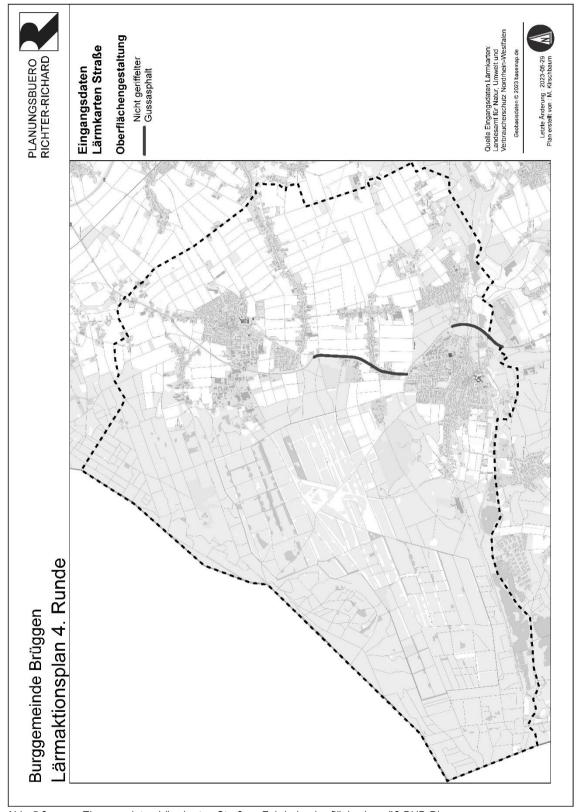


Abb. 5.3: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Fahrbahnoberfläche (gemäß BUB-D)



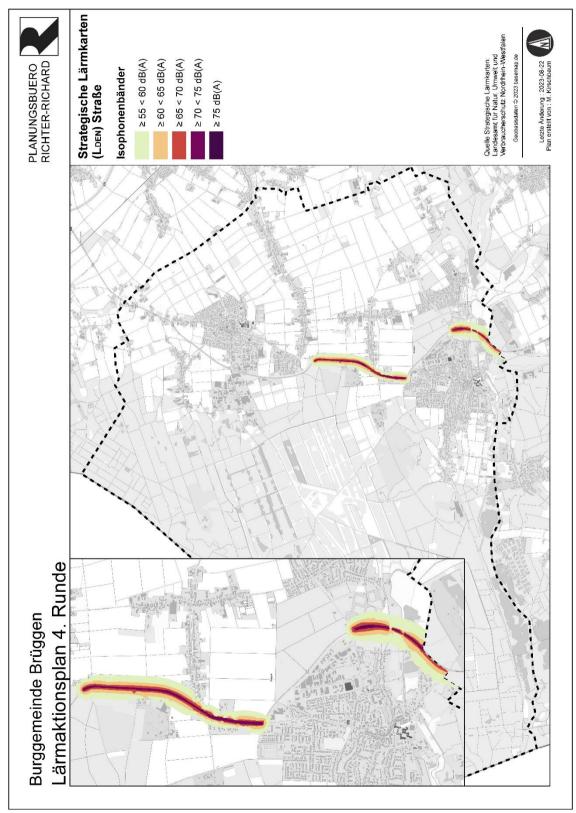


Abb. 5.4: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}



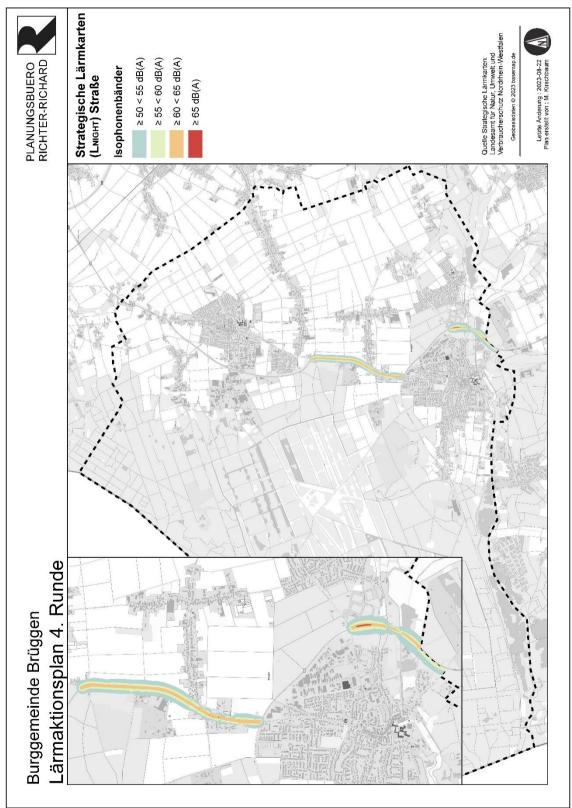


Abb. 5.5: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr Lnight

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
 - $L_{den} \ge 70 \text{ dB(A)}$ und/oder $L_{night} \ge 60 \text{ dB(A)}$ als sehr hohe Lärmbelastung,
 - $L_{den} ≥ 65 < 70 dB(A) und/ oder L_{night} ≥ 55 < 60 dB(A) als hohe Lärmbelastung,$
 - o L_{den} ≥60 − <65 dB(A) und/ oder L_{night} ≥50 − <55 dB(A) wegen Nichteinhaltung des Umwelthandlungsziels und
- einer zulässigen (Bebauungsplan) oder tatsächlichen (Realnutzung) empfindlichen Nutzung (Wohnung, Schule, Krankenhaus)

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

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

 B 221 – Brachter Straße, Haus Nr. 82, nördlich Genholter Straße bis Brachter Straße, Haus Nr. 24.

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

■ B 221 – Brachter Straße, Haus Nr. 22, bis Swalmener Straße.

Weitere betroffene Einzelgebäude befinden sich um den Knotenpunkt B 221 Brachter Straße/L 387 Brüggener Straße. Im Gegensatz zur Brachter Straße ging die L 387 aufgrund einer DTV <8.200 Kfz/Tag nicht in die Lärmkartierung ein, weshalb lediglich die Lärmimmissionen der B 221 eingegangen sind. Die tatsächliche Belastung ist somit höher als ausgewiesen. Da nur vier Gebäude betroffen sind, ergibt sich daraus keine Belastungsachse gemäß Definition. Den Eigentümern der belasteten Gebäude wird deshalb empfohlen, sofern nicht bereits geschehen, bei Straßen.NRW einen Antrag auf Förderung von passivem Lärmschutz zu stellen (siehe auch Kap. 11).



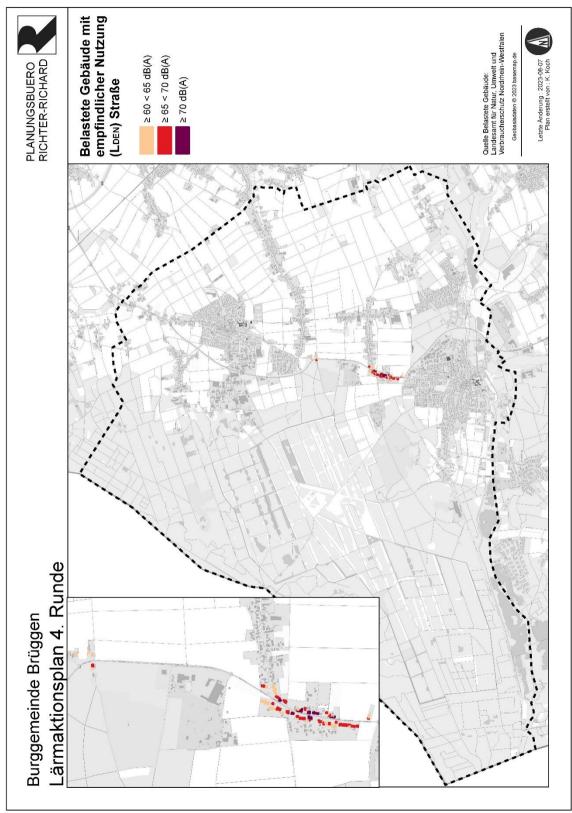


Abb. 5.6: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L_{den} ≥60 dB(A)



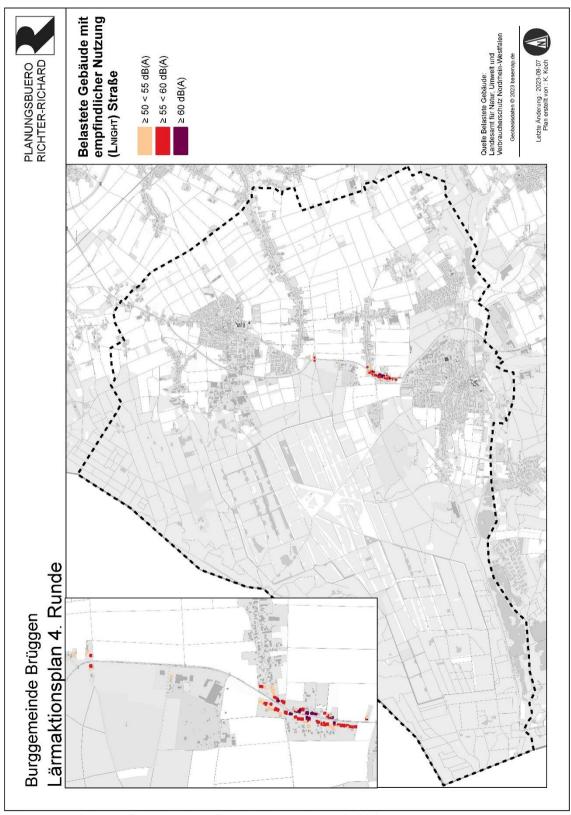


Abb. 5.7: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L_{night}≥50 dB(A)



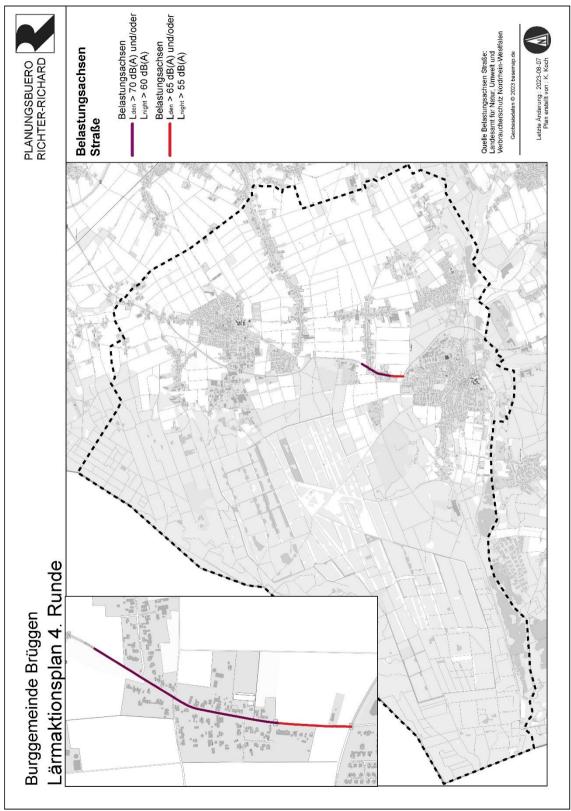


Abb. 5.8: Belastungsachsen Straßenverkehr L_{den}/ L_{night} ≥60/50 dB(A)



5.4 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 Gewerbeoder Freizeitlärm ausgesetzt ist".

In § 47d Abs. 2 BImSchG wird ausgeführt: "Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen." Ein festgesetztes ruhiges Gebiet darf somit durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht zusätzlich verlärmt werden. Die Festsetzung ist zudem bei der Herstellung von Planungsrecht (z. B. Bauleitplanung, Planfeststellung) von anderen zuständigen Planungsträgern als Abwägungsbelang zu berücksichtigen. So ergibt sich beispielsweise bei Ausweisung als Standort für Windkraftanlagen aus der Festlegung eines ruhigen Gebiets ein Abwägungsgebot, das zu beachten ist, um einen formalen Fehler im Genehmigungsverfahren zu vermeiden.

Ein strikt zu beachtendes Verschlechterungsverbot folgt daraus nicht. Ferner entsteht durch die allgemeine Verkehrszunahme kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz in ruhigen Gebieten. Der Schutz ruhiger Gebiete ist damit vom Grundsatz her ein passives Instrument der planerischen Lärmvorsorge.

Die Bundesrepublik Deutschland hat keine weitergehenden Vorgaben zur Definition und Auswahl von ruhigen Gebieten in Lärmaktionsplänen festgelegt. Es liegt bei der für die Aufstellung zuständigen Behörde für ihren Bereich eine geeignete Vorgehensweise auszuwählen.

Es werden nachfolgende Auswahlkriterien zur Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land eingesetzt, die sich an den Hinweisen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)⁵ sowie der Fachbroschüre des Umweltbundesamtes⁶ orientieren.

Akustische Kriterien

In der Praxis werden anzustrebende bzw. möglichst einzuhaltende akustische Kriterien zur Auswahl von ruhigen Gebieten häufig herangezogen. Die Fachbroschüren geben für ruhige Gebiete auf dem Land einen Pegelbereich von 40 bis 50 dB(A) für den L_{DEN} vor (der L_{night} ist hier nicht von Bedeutung). Gemäß der Definition "*keinem (relevanten) Verkehrs-, Industrie- und Gewerbeoder Freizeitlärm ausgesetzt*" werden als Anhaltspunkt für potenziell ruhige Gebiete für den L_{DEN} einzuhaltende Pegel von <45 dB(A) angesetzt. Der Ausschluss von Geräuschen wird gemäß LAl-Hinweisen insofern abgeschwächt, dass durch forst- und landwirtschaftliche Nutzung sowie von gering belasteten Straßen, Wald- und Wirtschaftswegen zur Erschließung des ländlichen Raumes ausgehende Geräusche eine Ausweisung als ruhiges Gebiet nicht verhindern.

Die strategischen Lärmkarten reichen allerdings außerhalb der Ballungsräume nicht aus, um die Gebiete zweifelsfrei zu identifizieren. In den Lärmkarten werden zudem erst Werte L_{den} >55 dB(A) ausgewiesen und die verkehrlichen Lärmquellen (Straße, Schiene) mit verschiedenen Berechnungsverfahren getrennt voneinander kartiert. Sie umfassen daher weder eine flächenhafte Berechnung der Schallimmissionen noch aller relevanten Lärmquellen.

⁵ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 2012, 2017 und 2022

⁶ Umweltbundesamt (Hrsg.), Ruhige Gebiete – Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, Dessau 2018



Aufgrund dieser unzureichenden Datengrundlage wird ein zur Lärmkartierung alternatives Prüfverfahren angewandt. Dazu werden Abstandslängen zwischen erheblichen Verkehrslärmquellen (Straßen/ Schiene) und den Randbereichen potenzieller ruhiger Gebiete definiert. Kombiniert man die vorgegebenen Mindestgrößen (s. u.) eines ruhigen Gebiets mit den notwendigen Abständen, ist davon auszugehen, dass in der Kernfläche das Niveau des Lärmindex L_{DEN} auf <40 dB(A) sinkt.

Die Abstandswerte werden auf Basis von Ausweisungen in der DIN 18005 in Verbindung mit empirischen Erfahrungen zu den Ausbreitungsflächen der Isophonenbänder gemäß vorliegender Lärmkartierung eingeschätzt.

Tab. 5.1: Mindestabstände von Verkehrslärmquellen zu potenziell ruhigen Gebieten auf dem Land

Art der Verkehrelärmauelle	Ruhiges Gebiet mit L _{DEN} <45 dB(A)
Art der Verkehrslärmquelle	•
	im Randbereich
	Abstand von der Achse in m
Autobahn	3.000
Bundesstraße	2.000
Landes-, Kreis-, Gemeindeverbindungsstraße	1.000
Gemeindestraße	500
Schienenstrecke	2.000

Mindestgröße

Eine Mindestgröße für ruhige Gebiete ist im Sinne einer praktikablen Handhabung und dem Ansatz der flächigen Ruhewahrung sinnvoll. Als Anhaltspunkte wird eine Mindestausdehnung von 4 km² oder etwa 2,5 km im Durchmesser bei einer Kreisform vorgeschlagen. Ruhige Gebiete auf dem Land sollten diese Werte in etwa erfüllen, besser deutlich überschreiten, auch um dem erforderlichen großflächigen Charakter dieser Gebiete zu entsprechen. Ferner steigt mit zunehmender Gebietsgröße die Wahrscheinlichkeit, dass sich in der Kernzone das strengere akustische Kriterium von 40 dB(A) erreicht werden kann. Zur Sicherung der kommunalen Handlungsmöglichkeiten sollte die überwiegende Fläche oder die Mindestgröße eines potenziellen ruhigen Gebietes innerhalb des eigenen Gemeindegebietes liegen. Bei einer gemeindeübergreifenden Ausdehnung von potenziellen ruhigen Gebieten sollte in geeigneten Fällen eine gemeinsame Ausweisung in Abstimmung mit den betroffenen Nachbargemeinden angestrebt werden.

Flächennutzung und Erholungsfunktion

Die Art der Flächennutzung ist in der Praxis ein häufig verwendetes Auswahlkriterium für ruhige Gebiete auf dem Land. Vor allem Wald-, Grün- und Wasserflächen, Naturschutzgebiete, FFH-Gebiete und Landwirtschaftsflächen werden für ruhige Gebiete in Betracht gezogen. Bauplanungsrechtlich verbindliche festgesetzte Vorhaben (Planfeststellung, Bebauungsplan) sind hierbei zu beachten, sonst gilt die Realnutzung zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmaktionsplans.

Ein ruhiges Gebiet soll vom Menschen zur natur-/ landschaftsbezogenen Erholung genutzt werden können. Es dient dem Gesundheitsschutz und bietet Rückzugsmöglichkeiten. Voraussetzung für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist somit auch die öffentliche Zugänglichkeit.

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD



Burggemeinde Brüggen – Lärmaktionsplan 4. Runde

Ruhige Gebiete in der Burggemeinde Brüggen

Mit dem Brachter Wald im Naturpark Schwalm-Nette sind im Prinzip wesentliche Voraussetzungen für ein ruhiges Gebiet auf dem Land gegeben. Neben der Forstwirtschaft dienen diese Flächen im hohen Maße der Erholung und Freizeit. Das Gebiet Brachter Heide wurde zum Naturschutzgebiet erklärt. Der Raum ist engmaschig von Fußwegen erschlossen

Im Brachter Wald und seinem Umfeld befinden sich jedoch vier Standorte für Ton- und Kiesabbau, die sowohl zur Gewinnung und Aufbereitung als auch für den Abtransport erhebliche Geräuschemissionen erzeugen. Zudem wurde im Sommer 2020 die Straße Zum weißen Stein als weitere Verbindung für den Kfz-Verkehr in die Niederlande freigegeben, wodurch eine Umverteilung von Verkehrsmengen entstanden sein kann. Diese geht in die Lärmkartierung des Lärmaktionsplans der Runde 5 ein.

Unter den genannten Kriterien bildet der Brachter Wald kein ruhiges Gebiet auf dem Land. In der 5. Rundes des Lärmaktionsplans sollen mit den bis dahin gewonnenen Erkenntnissen die Rahmenbedingungen für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets überprüft werden.



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

Tab. 6.1: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen

LDEN [dB(A)]	55 - <60	0	60) - <65	(65 - <70	70) - <75	≥75
N	58			55		80		18	0
L _{night} [dB(A)]	50 - <55	55 - <6	60	60 - <6	5	65 - <70		≥70	
N	52	87		19		0		0	

Ganztags sind 98 Personen von Pegeln \geq 65 dB(A) betroffen, davon 18 Personen mit Pegeln \geq 70 dB(A). Mit Pegeln \geq 75 dB(A) ist keine Personen belastet. Hinzu kommen 55 Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 60-65 dB(A), so dass insgesamt 153 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Nachts sind 106 Personen von Pegeln ≥55 dB(A) betroffen, davon 19 Personen mit Pegeln ≥60 dB(A). Mit Pegeln >65 dB(A) bzw. >70 dB(A) ist keine Personen belastet. Hinzu kommen 52 Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 50-55 dB(A), so dass insgesamt 158 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Damit entspricht die nächtliche Lärmbetroffenheit in etwa den ganztägigen Werten.



Tab. 6.2: Lärmbelastete Flächen – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km²]	0,7	0,2	0

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

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

L _{den} [dB(A)]	>55*	>65	>75
Wohnungen	99	46	0
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

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

Da keine Stufung >60 vorliegt, kann nicht abgelesen werden, wieviele Wohnungen das UBA-Umwelthandlungsziel >60 überschreiten. 46 Wohnungen sind mit Pegeln über 65 dB(A) L_{den} belastet, keine mit sehr hohen Pegeln >75 dB(A) L_{den}. Es sind keine Schul- und Krankenhausgebäude von Pegeln >55 dB(A) betroffen.

Daten zur geschätzten Anzahl der Fälle ischämischer Krankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörungen wurden vom LANUV nicht berechnet.



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 5. Dezember 2024 im Ausschuss für Bauen, Infrastruktur und Klimaschutz vorgestellt und die Offenlage beschlossen. Diese erfolgte vom 12. Januar bis 13. Februar 2024 als öffentliche Auslegung.

Die Offenlage wurde über verschiedene Medien angekündigt (Pressemitteilung auf der Internetseite der Burggemeinde Brüggen und Facebookbeitrag am 8. Januar 2024 sowie Bekanntmachung im Amtsblatt am 4. Januar 2024 und Bekanntmachung im Stadtjournal Brüggen in der Januarausgabe 2024). 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.

In der zweiten Mitwirkungsphase wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans vom 26. April bis 31. Mai 2024 erneut formell ausgelegt. Die zweite Beteiligungsphase wurde auf der Internetseite der Burggemeinde Brüggen, durch Pressemitteilung, durch Facebookbeitrag am 26. April 2024, im Amtsblatt am 18. April 2024 und im Stadtjournal Brüggen in der Aprilausgabe 2024 bekannt gemacht. Es bestand zudem wiederum die Möglichkeit, sich während der Sprechzeiten der Verwaltung über den Lärmaktionsplan zu informieren. Parallel wurden die Träger öffentlicher Belange erneut beteiligt.

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD



Burggemeinde Brüggen – Lärmaktionsplan 4. Runde

Die eingegangenen Hinweise wurden wiederum dokumentiert und abgewogen. Das Ergebnis der zweiten Phase der Mitwirkung ist als Anlage II dem Lärmaktionsplan beigefügt.

Der beschlussfähige Lärmaktionsplan wurde durch den Ausschuss für Bauen, Infrastruktur und Klimaschutz am 11. Juni 2024 beraten und vom Rat der Gemeinde Brüggen am 25. Juni 2024 angenommen.



8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmminderung

Die Burggemeinde Brüggen hat in der 3. Runde einen Lärmaktionsplan nach EU-Recht aufgestellt. Er wurde am 27. Mai 2020 durch den Gemeinderat angenommen.

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

Ergänzend werden Maßnahmen mit einer Lärmminderungswirkung dargestellt, die unabhängig vom Lärmaktionsplan in den letzten fünf Jahren ausgeführt wurden und eine gesamtstädtischstrategische 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

= 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

grün

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung							
Beschlossene Ma	ßnahmen der Runde 3								
B 221 – Bereich H	B 221 – Bereich Hülst								
Verringerung der Lärmimmissio- nen	Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h im Bereich Hülst, Haus Nr. 41a und 62a.	Maßnahme umgesetzt wegen hoher Unfallzahlen an dieser Stelle der B 221. Der Streckenabschnitt ist im Lärmaktionsplan der 4. Runde nicht mehr als Belastungsachse eingestuft.							
	Einbau eines lärmmindernden Asphalts (z. B. LOA 5D) im Zuge der anstehenden Fahrbahnerneuerung.	Die Maßnahme aus der 3. Runde wurde nicht umgesetzt. Sie wird im Lärmaktionsplans der 4. Runde nicht weiterverfolgt, da der Straßenabschnitt nicht mehr zu den Belastungsachsen zählt.							
B 221 - Bereich G	enholt								
Verringerung der Lärmimmissio- nen	Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h im Bereich Brachter Straße, Haus Nr. 15 und 51.	Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Sie wird in der 4. Runde weiterverfolgt.							
	Einbau eines lärmmindernden Asphalts (z. B. LOA 5D) im Zuge der anstehenden Fahrbahnerneuerung.	Maßnahme wurde nicht umgesetzt. Sie wird 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 Lärmminderung

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

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

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

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

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

die nur bei systematischen, gesamtgemeindlichen Maßnahmen lärmmindernd wirken, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,

die überwiegend lokal zur Lärmminderung beitragen.

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

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

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

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD



Burggemeinde Brüggen – Lärmaktionsplan 4. Runde

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

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

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

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

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

9.2 Strategische Maßnahmen

Radverkehrskonzept Kreis Viersen

Im Rahmen des vom Kreistag im September 2019 beschlossenen Radverkehrskonzeptes für den Kreis Viersen ist erstmals kreisweit eine überörtliche Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden erstellt worden.

Die Netzkonzeption besteht aus drei Wegekategorien: Die B 221 (ab L 387 bis Ortsmitte Brüggen) stellt hierbei eine so genannte Ergänzungsroute dar. Das Konzept steht auf der Internetseite des Kreises Viersen zum Download zur Verfügung.

Die B 221 ist ab Höhe Deckersfeld (nördlich K 20) bis Ortsmitte auch Bestandteil des gemäß Landesstandard NRW weiß-rot ausgeschilderten und straßenverkehrsrechtlich angeordneten Radwandernetzes (Niederrheinroute, Rundweg Brüggen, Radverkehrsnetz NRW, Radknotenpunktnetz).

Belastungsachse Straßenverkehr – Ortsdurchfahrt Genholt 9.3

Basisdaten

Tab. 9.1: Basisdaten B 221 Brachter Straße

A Took Day		B 221 Bracht	er Straße						
January de		Straßena	bschnitt	DTV [Kfz]	Fahrbahnb [NWSIB		V _{zul} [km/]	Fassade maximal	
26 175	K L	von	bis					L _{den}	Lnight
		Ortseingang Genhold Nord	Genholter Straße	9.935	SMA		50	65,4	55,8
			Swalmener Straße	10.219	SMA 50		50	73,2	63,6
	astruktur		Bestandsbeschr					erkungen	
Straßeninfra- struktur		Zweistreifig, Querungssicherung südlich Genholter Straße					Knotenpunkt Brachter Straße/ Brüggener Straße: freier Rechtabbieger von dem südlichen Arm der Brachter Straße in die Brüggener Straße. Knotenpunkt Brachter Straße/ Swalmener Straße: Linksabbiegefahrstreifen auf Brachter Straße; freier Rechtabbieger von dem östlichen Arm (B 221) in die Brachter Straße In der Ortsdurchfahrt weitgehend niedriger Bord auf der Westseite und gepflasterter Rinnenstreifen zur Ostseite		
	Nebenanlagen	Beidseitig Radwege von Knotenpunkt Swalmener Straße bis Be- ginn beidseitige Bebauung, einseitiger Geh- und Radweg auf der Westseite ab beidseitiger Bebauung Richtung Bracht							
	Querschnitt	Geh- und Radweg 2 – Fahrbahn 7,80 m	,50 m – Grünstreif	en 1,95 m –		Die Fahrstreifen mit 3,90 m Breite sind für eine Ortsdurchfahrt zu breit.			
Straßenverkehrs men mit lärmmin	rechtliche Maßnah- dernder Wirkung	Keine							
Unfallaufkommen		Unfallatlas: 2020-2022 ein Unfall Brachter Straße, Höhe Haus Nr. 16, zwei Unfälle im Knotenpunkt Brachter Straße/ Swalmener Straße. NWSIB: 2022 Unfall im Knotenpunkt mit StBarbara-Straße					nfallschwer- od	er Unfallhäufur	gspunkte
ÖPNV		Bushaltestelle "Genholt", Richtungshaltestellen leicht versetzt Höhe Brachter Straße Nr. 50 und 51 Linie 067 Brüggen "Zentrum" – Nettetal Schaag "Hubertusplatz", Linie 074 Süchteln "Busbahnhof" – Nettetal "Am Schwimmbad"					Bord an Haltel	kannte auf der	Westseite;
Realnutzung		Wohnen, Gärtnerei,							
Baustruktur Woh	nbebauung	1- bis 2-geschossige Bebauung, offene Bauweise, wechselnde Ausrichtung giebelständig/ traufständig, heterogene Bauweise Auf Westseite weitgehend beg Ostseite schließen undefiniert che Hausvorbereiche unmittel angrenzend			efiniert private	oder öffentli-			

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





Brachter Straße, Querungshilfe südlich Genholter Straße



Brachter Straße, Höhe Haus Nr. 62, Richtung Süden



Brachter Straße, Höhe Haus Nr. 19, Richtung Norden



Brachter Straße, Blick auf Knoten mit Swalmener Straße

Genholt liegt nördlich des Hauptortes Brüggen der Burggemeinde Brüggen. Die B 221 führt im Anschluss an die Ortsdurchfahrt des Hauptorts Brüggen in Verlängerung der historischen Ortsdurchfahrt nach Norden und tangiert das westliche Genholt. Der südliche Ortseingang liegt unmittelbar nördlich des Knotenpunkts Brachter Straße/ Swalmener Straße. Hier knickt die B 221 auf die Ortsumfahrung Brüggen ab.

Die Fahrbahnoberfläche ist in einem guten Zustand. Verbaut ist Splittmastixasphalt, der keine lärmmindernde Wirkung ≤60 km/h entfaltet. Die Fahrbahn ist mit einer Breite von 7,80 m für eine Ortsdurchfahrt zu breit und unterstützt überhöhte Geschwindigkeiten, zumal die Fahrbahn durch die 0,80 m breite Rinne auf der Ostseite optisch auf 8,60 m verbreitert wird. Die Bebauung grenzt teilweise direkt an die Fahrbahn oder besitzt nur schmale Vorbereiche.



Ortsdurchfahrt Gehnholt, ungesichertes Queren der Fahrbahn



Auf der Ostseite ist kein Geh- oder Radweg vorhanden. Nur auf der Westseite gibt es einen gemeinsamen Gehund Radweg, der im Zwei-Richtungsverkehr genutzt wird. Die dadurch erzwungenen "wilden" Querungen bilden zwangsläufig ein erhebliches Gefahrenpotenzial. Das betrifft insbesondere die Erreichbarkeit der Haltestellen, aber auch der Ausbau der Haltestellen entspricht nicht den aktuellen Standards. Trampelpfade zeigen auf den bestehenden Bedarf einer Querungsstelle.

Doch auch die bestehende Querungsstelle im Knotenpunktbereich B 221 Brachter Straße/K 20 Genholter Straße entspricht nicht dem von Straßen.NRW definierten Stand der Technik. Hinzu kommt, dass die Querungssicherung unbeleuchtet und ungepflegt ist.

Bezüglich des Querungsbedarfs an der B 221 und den von der B 221 ausgehenden Schallemissionen ist auch zu beachten, dass das Naturschutzgebiet Brachter Wald als ruhiges Gebiet (siehe oben) unmittelbar an die B 221 bzw. an die lärmbetroffene Bebauung der Belastungsachse Genholt angrenzt. Das Naturschutzgebiet Brachter Heide ist ein beliebtes Naherholungsgebiet mit einem dichten Rad- und Wandernetz mit gekennzeichneten Rundwegen.

Die Anbindung des bedeutsamen Erholungsbereichs für Fußgänger und Radfahrer an Haltestelle, Gastgewerbe und Versorgungseinrichtungen im Ortskern ist unzureichend und erreicht Genholt nicht (fehlende Wertschöpfungskette).



Ortsdurchfahrt Genholt, Querungshilfe Genholter Straße



Ortsdurchfahrt Genholt. Höhe Haus Nr. 50

Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zumindest im Bereich Brachter Straße, Haus Nr. 15 bis Haus Nr. 51. Pegelreduzierung um 2,4 dB(A). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Bei notwendiger Erneuerung der Fahrbahn Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik (siehe RLS-19).
 Reduzierung der Lärmimmissionen bis zu 2,6 dB(A). Zuständig: Straßen.NRW.
- Reduzierung der Fahrbahnbreite von der Genholter Straße bis zur Aufweitung der Fahrbahn vor dem Knotenpunkt B 221/L 373 Swalmener Straße von 7,80 m auf 6,50 m. Abstandsgewinnung zur Bebauung auf der Ostseite. Zuständig: Straßen.NRW.
- Ortseingang Nord: Bau einer Mittelinsel mit Fahrbahnversatz entsprechend dem Stand der Technik (siehe Erläuterungen). Zuständig: Straßen.NRW.



Burggemeinde Brüggen – Lärmaktionsplan 4. Runde

- Dialogdisplay südlich Genholter Straße als unterstützende Maßnahme. Zuständig: Burggemeinde Brüggen.
- Querungssicherungen
 - Südlich der Genholter Straße Ausbau der bestehenden Querungssicherung entsprechend dem Stand der Technik einschließlich ausreichender Beleuchtung.
 - Querungssicherung auf Höhe der Bushaltestellen Genholt zur Erschlie-Bung der Richtungshaltestellen, zu prüfen wäre die Zulässigkeit eines Fußgängerüberwegs.

Zuständig: Straßen.NRW, Straßenverkehrsbehörde.

Erläuterungen

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

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

Bisher wurde davon ausgegangen, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung durch den Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht ihre lärmmindernde Wirkung weitgehend verliert. Neuere Erfahrungen, wie z. B. in Mönchengladbach, deuten darauf hin, dass mit einer Kombination aus lärmmindernder Deckschicht und V_{zul} 40 km/h bzw. 30 km/h eine spürbar höhere Lärmreduzierung erreicht werden kann als mit den Einzelmaßnahmen (bis zu -5 dB(A)).

Unabhängig davon sollte eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Bereich der Bushalte zwischen Brachter Straße, Haus Nr. 15 und 51, beibehalten, um Gefährdungen durch die leichte Kurvenlage aufzufangen.

Die vorgeschlagenen Querungsstellen decken besonders empfindliche Standorte ab:

- Während an der B 221 nur zwei Gastronomische Betriebe und keine Versorgungsmöglichkeiten bestehen, liegen an der Genholter Straße Ferienwohnungen, Gastronomie, Fahrradladen, Kirche und Gemeindekindergarten Lüttelbracht. Der Ausbau der Fuß- und Radwegverbindung fördert den Tourismus, da Genholt so stärker vom Freizeitverkehr der Brachter Heide profitieren kann.
- Die Haltestelle Genholt erschließt nicht nur die Ziele an der Ortsdurchfahrt Genholt. Sie ist ebenfalls Ausgangspunkt für Wanderer, die nicht mit dem Kfz anreisen, oder auch Feriengäste, z. B. vom Heide Camp, die Brüggen oder Bracht besuchen. Eine sichere Erschließung der Haltestellen ist grundsätzlich, gestärkt durch die genannten Nutzungen notwendig.

Den Stand der Technik geben unter anderem die jeweils aktuellen Richtlinien und Planungsempfehlungen des Bundes (RASt 06, ERA, EFA). Das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen,



Burggemeinde Brüggen – Lärmaktionsplan 4. Runde

Wohnen und Verkehr des Landes NRW hat 2012 ergänzend den "Leitfaden 2012 – Barrierefreiheit im Straßenraum" herausgegeben in dem konkrete Musterlösungen aufgezeigt werden. Im Mai 2021 wurde von der AGFS mit Unterstützung des Ministeriums für Verkehr des Landes NRW die Broschüre "Querungsstellen für Nahmobilität – Hinweise für den Rad- und Fußverkehr" mit regelkonformen Lösungen herausgegeben.

Die Verschmälerung der überdimensionierten Fahrbahn soll kurzfristig erfolgen. Zumindest mittel- bis langfristig, sollte auf eine bauliche Neustrukturierung der Seitenbereiche erreicht werden. Deshalb wird ein stufenweises Vorgehen vorgeschlagen:

- Kurzfristig Rücknahme der überbreiten Fahrbahn auf das notwendige Maß durch Markierung einer Fahrbahnbegrenzungslinie, alternativ
- durch einen baulich getrennten Seitenbereich (z. B. provisorische Borde).
- Mittelfristig können die genannten Einzelmaßnahmen auch in eine umfassende Neuordnung des Querschnitts zwischen Genholter Straße und Brachter Straße, Haus Nr. 24, eingebunden werden: Ausbau westlicher Geh- und Radweg 3,00-3,50 m Fahrbahn 6,50 östlicher Gehweg auf 2,50-3,00 m mit Ausbau der Haltestellenbereiche und der Querungsstellen mit einer gestalterischen Aufwertung des Straßenraums. Anlass für einen Umbau können eine umfassende Sanierung der Fahrbahndecke, die Erneuerung des Abwasserkanals oder der Ersterstellung von Infrastrukturen (z. B. Fernwärme) sein.



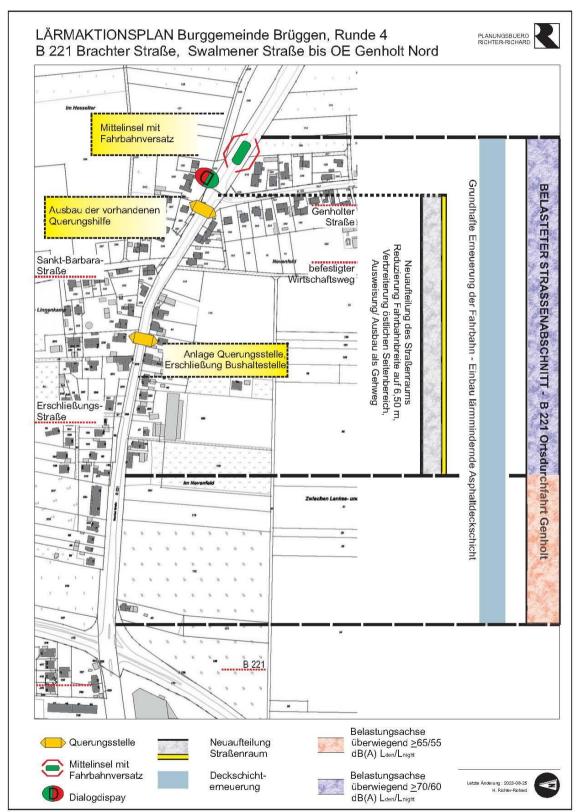


Abb. 9.1: Maßnahmen Ortsdurchfahrt Genholt



9.4 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärmminderung

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

Bei der Benutzung eines Pkw führt eine stetige und niedertourige Fahrweise mit einer angemessenen Geschwindigkeit zu einer spürbaren Verringerung des Lärms. Das verringert auch den Kraftstoffverbrauch und spart damit Geld, reduziert CO₂ und Luftschadstoffe.

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

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

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

2022 Betrug der Flottenanteil der E-Fahrzeuge am Pkw-Bestand 2,4 %, die Bundesregierung strebt bis 2030 einen Marktanteil von 33 % an – derzeit erscheint jedoch nur ein Anteil von 17 % realistisch. Die Wirkung von E-Fahrzeugen auf die Lärmbelastung kann sich erst ab einem Marktanteil von etwa 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 Lärmminderung, aber nicht der Schlüssel zu einer leisen Stadt.

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



Burggemeinde Brüggen – Lärmaktionsplan 4. Runde

10. Langfristige Strategie

Es wird angestrebt, alle dargestellten Maßnahmen in der Laufzeit des Lärmaktionsplans der 4. Runde umzusetzen, dass zz. keine Maßnahmen der langfristigen Strategie zugeordnet werden müssen.

Langfristiges Ziel ist es, die Umwelthandlungsziele es Umweltbundesamtes einzuhalten.



11. Finanzielle Informationen

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

Kosten Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans betrugen 13.750,00 EUR (einschl. 19 % MwSt.).

Kosten-Nutzen-Analyse

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

Fördermöglichkeiten

Über bestehende Programme und förderfähige Maßnahmen informiert das "Förderportal Lärmschutz" des Umweltministeriums NRW.

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

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

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



Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchfüh-12. rung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Die Überprüfung soll dadurch erfolgen, dass

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



Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

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

Es wird die geschätzte Summe aller durch die vorgesehenen Maßnahmen an den untersuchungspflichtigen Straßen des Lärmaktionsplans entlasteten Personen angegeben, ohne Aufschlüsselung nach Maßnahmen oder Pegelbändern. Gemäß Formular zur Berichterstattung an die EU zählt eine Person ab einem Wert von $L_{den} > 55 \ dB(A)$ oder von $L_{night} > 50 \ dB(A)$ als lärmbelastet. Die Reduzierung muss mindestens 1 dB(A) betragen.

Die Ergebnisse eines Forschungsvorhabens des Umweltbundesamtes zur Bewertung typischer und standardisierbarer Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündel aus den Bereichen der Lärmminderungs- und Mobilitätsplanung werden als Hilfsmittel zur Bewertung herangezogen.

Im Lärmaktionsplan werden für die pflichtig zu untersuchende Belastungsachse B 221 (Ortsdurchfahrt Genholt) aktive Lärmschutzmaßnahmen (i.d.R. Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen), teilweise als Einzelfallprüfung oder Prüfauftrag, festgesetzt.

Das LANUV hat im Rahmen der Lärmkartierung gebäudescharfe Einwohnerzahlen als Shape-Files bereitgestellt. Die Einwohnerzahlen wurden für die Wohngebäude gemäß BUB pauschal auf Grundlage des anteiligen Gebäudevolumens und der Gebäudenutzung ermittelt. Liegt eine teilweise gewerbliche Nutzung des Wohngebäudes vor, so werden dem Gebäude nur 50 % der Einwohner zugewiesen. Über die Auswahl der betroffenen Wohngebäude im Bereich der Belastungsachsen kann somit direkt die Summe der Bewohner ermittelt werden, die durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans entlastet werden. Die Belastungsachse weist folgende Lärmbelastung auf:

- L_{den} >55 dB(A) an etwa 96 Gebäuden mit insgesamt 205 Bewohnern,
- L_{night} >50 dB(A) an etwa 72 Gebäuden mit insgesamt 169 Bewohnern.

Damit werden insgesamt ca. 205 Personen (L_{den} ist wegen der größeren Anzahl Entlasteter maßgebend) durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans entlastet.



Burggemeinde Brüggen – Lärmaktionsplan 4. Runde

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

Anhang I.1 Lärmaktionsplan Gemeinde Brüggen 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Anhang I.1 Lärmaktion

rmal
l≙
0
ß
ö
an
Q
唱
I₹
ľ
lā
е
W
12:
ō
Ѥ
ľ
4
Ľ
찓
Runde
Q
ייו
П
II
Hinwe
I≤
<u>e</u> .
ဇ္ဇ
2
ы
S
Q
I₽
Þ
I≘
1itw
/litwir
<u>litwirk</u> u
<u> litwirkun</u>
<u>litwirkung</u>
/litwirkung d
<u>litwirkung der</u>
1 Itwirkung der C
<u>litwirkung der Off</u>
<u> Mitwirkung der Offer</u>
<u> litwirkung der Offent</u>
<u> litwirkung der Offentlic</u>
<u> 1 litwirkung der Offentlich</u>
<u> litwirkung der Offentlichke</u>
<u>litwirkung der Offentlichkeit</u>
r Offentlichkeit
r Offentlichkeit –
<u>r Offentlichkeit – 1.</u>
<u>r Offentlichkeit – 1. P</u>
<u>r Offentlichkeit – 1. P</u>
<u>r Offentlichkeit – 1. P</u>
<u>r Offentlichkeit – 1.</u>

	Öffentlichkeit
	Eingangs- datum
	Adresse
Insbesondere durch die schlechte Sicht in der Kurve. Außerdem beobachten wir regelmäßig, dass Radfahrer von Richtung Brüggen beim Abbiegen in die Sankt Barbara Straße die Kurve schneiden und dadurch in den Gegenverkehr fahren. Durch die Eck-Bebauung B221/St. Barbara Straße kann man als Autofahrer diese Radfahrer auch erst spät erkennen.	Stellungnahme
	Abwägung
	Maßnahme



Burggemeinde Brüggen – Lärmaktionsplan 4. Runde

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

	4	ω	2	_	Trä ch
GmbH	Vodafone West	Schwalmver- band	Wald und Holz NRW Regionalforst- amt Niederrhein Fachgebiet Ho- heit	SWK AG	Träger öffentli- cher Belange
	05.02.2024	01.02.2024	25.01.2024	22.01.2024	Eingangs-
Baun-Platz 1 40549 Düssel- dorf	Ferdinand-	Roxana Rottig Borner Str. 45a 41379 Brüggen	Stefan Falk Moltkestraße 8 46483 Wesel	Natalie Klein St. Töniser Str. 124 47804 Krefeld	Adresse
gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. In Ihrem Planbereich befinden sich Tele-kommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte geben Sie dabei immer unsere obenstehende Vorgangsnummer an. Sollten aus Ihrer Sicht Änderungen am Bestandsnetz der zuständigen Vodafone-Gesellschaft(en) notwendig werden, bitten wir um schnellstmögliche, schriftliche Kontaktaufnahme, mindestens jedoch drei Monate vor Baubeginn. Bitte beachten Sie, dass Umverlegungen an unserem Bestandsnetz nicht ohne schriftliche Genehmigungen erfolgen dürfen. Kosten für dadurch entstandene Stillstandszeiten werden von den Vodafone-Gesellschaft(en) nicht übernommen. Vor Baubeginn sind aktuelle Planunterlagen vom ausführenden Tiefbauuntermehmen anzufordern. Unsere kostenlosen Planauskünfte sind erreichbar via Internet über die Seite: https://www.vodafone.de/immobilienwirt-schaft/hilfe/planauskunft/index.html . Dort kann man sich	Wir teilen Ihnen mit dass die Vodafone-Gesellschaft/en)	Der Schwalmverband ist von dem von Ihnen aufgestellten Lärmaktionsplan nicht betroffen. Dementsprechend gibt es unsererseits keinerlei Einwände oder Anmerkungen.	Zu o.a. Vorgang bestehen forstbehördlich keine Bedenken. Sollte Wald in Anspruch genommen werden, z.B. durch den Bau von Lärmschutzwänden, ist ein separates Waldumwandlungsverfahren durchzuführen.	Wir nehmen Bezug auf Ihre E-Mail vom 10.01.2024 und teilen Ihnen nach Rücksprache mit unseren Fachabteilungen mit, dass unsererseits keine Bedenken bestehen.	Hinweise
	Zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnis genommen.	Abwägung
onsplans.	Keine Änderung des Lärmakti-	Keine Änderung des Lärmakti- onsplans.	Keine Änderung des Lärmakti- onsplans.	Keine Änderung des Lärmakti- onsplans.	Änderung Lärmaktionsplan

	5 Kreis Viersen 05.02.2024 Sandra Sieg Amt für Bauen, Landschaft und Planung 60/1 – Abteilung Kreisentwick-lung	Träger öffentli- Eingangs- Adresse cher Belange datum
lechnischer Umweltschutz: In dem Dokument zum Lärmaktionsplan 4. Runde vom 23.11.2023 auf Seite 2 zum Thema Gewerbelärm wird Folgendes aufgeführt: "Nur in Ballungsräumen sind die Industrie- und Gewerbebetriebe mit IED-Anlagen (Industrial Emissions Directive) zu kartieren, sowie Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr. Probleme mit dieser Lärmquelle sind deshalb in den Nicht-Ballungsräumen außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln." Laut Definition ist ein Ballungsraum "einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und	Natur- und Landschaftspflege: Aus Sicht von Natur und Landschaft bestehen vorsorgliche Bedenken bei der Errichtung einer Mittelinsel mit Fahrbahnversatz am Ortseingang Genholt Nord. Hier liegt der gesetzlich geschützte Landschaftsbestandteil LP4n_GL2.4.200 (eine Eichenallee). Es gilt ein Beeinträchtigungsverbot sowie der naturschutzrechtliche Grundsatz der Vermeidung bzw. Verminderung eines Eingriffs. Bei nachweislich notwendigem Eingriff in den gesetzlich geschützten Landschaftsbestandteil wäre ein naturschutzrechtliches Befreiungsverfahren durchzuführen. Bei Eingriff in Bäume außerhalb des gesetzlich geschützten Landschaftsbestandteils ist eine entsprechende Kompensation zu leisten. Der Artenschutz ist in jedem Fall zu beachten. Die Untere Naturschutzbehörde ist in weiteren Planverfahren entsprechend zu beteiligen.	und Vodafone GmbH / Vodafone West GmbH angefordert werden. Herzlichen Dank! Bitte beachten Sie: Bei einer Stellungnahme, z.B. wegen Umverlegung, Mitverlegung, Baufeldfreimachung, etc. oder eine Koordinierung/Abstimmung zum weiteren Vorgehen, dass die verschiedenen Vodafone-Gesellschaften trotz der Fusion hier noch separat Stellung nehmen. Demnach gelten weiterhin die bisherigen Kommunikationswege. Wir bitten dies für die
Zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnis genommen. Der Hinweis hat keine direkten Auswirkungen auf die Planung. Bei der noch anstehenden Planung der Mittelinsel mit Fahrbahnversatz am Ortseingang Genholt Nord wird der Hinweis beachtet.	Abwägung
Keine Anderung des Larmakti- onsplans.	Keine Änderung des Lärmakti- onsplans.	Änderung Lärmaktionsplan

					Träger öffentli- cher Belange
					Eingangs- datum
					Adresse
Bauaufsicht: Bauordnungsrechtliche Belange sind nicht betroffen.	Kreiseigene Infrastruktur und Verkehrsanlagen: Es bestehen keine Bedenken oder Anregungen.	Bevölkerungsschutz – Brandschutz: Gegen den geplanten Lärmaktionsplan bestehen keine Bedenken.	Infektions- und Umwelthygiene: Nach Durchsicht der Unterlagen bestehen aus gesundheitlicher Sicht zum derzeitigen Erkenntnisstand gegen das oben genannten Planverfahren grundsätzlich keine Bedenken.	einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet," Die Burggemeinde Brüggen ist demnach kein sogenannter Ballungsraum. Ich weise darauf hin, dass das Amt für Umweltschutz für Verkehrslärm nicht zuständig ist. Radverkehr: Im Rahmen des vom Kreistag im September 2019 beschlossenen Radverkehrskonzeptes für den Kreis Viersen ist erstmals kreisweit eine überörtliche Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden erstellt worden. Die Netzkonzeption besteht aus 3 Wegekategorien: Die B221 (ab L387 bis Ortsmitte Brüggen) stellt hierbei eine sog. Ergänzungsroute dar. Das Konzept steht auf der Internetseite des Kreises Viersen zum Download zur Verfügung. Für die erstellte überörtliche Netzkonzeption sind (für die Außerorts-Strecken) Mängelanalysen und Maßnahmensteckbriefe aus dem Radverkehrskonzept Kreis Viersen vorliegen. Die B221 ist ab Höhe Deckersfeld (nördlich K 20) bis Ortsmitte auch Bestandteil des gemäß Landesstandard NRW weiß –rot ausgeschilderten und straßenverkehrsrechtlich angeordneten Radwandernetzes (Niederrheinroute, Rundweg Brüggen, Radverkehrsnetz NRW, Radknotenpunktnetz).	Hinweise
Zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnis genommen.	Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.	Abwägung
Keine Änderung des Lärmakti- onsplans.	Keine Änderung des Lärmakti- onsplans.	Keine Änderung des Lärmakti- onsplans.	Keine Änderung des Lärmakti- onsplans.	Ergänzung der strategischen Maßnahmen im Lärmaktions- plan.	Änderung Lärmaktionsplan

I			
	7 Handwerkskam- mer Düsseldorf	6 LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland Abt. Bau- und Kunstdenkmal- pflege	Träger öffentli- cher Belange
	13.02.2024	06.02.2024	Eingangs- datum
	Jonas Sterzen- bach Georg-Schul- hoff-Platz 1 40221 Düssel- dorf	Barbara Wunsch Ehrenfriedstr. 19, 50259 Pul- heim-Brauweiler	Adresse
Das "Förderportal Lärmschutz" des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen ist über den aufgeführten Link auf Seite 38 (Stand: 13.02.2024) nicht erreichbar. Wir bitten, dies zu überprüfen und regen an, eine Übersicht von Förderprogrammen, die für freiwillige passive Schallschutzmaßnahmen genutzt werden können, auch auf der Webseite der Burggemeinde Brüggen für die Bürgerinnen und Bürger niedrigschwellig zugänglich zu machen. Dafür bietet sich etwa die Webseite "Fördermittelmanagement" der Gemeinde an. Darüber hinaus regen wir an, insbesondere auf die Bewohnerinnen und Bewohner der 46 Wohnungen mit einer Belastung über 65 dB(A) Lden zuzugehen und diese gezielt über Maßnahmen und Fördermöglichkeiten zum passiven Schallschutz zu informieren. Wir hoffen, dass unsere Ausführungen Berücksichtigung finden und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.	Zu Kapitel 9: Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben Zu 9.2 Belastungsachse Straßenverkehr - Ortsdurchfahrt Genholt Die Maßnahmenvorschläge sind nachvollziehbar und zielführend. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h sollte auf einen begrenzten Streckenabschnitt beschränkt werden, um Ausweichverhalten zu vermeiden und die Bündelungsfunktion als Hauptverkehrsstraße nicht zu beeinträchtigen.	Aus denkmalfachlicher Sicht bestehen keine Bedenken.	Hinweise
Der Link wird im Lärmaktionsplan gestrichen, da er nicht aktualisiert werden kann. Die Burggemeinde Brüggen wird auf der eigenen Internetseite den jeweils aktuellen Link zum Förderportal Lärmschutz zur Verfügung stellen. Eine direkte Information an die betroffenen Bewohner zu den Fördermöglichkeiten ist nicht vorgesehen, da hierbei auch die Gefahr besteht, nicht alle betroffene Bürger zu erreichen. Es soll jedoch eine Information über das Infoprotal der Burggemeinde Brüggen auf Facebook und eine Pressemitteilung erfolgen.	Zur Kenntnis genommen. Die Hinweise sind im Rahmen der Einzelfallprüfung von der Stra- ßenverkehrsbehörde zu beach- ten.	Zur Kenntnis genommen.	Abwägung
Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmakti- onsplans.	Keine Änderung des Lärmakti- onsplans.	Änderung Lärmaktionsplan

Träger öffentli- cher Belange	Eingangs- datum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
8 IHK Mittlerer	13.02.2024	Coco Büsing	Die Burggemeinde Brüggen hat den Entwurf des Lärmakti-		
Niederrhein		Postfach	onsplans der 4. Stufe vorgelegt. Die IHK Mittlerer Nieder-		
Industrie, Klima-		101062 47710 Krafald	rhein hat sich mit dem Entwurt des Larmaktionsplans aus-		
bilität			fragt. Zu dem Entwurf des Lärmaktionsplans nimmt die IHK		
			wie folgt Stellung:		
			1. Maßnahmen an der B 221 - Ortsdurchfahrt Genholt	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmakti-
			Die B 221 ist für Unternehmen am Niederrhein eine wich-		onsplans.
			tige Verbindungsroute zwischen der A 61 und der A 52. Den		
			Unternehmen aus Brüggen bietet die B 221 darüber hinaus		
			auch eine direkte Verbindung zur A 40 und somit beispiels-		
			weise Richtung Ruhrgebiet. Die IHK begrüßt daher, dass		
			keine Einschränkungen für den LKW-Verkehr geplant sind.		
			Auf dem Streckenabschnitt der B 221 sind diverse Bau-	Bei Planung und Bau der Que-	Keine Änderung des Lärmakti-
			maßnahmen, wie der Bau von Querungssicherungen oder	rungssicherungen erfolgt nach	onsplans.
			der Reduktion der Fahrbahnbreite, geplant. Mit Blick auf die	dem jeweils aktuellen Stand der	
			Bedeutung der Verbindungsroute und die überregionale	Technik.	
			Nutzung dieser Straße von Unternehmen am Niederrhein,	Durch die Querungssicherungen	
			sollte die Durchfahrt an dieser Stelle auch weiterhin für brei-	wird die Verkehrsfunktion der	
			tere Fahrzeuge, wie Schwerlastverkehre, gewährleistet	B 221 und damit auch die Nutz-	
			bleiben. Bei der Umsetzung ist diesem Aspekt mit Blick auf	barkeit durch die Unternehmen	
			die Verkehrsfunktion Rechnung zu tragen.	Straße nicht beeinträchtigt.	:
			Bei konkreten Straßenumbauten sollten betroffene Unter-	Die Anregung zur Informierung	Keine Änderung des Lärmakti-
			nehmen (auch im weiteren Umfeld) vor einer ersten Ent-	betroffener Unternehmen von	onsplans.
			wurfsplanung informiert und in die Planung einbezogen	konkreten Straßenumbauten	
			werden. Nur so können konkrete Betroffenheiten der Wirt-	wird zur Kenntnis genommen.	
			schaft zu einem frühen Zeitpunkt identifiziert und negative	Durch die Querungssicherungen	
				wird die Verkenrstunktion der	
				B 221 und damit auch die Nutz-	
			setzaily voillilaleilloi welleigelailt welden, iiit den ziel	Ctroff sight bosinträchtigt	
			2 Offentlicher Nahverkehr	כיו מוסכ וווכודו מכווונו מכווונון:	Keine Änderung des Lärmakti
			Unter dem Punkt 9.3 "Mögliche Beiträge der Bürger zur	Entsprechende Grundlagen bie-	onsplans.
			Lärmminderung" wird im Lärmaktionsplan die vermehrte	tet das Mobilitätskonzept des	
			Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) angeregt	Kreises Viersen und vor allem	
			ואמבמוש מכי טווכוומוטווטוו ואמוואטואטוויס (טוואי) מושטויטשי,	der Nahverkehrenlan für den	
			um den Lärm zu reduzieren. Die IHK weist darauf hin, dass	dei Manikenzeniahian idi den	
			um den Lärm zu reduzieren. Die IHK weist darauf hin, dass der Umstieg vom Auto auf den ÖPNV nur dann eine echte	Kreis Viersen.	

Träger öffentli- cher Belange	Eingangs- datum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			verfügbar ist. Um dieses zu gewährleisten, bedarf es unter anderem eines flächendeckenden Ausbaus des ÖPNV mit entsprechenden Taktungen und Verbindungen. Damit sich die Unternehmen ernsthaft im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements engagieren können, sollte dabei auch der Ausbau des ÖPVN in Gewerbegebieten vorangetrieben werden. 3. Langfristige Maßnahmen Zu Punkt 10. "Langfristige Strategie" des Lärmaktionsplans liegen in dem konsultierten Entwurf vom 23.11.2023 noch keine Maßnahmenvorschläge vor. Die IHK behält sich daher eine abschließende Stellungnahme vor und bittet um	Die langfristigen Maßnahmen ergeben sich aus den bereits im onsplans. LAP enthaltenen Maßnahmen, sofern absehbar wird, dass sie in den nächsten fünf Jahren nicht	Keine Änderung des Lärmakti- onsplans.



Burggemeinde Brüggen – Lärmaktionsplan 4. Runde

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

Es sind keine weiteren Hinweise eingegangen.



Burggemeinde Brüggen – Lärmaktionsplan 4. Runde

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

3 Kreis Viersen	2 Landesbetrieb Straßenbau NRW Regionalnieder- lassung Nieder- rhein Planung & Im- missionsschutz	1 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	Träger öffentli- cher Belange
17.05.2024	13.05.2024	29.04.2024	Eingangs- datum
Rathausmarkt 3 41747 Viersen	Breitenbachstr. 90 41065 Mön- chengladbach	Fontainengra- ben 200 53123 Bonn	Adresse
Natur- und Landschaftspflege: Aus Sicht von Natur und Landschaft bestehen Bedenken gegen Planungen des o. g. Lärmaktionsplans. Der bei der 1. Beteiligung angesprochene geschützte Landschaftsbestandteil LP4n_GL2.4.200 wurde im Rahmen der Landschaftsplanumstellung nicht in den neuen Landschaftsplan "Grenzwald/Schwallm" übernommen. Im Bereich der geplanten Mittellinsel mit Fahrbahnversatz am Ortseingang Genholt Nord liegt jedoch weiterhin der gesetzlich GGL_LP4n_2.6.81. Bei dem Straßenabschnitt handelt es sich zudem um eine nach § 29 BNatSchG i. V. m. § 41 LNatSchG NRW geschützte Allee. Eine Beeinträchtigung der Alleebäume und des GGLs durch den Bau einer Mittelinsel mit Fahrbahnversatz kann anhand der eingereichten Planung nicht ausgeschlossen werden. Hier wäre also ein	Der Landesbetrieb bedankt sich für die Beteiligung an der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Brüggen. Mit dem Lärmaktionsplan kann prinzipiell kein Einvernehmen herge- stellt werden.	Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage werden Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt. Es bestehen daher zum angegebenen Vorhaben seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände. Gegen die im Betreff genannte(n) Maßnahme(n) hat die Bundeswehr folgende Anmerkung. Die von Ihnen beabsichtigte(n) Maßnahme(n) befindet / befinden sich im Bereich des Militärstraßengrundnetzes B229 Ich weise darauf hin, dass sich Ihr Plangebiet im Bereich des Militärstraßengrundnetzes befindet. Hier ist mit Lärm- /und Abgasimmissionen zu rechnen. Ferner weise ich darauf hin, dass spätere Ersatzansprüche gegen die Bundeswehr nicht anerkannt werden können.	Hinweise
Der Lärmaktionsplan ist ein strategisches Planungskonzept. Die konkrete Umsetzung erfolgt durch den Straßenbaulastträger, Straßen.NRW. In dem dafür notwendigen Planungsverfahren werden die Belange des Natuschutzes selbstverständlich berücksichtigt.	Zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnis genommen.	Abwägung
Keine Anderung des Lärmakti- onsplans.	Keine Änderung des Lärmakti- onsplans.	Keine Änderung des Lärmakti- onsplans.	Änderung Lärmaktionsplan

4		Trä ch
Vodafone West GmbH		Träger öffentli- cher Belange
27.05.2024		Eingangs- datum
Ferdinand- Braun-Platz 1 40549 Düssel- dorf		Adresse
Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone-Gesellschaft(en) gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. In Ihrem Planbereich befinden sich Tele-kommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte geben Sie dabei immer unsere obenstehende Vorgangsnummer an.	naturschutzrechtliches Befreiungsverfahren durchzuführen. Eine Befreiung kann an dieser Stelle jedoch nicht in Aussicht gestellt werden. Bei Rückfragen können Sie uns gerne kontaktieren (naturschutz@kreis-viersen.de). Technischer Umweltschutz – Wasserrecht, Bodenschutz und Immissionsschutz: Das Amt für Umweltschutz ist für Verkehrslärm nicht zuständig. In der Entwurfsfassung zum Lärmaktionsplan 4. Runde der Gemeinde Brüggen aus April 2024 wird auf Seite 2 aufgeführt, dass die Gemeinde Brüggen außerhalb von Ballungsräumen liegt. Nur in Ballungsräumen sind die Industrie- und Gewerbebetriebe mit IED-Anlagen (Industrial Emissions Directive) zu kartieren, sowie Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr. Probleme mit dieser Lärmquelle sind deshalb in den Nicht-Ballungsräumen außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln." Laut Definition ist ein Ballungsraum "einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;" Die hier betroffene Kommune ist demnach kein sogenannter Ballungsraum. Bevölkerungsschutz – Brandschutz: Bevölkerungsschutz – Brandschutz: Es bestehen keine Bedenken oder Anregungen.	Hinweise
Zur Kenntnis genommen.	Zur Kenntnis genommen. Zur Kenntnis genommen.	Abwägung
Keine Änderung des Lärmakti- onsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	Änderung Lärmaktionsplan

5 IHK Mittlerer Niederrhein Geschäftsbe- reich Industrie, Klima- schutz und Mo- bilität		Träger öffentli- cher Belange
28.05.2024		- Eingangs- datum
Postfach 101062 47710 Krefeld		Adresse
Bitte beachten Sie, dass Umverlegungen an unserem Bestandsnetz nicht ohne schriftliche Genehmigungen erfolgen dürfen. Kosten für dadurch entstandene Stillstandszeiten werden von den Vodafone-Gesellschaft(en) nicht übernommen. Vor Baubeginn sind aktuelle Planunterlagen vom ausführenden Tiefbauunternehmen anzufordern. Unsere kostenlosen Planauskünfte sind erreichbar via Internet über die Seite: https://www.vodafone.de/immobilienwirtschaft/hilfe/planauskunft/index.html Dort kann man sich einmalig registrieren lassen und Planauskünfte einholen. Bitte beachten Sie: Es müssen aktuell immer zwei Planauskünfte für Bestandsnetz der Vodafone Deutschland GmbH und Vodafone GmbH / Vodafone West GmbH angefordert werden. Bitte beachten Sie: Bei einer Stellungnahme, z.B. wegen Umverlegung, Mitverlegung, Baufeldfreimachung, etc. oder eine Koordinierung/ Abstimmung zum weiteren Vorgehen, dass die verschiedenen Vodafone-Gesellschaften trotz der Fusion hier noch separat Stellung nehmen. Demnach gelten weiterhin die bisherigen Kommunikationswege. Wir bitten dies für die nächsten Monate zu bedenken und zu entschuldigen. die Burggemeinde Brüggen hat den überarbeiten Entwurf des Lärmaktionsplans der 4. Stufe vorgelegt. Die IHK Mittlerer Niederrhein hat bereits im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung vom 12. Januar 2024 bis zum 13. Februar 2024 eine Stellungnahme zu dem Entwurf des Lärmahme vom 13. Februar 2024 vorgetragenen Anregungen und Hinweise vollinhaltlich aufrecht. Sie bittet um Berücksichtigung im weiteren Planaufstellungsverfahren.	Sollten aus Ihrer Sicht Änderungen am Bestandsnetz der zuständigen Vodafone-Gesellschaft(en) notwendig werden, bitten wir um schnellstmögliche, schriftliche Kontaktaufnahme, mindestens jedoch drei Monate vor Baubeginn.	Hinweise
Zur Kenntnis genommen.		Abwägung
Keine Änderung des Lärmakti- onsplans.		Änderung Lärmaktionsplan



Anhang III Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

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



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

Die vollständige EU-Umgebungslärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter

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

eingesehen werden.