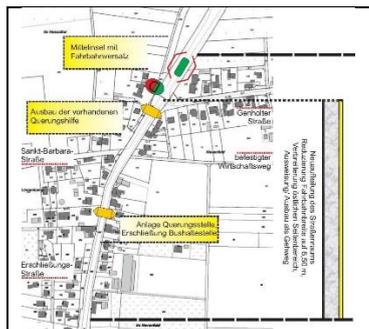
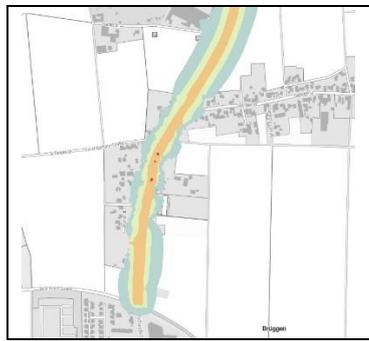


# Burggemeinde Brüggen Lärmaktionsplan 4. Runde

Entwurf, Arbeitsstand: 2024-04-24





# 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

Aachen, November 2023



## INHALTSVERZEICHNIS

### Gliederung gemäß V EU-Umgebungslärmrichtlinie

1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	2
2.	Zuständige Behörde	5
3.	Rechtlicher Hintergrund	6
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	10
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	11
	5.1 Auswertung der Lärmkarten.....	11
	5.2 Belastungsachse .....	17
	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 Lärminderung	27
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	28
	9.1 Managementansatz zur Lärminderung .....	28
	9.2 Belastungsachse Straßenverkehr – Ortsdurchfahrt Genholt .....	30
	9.3 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung .....	36
10.	Langfristige Strategie	37
11.	Finanzielle Informationen	38
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	39
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	40



## Anhänge

- I.1 Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase
- I.2 Hinweise aus der Mitwirkung der TÖB – 1. Phase
- II.1 Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase
- II.2 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 $L_{night}$ .....	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 .....	35

## TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 3.1:	Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen .....	9
Tab. 3.2:	Beurteilungspegel der 16. BImSchV (Lärmvorsorgewerte) .....	9
Tab. 4.1:	Empfehlungen zu den Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung (UBA) .....	10
Tab. 5.1:	Mindestabstände von Straßenlärmquellen zu potenziell ruhigen Gebieten auf dem Land .....	22
Tab. 6.1:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen .....	24
Tab. 6.2:	Lärmbelastete Flächen – Straßenverkehr .....	25
Tab. 6.3:	Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr .....	25
Tab. 8.1:	Umsetzungsstand Maßnahmen der 3. Runde .....	27
Tab. 9.1:	Rahmenbedingungen B 221 Brachter Straße .....	30



## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

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



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

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

### Ballungsraum

Ein Ballungsraum ist ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer. Im Land Nordrhein-Westfalen definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die 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 die Schienenwege von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr. In der Burggemeinde 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 Lärminderungsplanung.

### Gewerbelärm

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

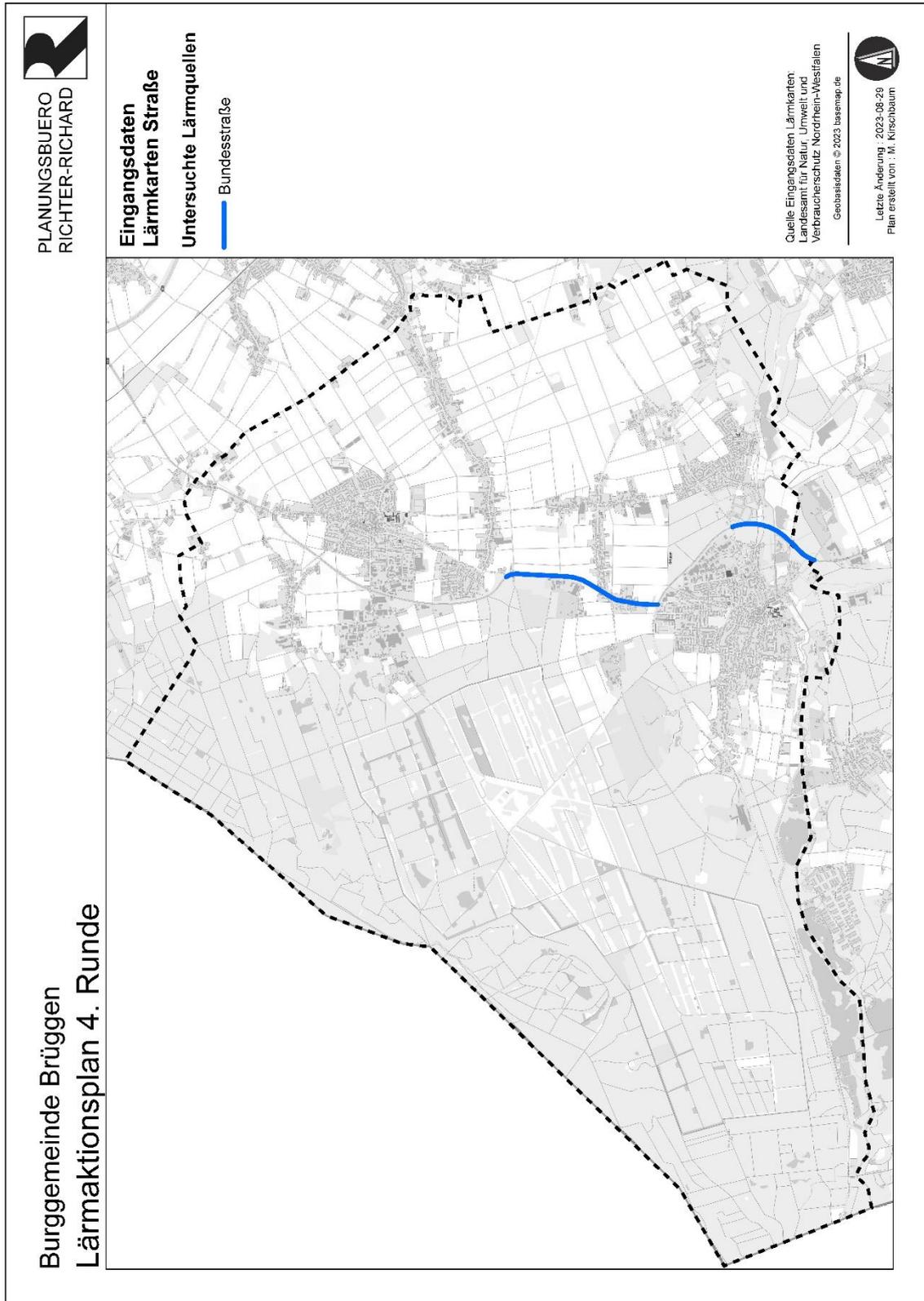


Probleme mit dieser Lärmquelle sind deshalb in den Nicht-Ballungsräumen deshalb außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

### 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.



PLANUNGSBUERO  
RICHTER-RICHARD

**Eingangsdaten  
Lärmkarten Straße**  
**Untersuchte Lärmquellen**  
— Bundesstrasse

Quelle Eingangsdaten Lärmkarten:  
Landsant für Natur, Umwelt und  
Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen  
Geobasisdaten © 2023 basemap.de



Letzte Änderung: 2023-08-29  
Plan erstellt von: M. Kirschbaum

Abb. 1.1: Eingangdaten 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-Balungsräumen 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/](http://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 BImSchG), das wiederum die Unterlagen an die EU-Kommission weiterleitet.



### 3. Rechtlicher Hintergrund

#### Vorbemerkung

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

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

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

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



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

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

## EU-Recht

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

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

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

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

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

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

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

## Nationale Umsetzung des EU-Rechts

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

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

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

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

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

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

## Nationales Recht zum Lärmschutz

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

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

Tab. 3.1: Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen

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

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

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

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

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

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

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



## 4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

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

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

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

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

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

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

Quelle: Umweltbundesamt 2022

Die Burggemeinde Brügglen 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  $L_{night}$ .

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



## 5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

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

### 5.1 Auswertung der Lärmkarten

Die Straßenabschnitte der B 221 zwischen Knotenpunkt Brügggener Straße und nördlichem Ortszugang 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/ Brügggener Straße einzelne Wohngebäude betroffen sind, ist für die Maßnahmenentwicklung keine Neuberechnung bzw. keine Korrektur erforderlich.

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

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

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

Die unveränderten Eingangsdaten des LANUV zur Berechnung der strategischen Lärmkarten der untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte zeigen die nachfolgenden Abbildungen 5.1 bis 5.4, die strategischen Lärmkarten die Abbildungen 5.5 und 5.6.

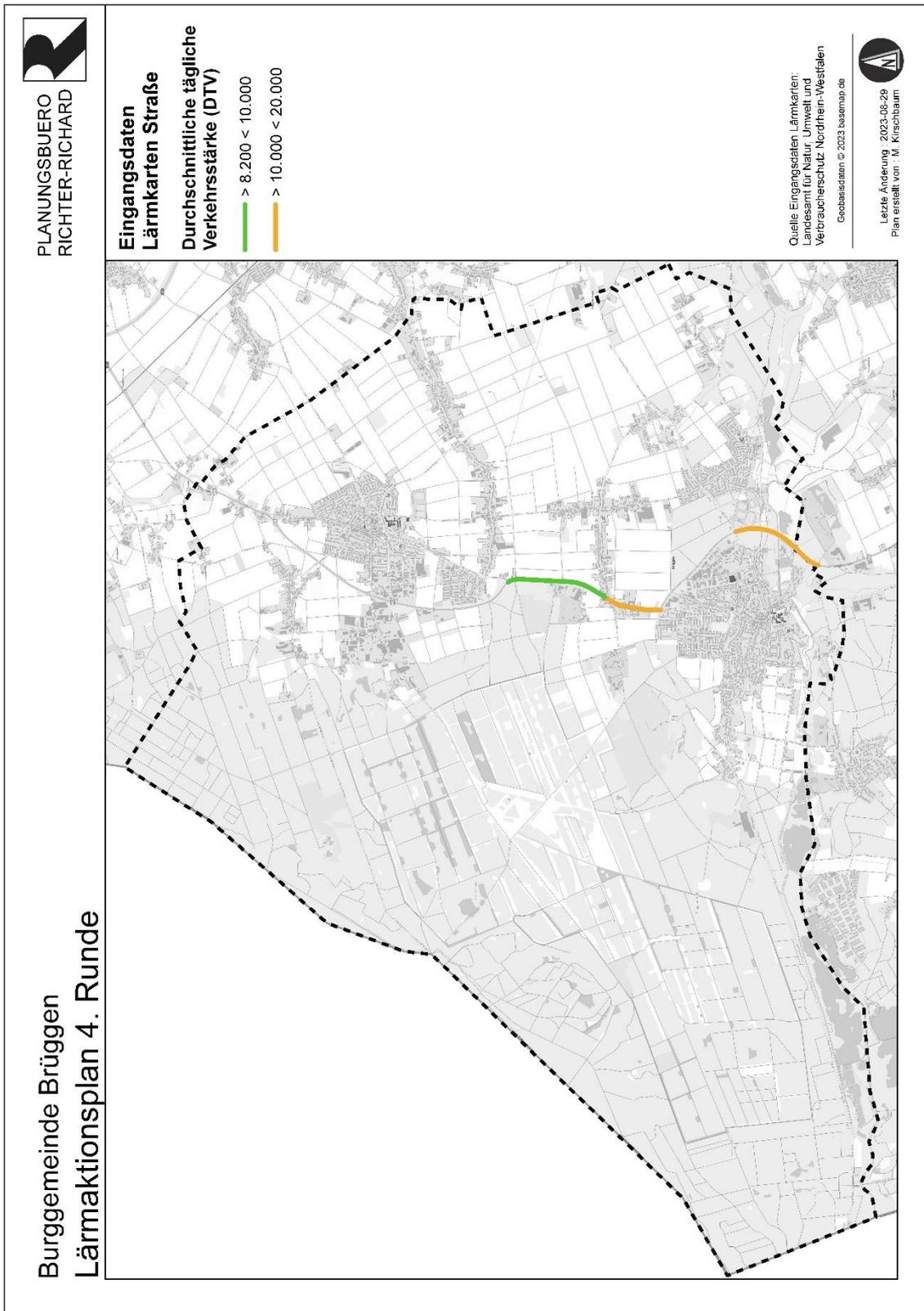


Abb. 5.1: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

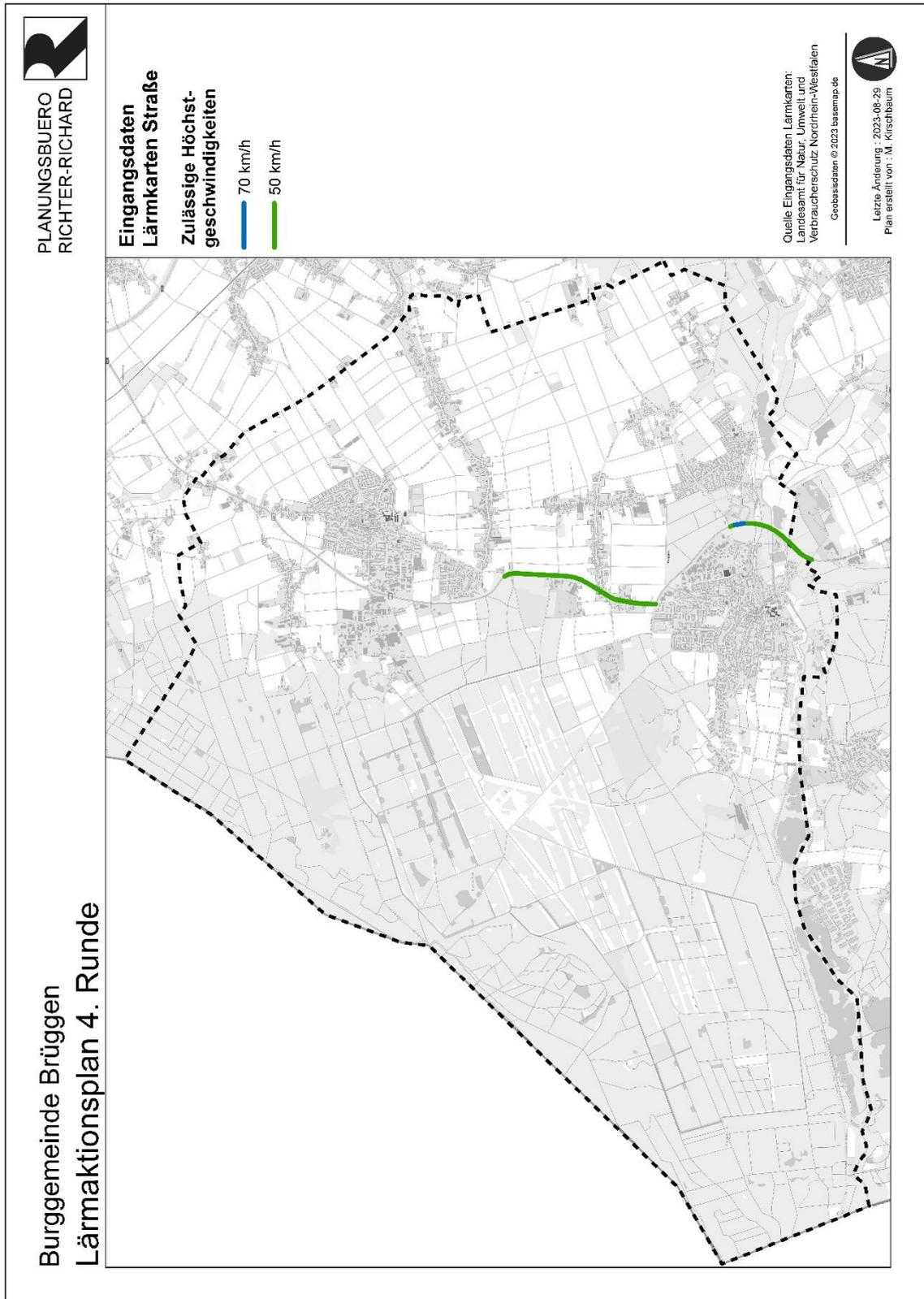


Abb. 5.2: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit

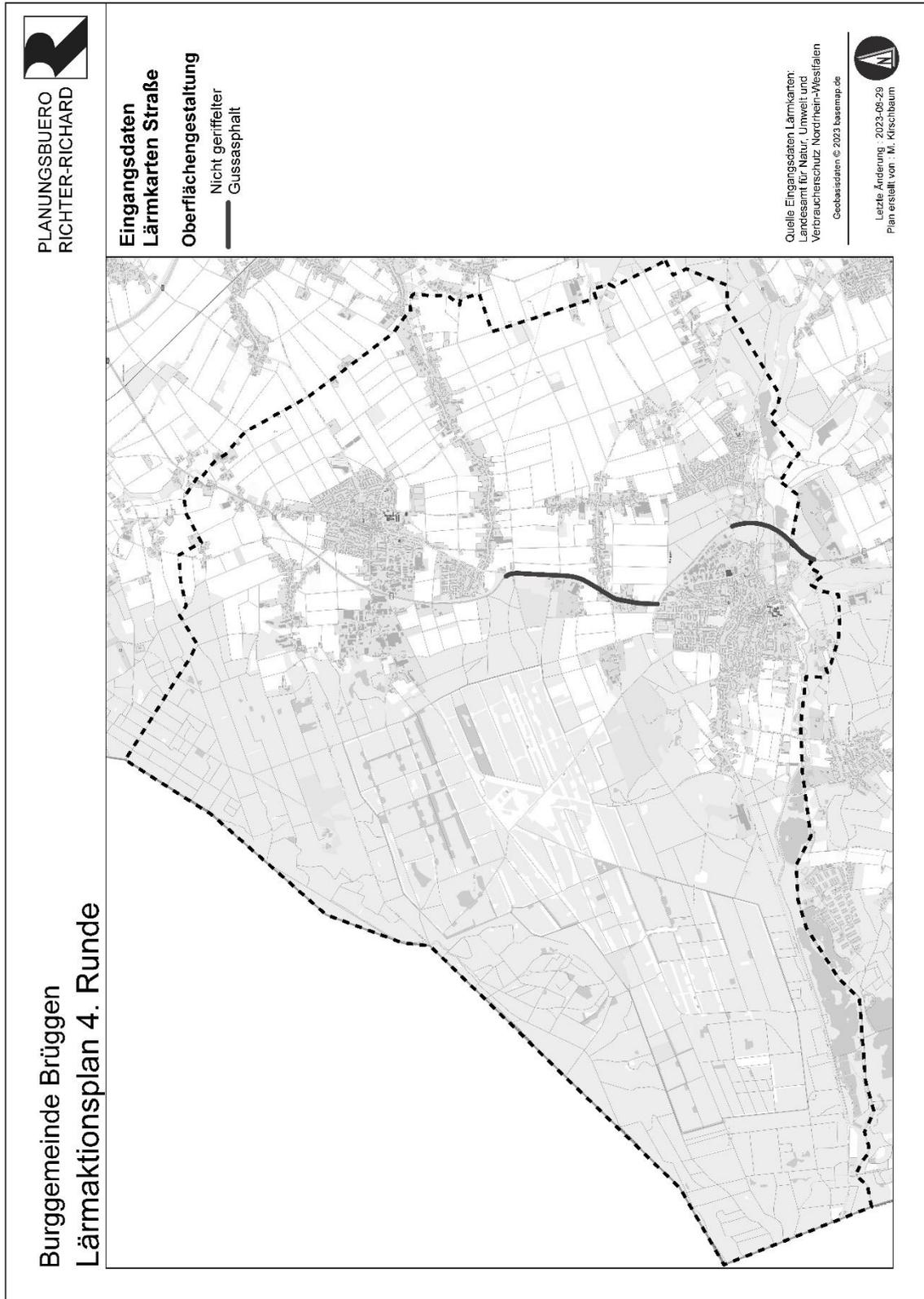


Abb. 5.3: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Fahrbahnoberfläche (gemäß BUB-D)

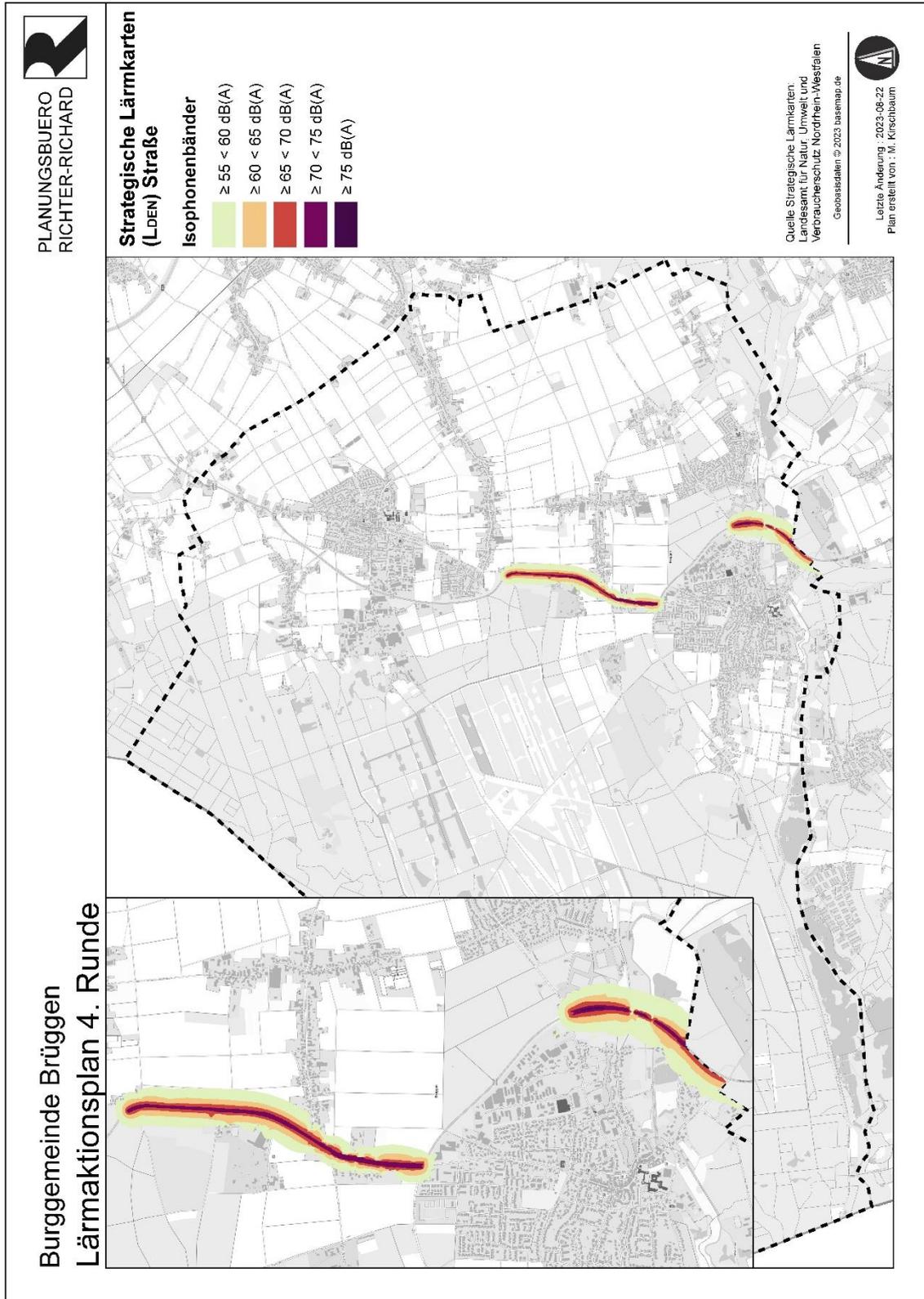


Abb. 5.4: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L<sub>den</sub>

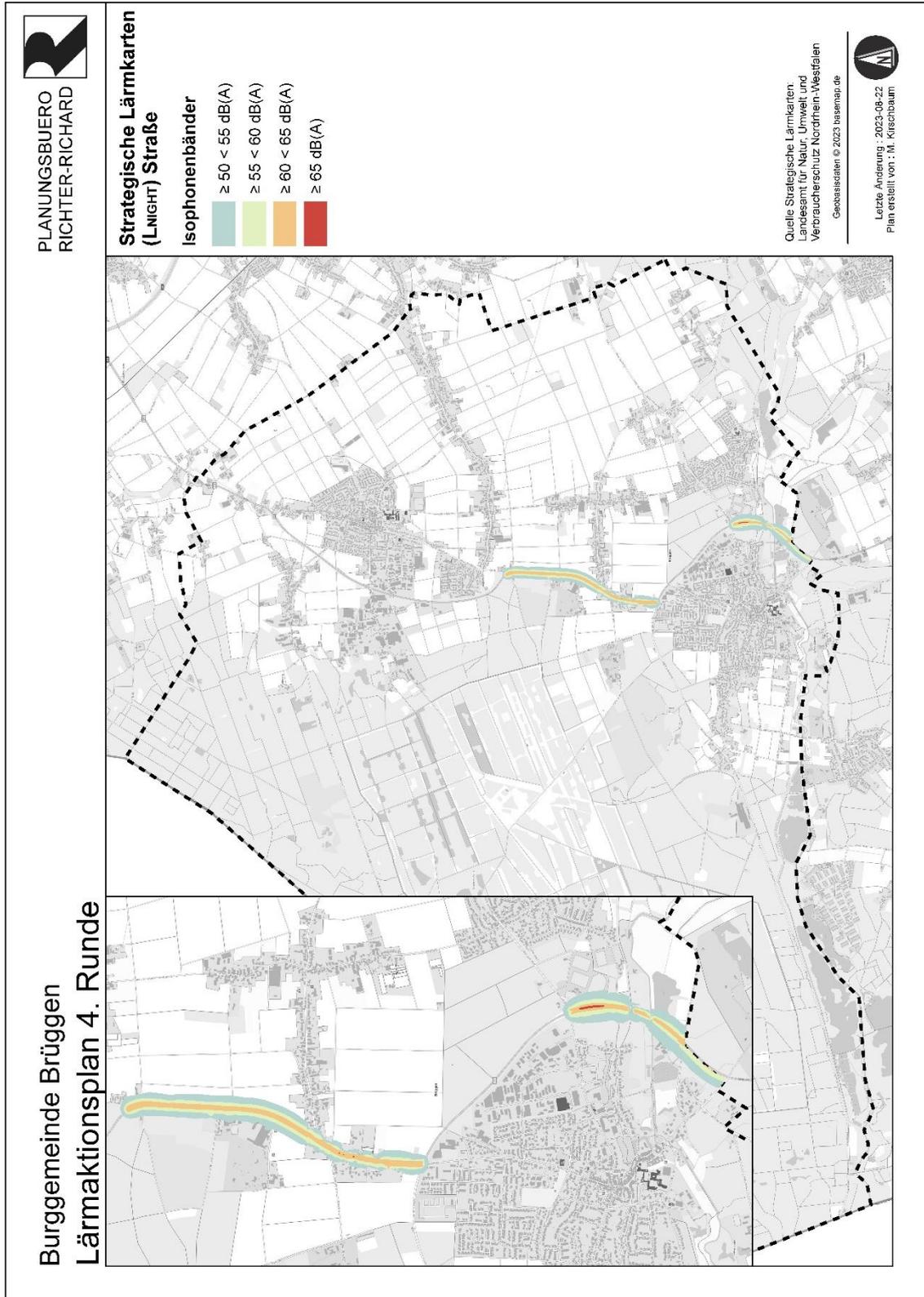


Abb. 5.5: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L<sub>NIGHT</sub>



## 5.2 Belastungsachse

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

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

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

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

Bereiche mit Gebäuden, die sehr hohen Pegeln  $L_{den} > 70$  dB(A)/  $L_{night} > 60$  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  $L_{den} > 65$  dB(A)/  $L_{night} > 55$  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).

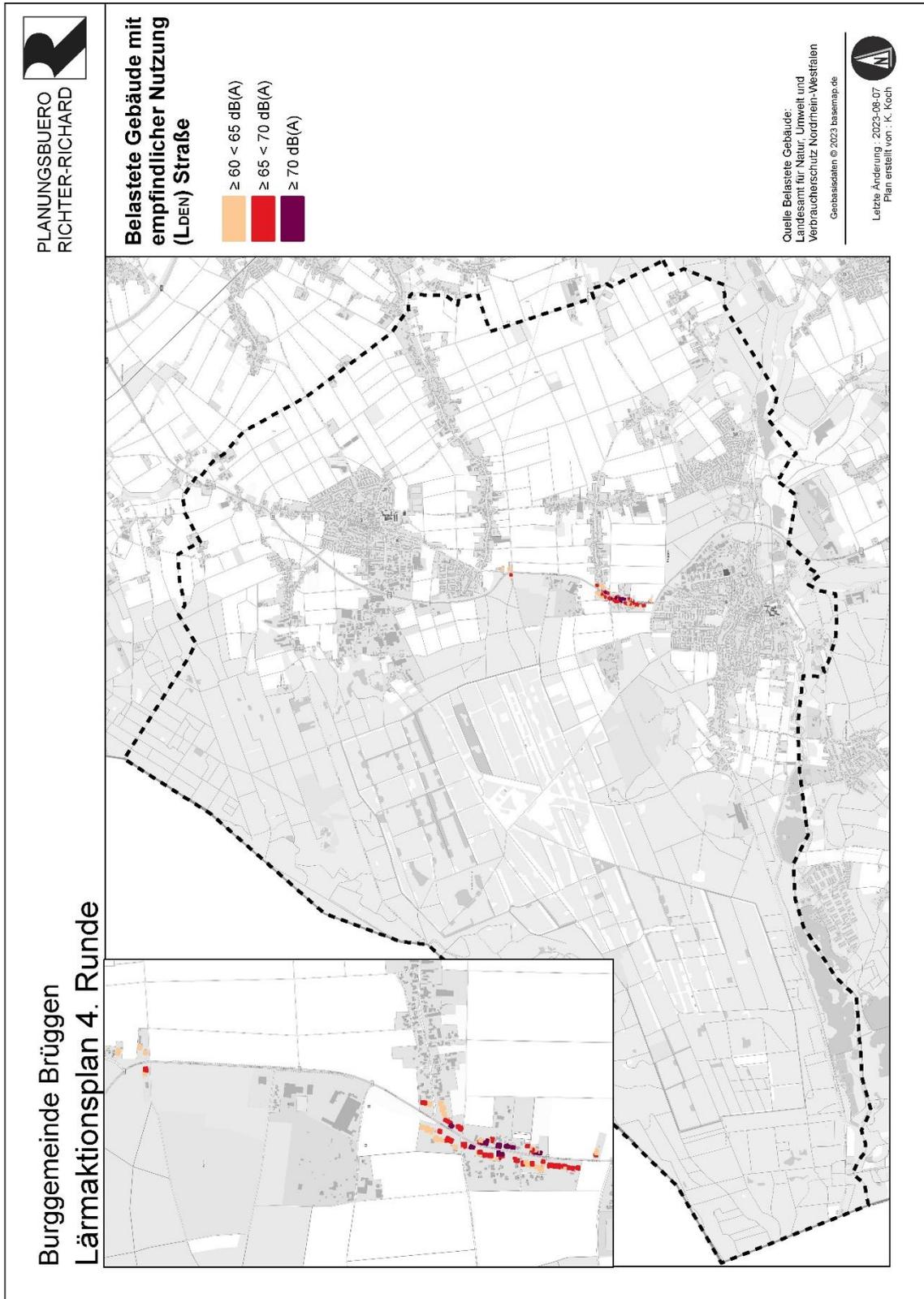


Abb. 5.6: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L<sub>den</sub> >60 dB(A)

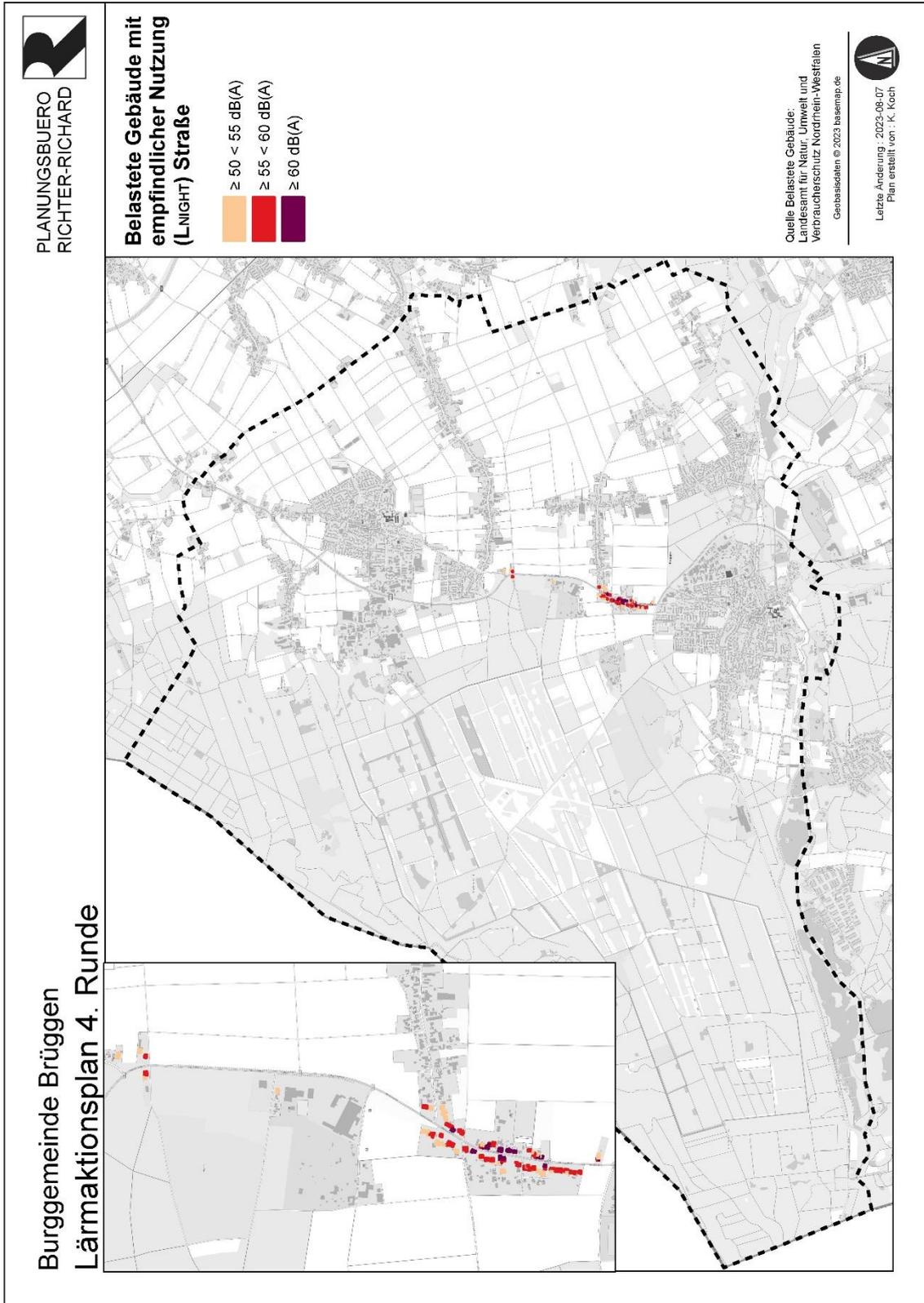


Abb. 5.7: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L<sub>night</sub> >50 dB(A)

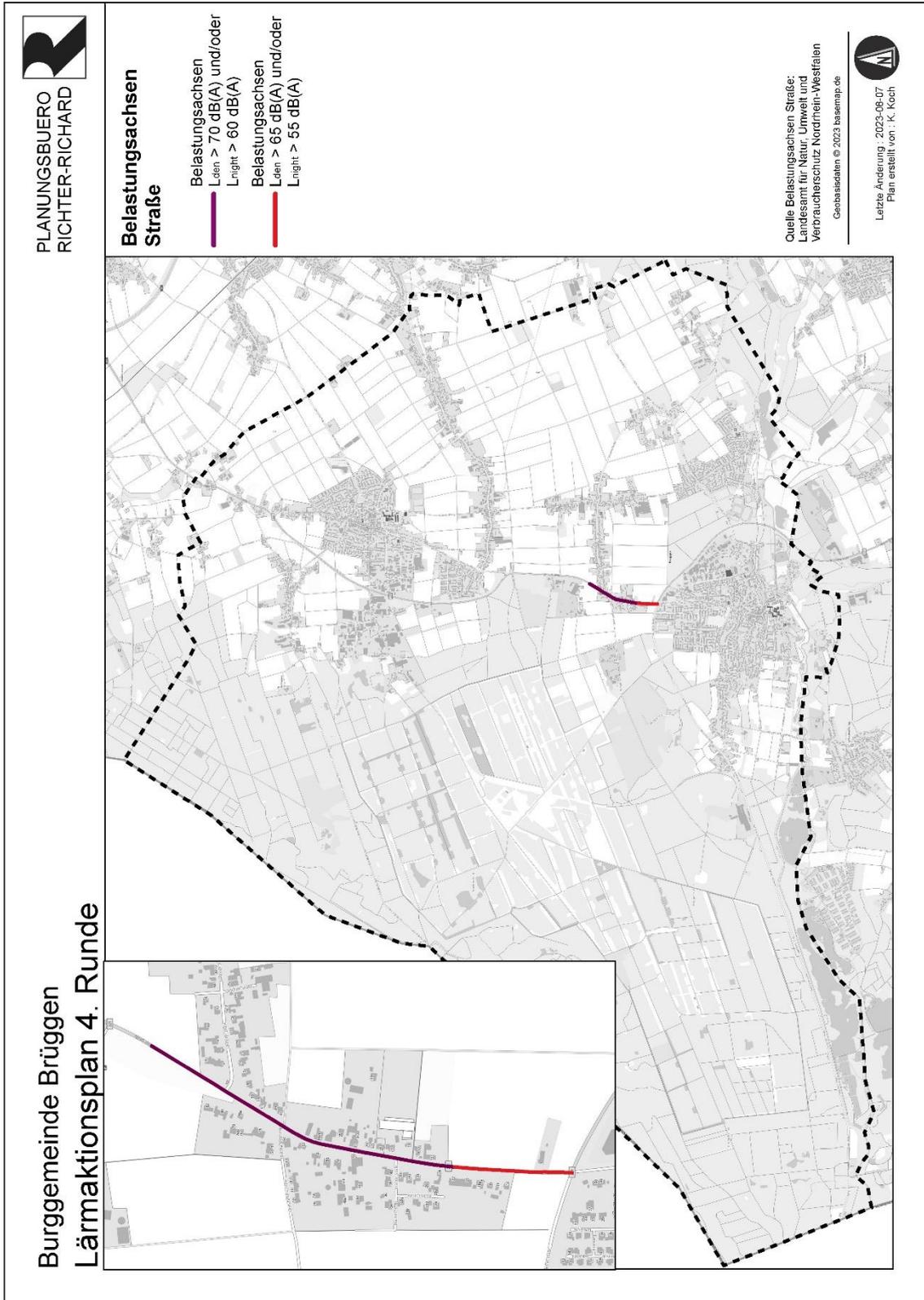


Abb. 5.8: Belastungsachsen Straßenverkehr  $L_{den}/L_{night} > 60/50 \text{ dB(A)}$



## 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 Gewerbe- oder 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 verlärmert 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)<sup>5</sup> sowie der Fachbroschüre des Umweltbundesamtes<sup>6</sup> 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 Gewerbe- oder 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 LAI-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.

<sup>5</sup> LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 2012, 2017 und 2022

<sup>6</sup> 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 Straßenlärmquellen zu potenziell ruhigen Gebieten auf dem Land

Art der Verkehrslärmquelle	Ruhiges Gebiet mit $L_{DEN} < 45$ dB(A) 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  $4$  km<sup>2</sup> 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.



## Ruhige Gebiete in der Burggemeinde Brüggen

Mit dem Brachter Wald im Naturpark Schwalm-Netze 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. Runde 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 aufgeführten Zahlen beruhen auf Modellrechnung und nicht aufgrund örtlich konkreter Daten. Insbesondere in kleineren Gemeinden im ländlichen Raum sind deshalb nennenswerte Abweichungen von den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort nicht auszuschließen.

Tab. 6.1: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen

$L_{DEN}$ [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	$\geq 75$
N	58	55	80	18	0

$L_{night}$ [dB(A)]	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	$\geq 70$
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  $\geq 55$  dB(A) betroffen, davon 19 Personen mit Pegeln  $\geq 60$  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 <sub>den</sub> [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km <sup>2</sup> ]	0,7	0,2	0

0,9 km<sup>2</sup> sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel einem Pegel >55 dB(A) ausgesetzt, davon 0,2 km<sup>2</sup> 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 <sub>den</sub> [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<sub>den</sub> belastet, keine mit sehr hohen Pegeln >75 dB(A) L<sub>den</sub>. 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 XXX im Ausschuss XXX vorgestellt und die Offenlage beschlossen. Diese erfolgte vom 12.01. bis 13.02.2024 als öffentliche Auslegung. Begleitend zur Offenlage bot die Gemeinde Brügglen am XXX eine Bürgersprechstunde an. Alle Interessierten hatten die Möglichkeit, sich mit Fachleuten aus der Verwaltung und des bearbeitenden Büros über Lärmprobleme und mögliche Lösungen auszutauschen.

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

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

Hinweis: Wird nach Abschluss des Mitwirkungsverfahrens ergänzt.



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

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

Tab. 8.1: Umsetzungsstand Maßnahmen der 3. Runde

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

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
<b>Beschlossene Maßnahmen der Runde 3</b>		
<b>B 221 – Bereich Hülst</b>		
Verringerung der Lärmimmissionen	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 lärm-mindernden 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>B 221 – Bereich Genholt</b>		
Verringerung der Lärmimmissionen	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 lärm-mindernden 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 Lärminderung

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

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

Bei der Aufstellung 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 Lärminderungspotenziale ausgeschöpft sind, kommt eine Minderung am Immissionsort in Betracht. Diese Rangfolge leitet sich aus dem Grundprinzip des Umweltschutzes ab, Umweltauswirkungen möglichst an der Quelle zu vermeiden.

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

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

die nur bei systematischen, gesamtgemeindlichen Maßnahmen lärmindernd wirken, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,

die überwiegend lokal zur Lärminderung beitragen.

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

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

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



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

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

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

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

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

## 9.2 Belastungsachse Straßenverkehr – Ortsdurchfahrt Genholt

Tab. 9.1: Rahmenbedingungen B 221 Brachter Straße

		B 221 Brachter Straße					Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
		Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Fahrbahnbelag [NWSIB]	V <sub>zul</sub> [km/h]	L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>
		von	bis					
		Ortseingang Genhold Nord	Genholter Straße	9.935	SMA	50	65,4	55,8
		Genholter Straße	Swalmener Straße	10.219	SMA	50	73,2	63,6
Infrastruktur		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	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 Beginn beidseitige Bebauung, einseitiger Geh- und Radweg auf der Westseite ab beidseitiger Bebauung Richtung Bracht						
	Querschnitt	Geh- und Radweg 2,50 m – Grünstreifen 1,95 m – Bord ca. 0,12 m – Fahrbahn 7,80 m – Rinne ca. 0,80 m			Die Fahrstreifen mit 3,90 m Breite sind für eine Ortsdurchfahrt zu breit.			
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder 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 St.-Barbara-Straße			Keine Unfallschwer- oder Unfallhäufungspunkte			
ÖPNV		Bushaltestelle "Genholt", Richtungshaltestellen leicht versetzt Höhe Brachter Straße Nr. 50 und 51 Linie 067 Brüggem "Zentrum" – Nettetal Schaag "Hubertusplatz", Linie 074 Süchteln "Busbahnhof" – Nettetal "Am Schwimmbad"			Bedienung zwischen 10:30 und 16:00 Uhr Erhöhter Bord an Haltekannte auf der Westseite; auf der Ostseite kein Ausbau des Seitenbereichs			
Realnutzung		Wohnen, Gärtnerei, Gastronomie, Heimtierbedarf						
Baustruktur Wohnbebauung		1- bis 2-geschossige Bebauung, offene Bauweise, wechselnde Ausrichtung giebelständig/ traufständig, heterogene Bauweise			Auf Westseite weitgehend begrünte Vorgärten, auf Ostseite schließen undefiniert private oder öffentliche Hausvorbereiche unmittelbar an die Fahrbahn angrenzend			

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



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 Hauptortes 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 lärmindernde Wirkung  $\leq 60$  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 an oder besitzt nur schmale Vorbereiche.



Ortsdurchfahrt Genholt, ungesichertes Queren der Fahrbahn

Auf der Ostseite ist kein Geh- oder Radweg vorhanden. Nur auf der Westseite gibt es einen gemeinsamen Geh- und Radweg, der im Zwei-Richtungsverkehr genutzt wird. Die dadurch erzwungenen "wildern" 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.



Ortsdurchfahrt Genholt, Querungshilfe Genholter Straße



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 lärmbeeinträchtigte 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, Höhe Haus Nr. 50

## Maßnahmenvorschläge

- Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zumindest im Bereich Brachter Straße, Haus Nr. 15 bis Haus Nr. 51. Reduzierung der Lärmimmissionen um 2,4 dB(A). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Bei notwendiger Erneuerung der Fahrbahn Einbau einer lärmindernden 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.
- 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 Erschließung der Richtungshaltestellen, zu prüfen wäre die Zulässigkeit eines Fußgängerüberwegs.
 Zuständig: Straßen.NRW und Straßenverkehrsbehörde.



## Erläuterungen

Der Einbau einer lärmindernden 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  $\leq$ AC 11 um 2,7 dB(A) bei Pkw und 1,9 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h.

Bisher wurde davon ausgegangen, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung durch den Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht ihre lärmindernde Wirkung weitgehend verliert. Neuere Erfahrungen, wie z. B. in Mönchengladbach, deuten darauf hin, dass mit einer Kombination aus lärmindernder 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 Gemeindecindergarten 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, 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.

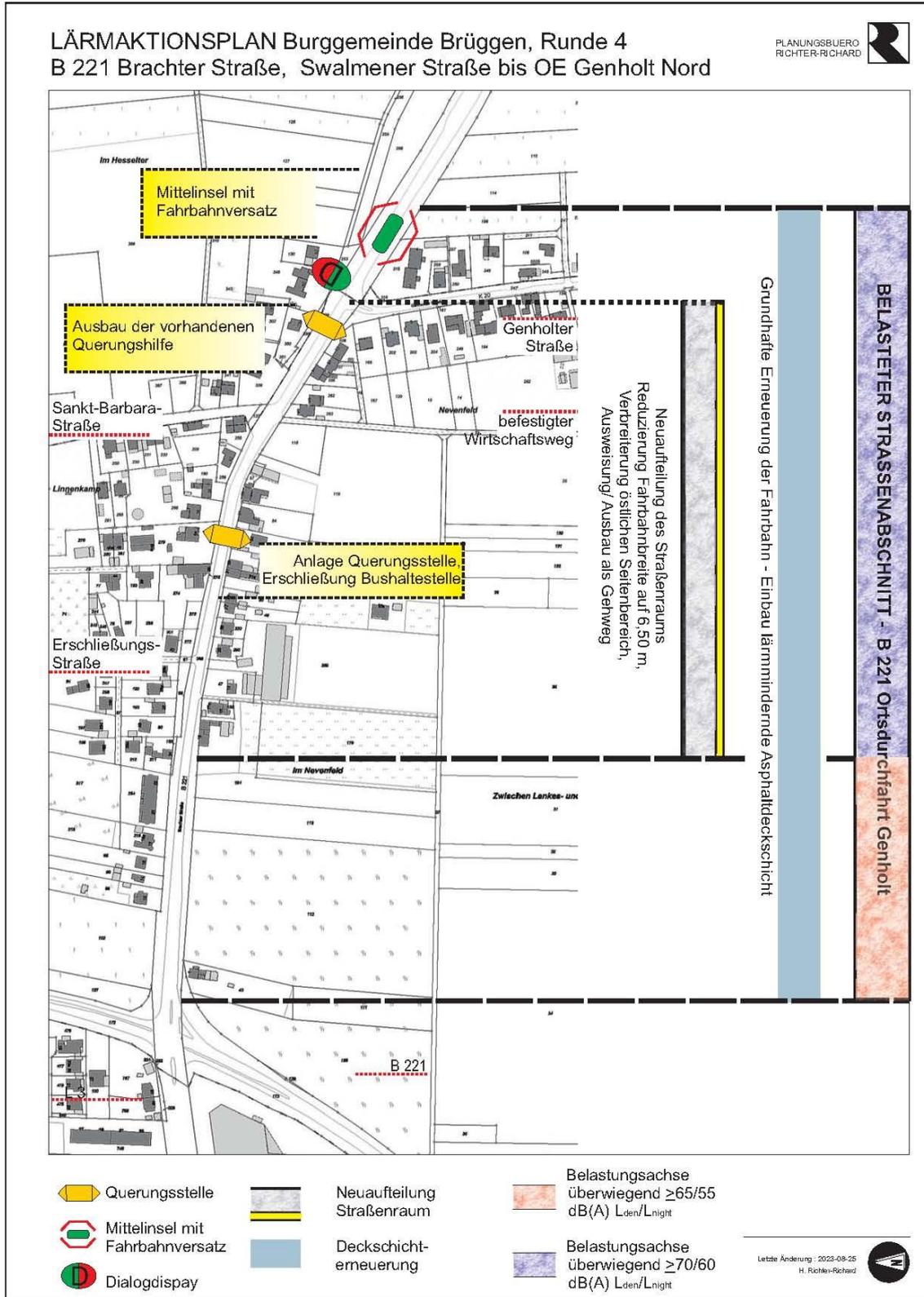


Abb. 9.1: Maßnahmen Ortsdurchfahrt Genholt

### 9.3 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung

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

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

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

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

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

2022 betrug der Flottenanteil der E-Fahrzeuge am Pkw-Bestand 2,4 %, die Bundesregierung strebt bis 2030 einen Marktanteil von 33 % an – derzeit erscheint 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 Lärminderung, aber nicht der Schlüssel zu einer leisen Stadt.

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



## 10. Langfristige Strategie

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

[Hinweis: Wird nach Abstimmung der Maßnahmen übernommen.](#)

Ziel ist es, langfristig die Umwelthandlungsziele des 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 betragen XXX,XX EUR (einschl. 19 % MwSt.).

Hinweis: Wird ergänzt nach Abschluss der Planaufstellung.

### Kosten-Nutzen-Analyse

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

### Fördermöglichkeiten

Über bestehende Programme und förderfähige Maßnahmen informiert das "Förderportal Lärmschutz" des Umweltministeriums NRW: [www.laermschutz.nrw.de/Foerderprogramme](http://www.laermschutz.nrw.de/Foerderprogramme). Die NRW-Bank berät zudem öffentliche Kunden im Vorfeld der Förderanträge kostenlos und unverbindlich über den Einsatz geeigneter Förderprogramme.

Zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen können viele "fachfremde" Förderprogramme des Bundes und der Länder genutzt werden, da die Förderkulissen häufig Maßnahmen enthalten, die zwar nicht originär dem Lärmschutz zuzuordnen sind, gleichwohl eine lärmindernde 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 gibt Straßen.NRW unter [www.strassen.nrw.de/umwelt/laermschutz.html](http://www.strassen.nrw.de/umwelt/laermschutz.html). Ansprechpartner sind die entsprechenden Regionalniederlassungen von Straßen.NRW.



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

Die Überprüfung dadurch erfolgen, dass

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



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

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

Hinweis: Es kommt das vereinfachte Verfahren des UBA zum Einsatz und wird nach finaler Abstimmung der Maßnahmen ergänzt.



Anhang I.1

Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

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

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
Beteiligung 1	08.02.2024	St. Barbara Str. 4 41379 Brügglen	<p>Leider habe ich bis jetzt keine Möglichkeit gesehen, im Beteiligungsportal der Gemeinde Brügglen unsere Anmerkungen einreichen zu können. Aus diesem Grund geschieht das nun per Mail. Folgende Anmerkungen zum Lärmaktionsplan möchte ich Ihnen zusenden:</p> <p>Grundsätzlich begrüßen wir den Lärmaktionsplan im Bereich der Ortsdurchfahrt Genholt. Auch wenn wir Anwohner der St. Barbara Straße sind, grenzt indirekt unser Grundstück an die B221. Allerdings haben wir noch folgende Fragen/Anmerkungen:</p>		
			<p><b>Frage an die Gemeinde zu Seite 28, Ruhige Gebiete in Brügglen</b></p> <p>Dort wird auf die Situation des LKWs Verkehr zu den Zufahrten der vier Tonabbaugelände eingegangen. Und auf die damit eingehende Geräuschemissionen verwiesen. Das soll im Lärmaktionsplan Runde 5 eine größere Rolle spielen.</p> <p>Inwieweit werden wir als Anwohner der Sankt Barbara Straße in dieser Lärmaktionsplanung einbezogen? Wir sind durch das Tonabbaugelände am Ende der Straße direkt betroffen. Dadurch leben wir leider nicht in einem „ruhigen Gebiet“. Gibt es eine Möglichkeit der frühen Bürgerbeteiligung?</p>	<p>Der Hinweis ist, wie ausgeführt, nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Regelungen müssen außerhalb des Verfahrens zum Lärmaktionsplan getroffen werden.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Zitat: Seite 38</p> <p>„Die vorgeschlagenen Querungsstellen decken besonders empfindliche Standorte ab:</p> <p>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.“</p> <p>Anmerkung: z.Z. befindet sich nur ein gastronomischer Betrieb auf dem genannten Teilstück der B221. Dafür befinden sich auf der Sankt Barbara Straße weitere gastronomische Betriebe und auch zwei Campingplätze.</p> <p>Auch für diesen Bereich wäre eine bessere Anbindung an Bushaltestelle etc. sinnvoll.</p> <p>Leider haben gerade Radfahrer und Fußgänger Schwierigkeiten die B221 in Höhe der Sankt Barbara Straße zu überqueren, um auf der anderen Seite (Feldweg) ihren Weg fortzusetzen.</p>	Als Zustimmung zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			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.		



## Anhang I.2

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

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

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	SWK AG	22.01.2024	Natalie Klein St. Töniser Str. 124 47804 Krefeld	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.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	Wald und Holz NRW Regionalforstamt Niederrhein Fachgebiet Hoheit	25.01.2024	Stefan Falk Moltkestraße 8 46483 Wesel	Zu o.a. Vorgang bestehen forstbehördlich keine Bedenken. Sollte Wald in Anspruch genommen werden, z.B. durch den Bau von Lärmschutzwänden, ist ein separates Waldumwandlungsverfahren durchzuführen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3	Schwalmverband	01.02.2024	Roxana Rottig Borner Str. 45a 41379 Brüggen	Der Schwalmverband ist von dem von Ihnen aufgestellten Lärmaktionsplan nicht betroffen. Dementsprechend gibt es unsererseits keinerlei Einwände oder Anmerkungen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
4	Vodafone West GmbH	05.02.2024	Ferdinand-Baun-Platz 1 40549 Düsseldorf	Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone-Gesellschaft(en) gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektiven 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 Tiefbauunternehmen anzufordern. Unsere kostenlosen Planauskünfte sind erreichbar via Internet über die Seite: <a href="https://www.vodafone.de/immobilienwirtschaft/hilfe/planauskunft/index.html">https://www.vodafone.de/immobilienwirtschaft/hilfe/planauskunft/index.html</a> . 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	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>und Vodafone GmbH / Vodafone West GmbH angefordert werden. Herzlichen Dank! Bitte beachten Sie:</p> <p>Bei einer Stellungnahme, z.B. wegen Umverlegung, Mitverlegung, Baufeldfreimachung, etc. oder eine Koordination/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.</p>		
5	Kreis Viersen Amt für Bauen, Landschaft und Planung 60/1 – Abteilung Kreisentwicklung	05.02.2024  Sandra Sieg Rathausmarkt 3 41747 Viersen	<p><u>Natur- und Landschaftspflege:</u> 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 Beeinträchtungsverbot 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.</p> <p><u>Technischer Umweltschutz:</u> 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</p>	<p>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.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>	

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

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			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.		
			<u>Radverkehr:</u> 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. Ergänzungsrouten dar. Das Konzept steht auf der Internetseite des Kreises Viersen zum Download zur Verfügung. Für die erstellte überörtliche Netzkonzeption sind (für die Außerorts-Strecken) Mängelanalysen und Maßnahmensteckbriefe erstellt worden. Ich weise darauf hin, dass für den genannten Abschnitt keine 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 Radwanderetzes (Niederrheinroute, Rundweg Brüggen, Radverkehrsnetz NRW, Radknotenpunktnetz).	Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.	<b>Ergänzung der strategischen Maßnahmen im Lärmaktionsplan.</b>
			<u>Infektions- und Umwelthygiene:</u> Nach Durchsicht der Unterlagen bestehen aus gesundheitlicher Sicht zum derzeitigen Erkenntnisstand gegen das oben genannten Planverfahren grundsätzlich keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<u>Bevölkerungsschutz – Brandschutz:</u> Gegen den geplanten Lärmaktionsplan bestehen keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<u>Kreiseigene Infrastruktur und Verkehrsanlagen:</u> Es bestehen keine Bedenken oder Anregungen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<u>Bauaufsicht:</u> Bauordnungsrechtliche Belange sind nicht betroffen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
6	LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland Abt. Bau- und Kunstdenkmalpflege	06.02.2024	Barbara Wunsch Ehrenfriedstr. 19, 50259 Pulheim-Brauweiler	Aus denkmalfachlicher Sicht bestehen keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
7	Handwerkskammer Düsseldorf	13.02.2024	Jonas Sterzenbach Georg-Schulhoff-Platz 1 40221 Düsseldorf	<b>Zu Kapitel 9: Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben</b> <b>Zu 9.2 Belastungsachse Straßenverkehr - Ortsdurchfahrt Genholt</b> Die Maßnahmenvorschläge sind nachvollziehbar und ziel führend. 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.	Zur Kenntnis genommen. Die Hinweise sind im Rahmen der Einzelfallprüfung von der Straßenverkehrsbehörde zu beachten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<b>Zu Kapitel 11 - Finanzielle Informationen</b> 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.	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.	<b>Änderung des Lärmaktionsplans.</b>
				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.	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.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
8 IHK Mittlerer Niederrhein Industrie, Klimaschutz und Mobilität	13.02.2024	Coco Büsing Postfach 101062 47710 Krefeld	<p>Die Burggemeinde Brüggen hat den Entwurf des Lärmaktionsplans der 4. Stufe vorgelegt. Die IHK Mittlerer Niederrhein hat sich mit dem Entwurf des Lärmaktionsplans auseinandergesetzt sowie ihre Mitglieder informiert und befragt. Zu dem Entwurf des Lärmaktionsplans nimmt die IHK wie folgt Stellung:</p> <p><b>1. Maßnahmen an der B 221 - Ortsdurchfahrt Genholt</b> Die B 221 ist für Unternehmen am Niederrhein eine wichtige Verbindungsrouten 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 beispielsweise Richtung Ruhrgebiet. Die IHK begrüßt daher, dass keine Einschränkungen für den LKW-Verkehr geplant sind.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Auf dem Streckenabschnitt der B 221 sind diverse Baumaßnahmen, wie der Bau von Querungssicherungen oder der Reduktion der Fahrbahnbreite, geplant. Mit Blick auf die Bedeutung der Verbindungsrouten und die überregionale Nutzung dieser Straße von Unternehmen am Niederrhein, sollte die Durchfahrt an dieser Stelle auch weiterhin für breitere Fahrzeuge, wie Schwerlastverkehre, gewährleistet bleiben. Bei der Umsetzung ist diesem Aspekt mit Blick auf die Verkehrsfunktion Rechnung zu tragen.</p>	Bei Planung und Bau der Querungssicherungen erfolgt nach dem jeweils aktuellen Stand der Technik. Durch die Querungssicherungen wird die Verkehrsfunktion der B 221 und damit auch die Nutzbarkeit durch die Unternehmen Straße nicht beeinträchtigt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Bei konkreten Straßenumbauten sollten betroffene Unternehmen (auch im weiteren Umfeld) vor einer ersten Entwurfsplanung informiert und in die Planung einbezogen werden. Nur so können konkrete Betroffenheiten der Wirtschaft zu einem frühen Zeitpunkt identifiziert und negative Auswirkungen vermieden werden. Der Dialog mit den Unternehmen sollte während der weiteren Planung und Umsetzung kontinuierlich weitergeführt werden, mit dem Ziel gemeinsam die bestmögliche Variante zu finden.</p>	Die Anregung zur Information betroffener Unternehmen von konkreten Straßenumbauten wird zur Kenntnis genommen. Durch die Querungssicherungen wird die Verkehrsfunktion der B 221 und damit auch die Nutzbarkeit durch die Unternehmen Straße nicht beeinträchtigt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p><b>2. Öffentlicher Nahverkehr</b> Unter dem Punkt 9.3 "Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung" wird im Lärmaktionsplan die vermehrte Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) angeregt, um den Lärm zu reduzieren. Die IHK weist darauf hin, dass der Umstieg vom Auto auf den ÖPNV nur dann eine echte Alternative sein kann, wenn auch ein attraktives Angebot</p>	Entsprechende Grundlagen bietet das Mobilitätskonzept des Kreises Viersen und vor allem der Nahverkehrsplan für den Kreis Viersen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>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.</p>		
			<p><b>3. Langfristige Maßnahmen</b>  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 Übersendung der Vorschläge, sobald diese bekannt sind.</p>	<p>Die langfristigen Maßnahmen ergeben sich aus den bereits im LAP enthaltenen Maßnahmen, sofern absehbar wird, dass sie in den nächsten fünf Jahren nicht umgesetzt werden können.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>



## Anhang II.1

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

Hinweis: Die Abwägungstabellen werden nach Abschluss des Verfahrens eingefügt.



## Anhang II.2

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

Hinweis: Die Abwägungstabellen werden nach Abschluss des Verfahrens eingefügt.



## Anhang III

### Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

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



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

Die vollständige EU-Umgebungslärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter

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

eingesehen werden.