
Lärmaktionsplan Gemeinde Kranenburg

Stufe IV der Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

Entwurf zur zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung
Januar 2024

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeine Angaben	4
1.1	Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde	4
1.2	Beschreibung der Gemeinde und maßgeblicher Lärmquellen	4
1.3	Rechtlicher Hintergrund	5
1.4	Geltende Lärmgrenzwerte	5
2.	Bewertung der Ist-Situation	7
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	7
2.2	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind	8
2.3	Vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen	8
2.4	Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans	9
3.	Maßnahmenplanung	10
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	10
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	11
3.2.1	Abschnitt B9, Wylar	12
3.2.2	Abschnitt B9, Kranenburg	13
3.2.3	Abschnitt B9, Nütterden	17
3.2.4	Abschnitt B9, Neu-Nütterden	19
3.2.5	Zusammenfassende Empfehlung und Bewertung	21
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	22
3.4	Schutz ruhiger Gebiete	22
3.5	Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert	23
4.	Mitwirkung der Öffentlichkeit	24
4.1	Erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung	24
4.2	Zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung	24

5.	Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan	25
5.1	Kostenschätzung für die untersuchten Maßnahmen	25
5.2	Nutzen-Kosten-Betrachtung	26
6.	Evaluierung des Aktionsplans	28

240126_kla_bericht_e03c.docx

1. Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde:	Gemeinde Kranenburg
Amtlicher Gemeindeschlüssel:	05 1 54 040
Vollständiger Name der Behörde:	Gemeinde Kranenburg
Straße:	Klever Straße
Hausnummer:	4
PLZ:	47559
Ort:	Kranenburg
E-Mail (freiwillige Angabe):	
Internet-Adresse (freiwillige Angabe):	www.kranenburg.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde und maßgeblicher Lärmquellen

Kranenburg ist eine kreisangehörige Gemeinde des Kreises Kleve im Regierungsbezirk Düsseldorf. Sie liegt an der niederländischen Grenze, etwa 15 km südöstlich der Stadt Nijmegen und ist Mitglied der Euregio Rhein-Waal. Nachbargemeinden sind die Kreisstadt Kleve und die Stadt Goch im Osten und Südosten sowie die niederländischen Gemeinden Gennep und Berg en Dal im Westen und Nordwesten.

Kranenburg ist zuständige Gemeinde für die Lärmaktionsplanung für die folgenden, von der Lärmkartierung erfassten Hauptverkehrsstraßen:

- B9 zwischen der Bundesgrenze und der Einmündung Hauptstraße (Ortsteil Wyler)
- B504 zwischen der B9 ("Tennisschläger") und der Anschlussstelle zur B9, Klever Straße
- B9, Teilstück Klever Straße zwischen der Anschlussstelle zur B504 und der Einmündung "Im Hammereisen" (Ortsteil Kranenburg)
- B9, Dorfstraße und Lindenstraße (Ortsteile Nütterden und Neu-Nütterden)

Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind im Gemeindegebiet nicht vorhanden.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung - 34.BImSchV.

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte. Vielmehr sind diese im deutschen Fachrecht verankert. Eine Übersicht über die Lärmgrenzwerte, die als Kriterien für die Evaluierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Bekämpfung und Minderung von Lärm in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet verwendet werden, zeigt Tabelle 1¹.

Die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen liegt in Zuständigkeit der Straßenbaulastträger (hier: Straßen.NRW) auf Grundlage der genannten Regelwerke und Vorschriften. Bei bestehenden Straßen kommt eine Lärmsanierung in der Regel nur in Betracht, wenn eine Überschreitung der in Tabelle 1 genannten Auslösewerte nachgewiesen wird. Dabei ist zu beachten, dass die nach den dort genannten Regelwerken und Vorschriften anzuwendenden Berechnungsverfahren sich von dem Berechnungsverfahren der Umgebungslärmrichtlinie bzw. der Lärmkartierung unterscheiden und daher i.d.R. zur Prüfung von Maßnahmen im Detail Neuberechnungen erforderlich werden. Dennoch können die Ergebnisse der Lärmkartierung als grober Anhaltspunkt angesehen werden, ob die Beurteilungspegel im Bereich der Auslösewerte liegen werden.

¹ Die angegebenen Lärmpegel beziehen sich jeweils auf die Beurteilungszeiträume Tag/Nacht, wobei der Tagzeitraum als die Zeit von 06:00 – 22:00 Uhr und der Nachtzeitraum als die Zeit von 22:00 – 06:00 Uhr festgelegt ist. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Einhaltung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge)²	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes sowie an Schienenwegen des Bundes³	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen⁴	Orientierungswerte für die städtebauliche Planung⁵
Krankenhäuser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 ⁶
Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA)	59/49	64/54	70/60	50/40 (WR) 55/45 (WA)
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/50 (MD, MI) 63/53 (MK)
Urbanes Gebiet	64/54	-	-	60/50
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/55

Tabelle 1: Übersicht über die geltenden Lärmgrenzwerte hinsichtlich Straßenverkehrslärm (Tag / Nacht [dB(A)])

² Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

³ Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1201 und 12 Titel 891 05 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

⁴ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

⁵ DIN 18005: Schallschutz im Städtebau– Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung

⁶ Minimalwert für sonstige Sondergebiete (SO) sowie Flächen für den Gemeinbedarf, soweit sie schutzbedürftig sind. Für Krankenhäuser, Bildungseinrichtungen, Kurgebiete oder Pflegeanstalten ist nach DIN 18005 – Beiblatt 1 ein hohes Schutzniveau anzustreben.

2. Bewertung der Ist-Situation

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde Kranenburg im Ist-Zustand erfolgte für die Hauptverkehrsstraßen durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz (LANUV) NRW. Die Bewertung der Ist-Situation erfolgte im Wesentlichen anhand des vom LANUV veröffentlichten Berichts über die Lärmkartierung⁷, ergänzende Auswertungen insbesondere hinsichtlich der kleinräumigen Verteilung der Betroffenen auf die Schwerpunkte der Immissionssituation erfolgten unter Anwendung des vom LANUV bereitgestellten GIS-Systems ODEN.

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Gemäß dem Bericht über die Lärmkartierung des LANUV (s.o.) sind in dem vom Lärmaktionsplan Kranenburg erfassten Gebiet

- 614 Personen einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt und
- 437 Personen einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt.

Betroffen von einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ist eine Fläche von 1,67 km², dies entspricht rund 2 % der Gemeindefläche. In dem betroffenen Bereich liegen 291 Wohnungen, jedoch keine Krankenhäuser und Schulen.

⁷ Landesamt für Umwelt, Natur- und Verbraucherschutz NRW (LANUV): Bericht über die Lärmkartierung – Gemeinde Kranenburg. Stand: 06.07.2023

2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind

Lärmimmissionen werden von den Betroffenen nicht nur als störend empfunden, sondern können auch zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Betroffenen führen. Für die vom Straßenverkehrslärm betroffenen Personen in Kranenburg ergeben sich entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen⁸ gemäß dem Bericht über die Lärmkartierung (s.o.) folgende Belastungen:

- 115 Personen erfahren starke Beeinträchtigungen;
- 28 Personen leiden unter starken Schlafstörungen.

Ischämische Herzerkrankungen infolge der Belastung durch Straßenverkehrslärm werden in dem von der Lärmaktionsplanung umfassten Bereich in Kranenburg nicht erwartet.

2.3 Vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Die von den Verkehrslärmemissionen der kartierten Straßen am stärksten betroffenen Abschnitte sind:

- B9, Dorfstraße und Lindenstraße (Ortsteile Nütterden und Neu-Nütterden) **215 Gebäude**
- B9, Teilstück der Klever Straße zwischen der Anschlussstelle zur B504 und der Einmündung "Im Hammereisen" (Ortsteil Kranenburg): **43 Gebäude**
- B9 zwischen der Bundesgrenze und der Einmündung Hauptstraße (Ortsteil Wyler): **6 Gebäude**

Im kartierten Bereich der B504 zwischen der B9 ("Tennisschläger") und der Anschlussstelle zur B9, Klever Straße ist dagegen keine Bebauung vorhanden.

⁸ Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ veröffentlichte.

Über die kartierten Bereiche hinaus wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung auch Lärmprobleme in Bereichen genannt, die nicht von der Lärmkartierung erfasst wurden. Hier sind insbesondere die Einflussbereiche der folgenden Straßen zu nennen:

- K44, Hauptstraße im Ortsteil Wyler;
- K44, Nimweger Straße,
- Klever Straße (westlich der Rampe zur B504) und
- Großen Haag im Ortsteil Kranenburg;
- K15, Römerstraße im Ortsteil Nütterden.

Die vorgenannten Bereiche sind nicht als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie bzw. der 34. BImSchV zu betrachten und wurden im Rahmen des Lärmaktionsplans nicht weiter betrachtet.

2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans

Zur Prioritätensetzung werden die folgenden Kriterien herangezogen:

- Grad der Betroffenheit von Lärmproblemen, dargestellt in der absoluten Zahl betroffener Einwohner sowie gewichtet nach Streckenlänge und Schwellwertüberschreitung (Lärmkennziffer LKZ);
- Grad der erreichbaren Verbesserung, dargestellt in der Veränderung der absoluten Zahl betroffener Einwohner sowie in der Veränderung der Lärmkennziffer LKZ;
- Realisierbarkeit im Hinblick auf erforderliche Planungszeiträume sowie die Umsetzbarkeit in der örtlichen Situation;
- Verhältnismäßigkeit im Hinblick auf anderweitige Belange, bei verkehrsrechtlichen Maßnahmen insbesondere hinsichtlich der Anforderungen an Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie mögliche Verkehrsverlagerungen in andere Bereiche;
- Wirtschaftlichkeit, dargestellt im Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Sofern die Kriterien nicht direkt über Maßzahlen (z.B. LKZ, NKV) bewertet werden können, erfolgt eine qualitative Bewertung im Rahmen der Variantenuntersuchung.

3. Maßnahmenplanung

Prinzipiell sind verschiedene Maßnahmen zur Lärminderung denkbar. Dabei sollte „aktiven“ Maßnahmen, durch die bereits die Lärmemission verringert oder der Ausbreitungsweg verlängert wird, der Vorrang gegenüber „passiven“ Maßnahmen am Immissionsort gegeben werden.

Bei den aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Hinblick auf Straßenverkehrslärm sind insbesondere zu nennen:

- Bauliche Maßnahmen an Straßen
 - Lärmindernde Erneuerung des Fahrbahnbelags (Einsatz lärmoptimierter Asphaltarten)
 - Immissionsmindernde Straßenraumorganisation (Verlegung der Fahrbahn zur Erhöhung des Abstands zur Bebauung)
 - Errichtung von Schallschutzwänden bzw. -wällen
- Verkehrsrechtliche Maßnahmen an Straßen
 - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (ggf. differenziert nach Tageszeiten bzw. nach Fahrzeugarten)
 - Einschränkung der Straßenbenutzung für Fahrzeugarten (z.B. Lkw-Durchfahrtsverbote, ggf. differenziert nach Tageszeiten)
- Verkehrsplanerische / Verkehrslenkende Maßnahmen
 - Verkehrslenkung / wegweisende Beschilderung
 - Netzergänzungen zur Entlastung von empfindlichen Straßenräumen
- Mobilitätsmaßnahmen
 - Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Fahrten (Förderung ÖPNV, Fuß- und Radverkehr)

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Bislang sind in Kranenburg noch keine Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen angewendet worden. Die vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzungen sind insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit angeordnet worden.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Im Rahmen des Lärmaktionsplans wird sich auf bauliche Maßnahmen an Straßen und verkehrsrechtliche Maßnahmen konzentriert. Es wird darauf hingewiesen, dass die Handlungsmöglichkeiten der Gemeinde Kranenburg insofern begrenzt sind, dass die betroffenen Straßen durchweg als Bundesstraßen klassifiziert und somit nicht in kommunaler Baulast liegen. Dennoch werden hier Maßnahmen aufgezeigt, die im Hinblick auf das Ziel der Lärminderung sinnvoll sind und in Abstimmung mit dem Baulastträger (Straßen.NRW) bei ggf. ohnehin anfallender Straßenerneuerung berücksichtigt werden sollten. Verkehrsrechtliche Maßnahmen sind durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde beim Kreis Kleve unter Berücksichtigung der straßenverkehrsrechtlichen Lage anzuordnen. Dabei sind die rechtlichen Rahmenbedingungen für verkehrsrechtliche Maßnahmen (insbesondere § 45 (1) Satz 2 Nr. 3 StVO i.V.m. § 45 (9) StVO) zu beachten; nach der Rechtsprechung wird als Voraussetzung für solche Maßnahmen i.d.R. die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (siehe Kapitel 1.4) angesehen.

Zur Bewertung der Maßnahmenwirkung wurden die Maßnahmen in dem vom LANUV bereitgestellten Lärmberechnungsmodell ODEN abgebildet und die Lärmausbreitung sowie die Immissionspegel an den maßgeblichen Fassaden nach der Berechnungsvorschrift BUB und die daraus ermittelte Lärmkennziffer LKZ⁹ ermittelt. Die Bewertung des erzielbaren Nutzens erfolgte über eine tabellarische Auswertung der Betroffenenanzahlen in den Pegelklassen LDEN und einer Bewertung der Lärmschadenskosten (LSK) unter Anwendung der in Kapitel 8.3.2 der LAI-Hinweise (2022) aufgeführten Kostensätze für Lärmwirkungen gemäß der UBA-Methodenkonvention 3.1 (siehe Tabelle 2). Als positiver Nutzen wird dabei der Summe der eingesparten Lärmschadenskosten gegenüber dem Ist-Zustand herangezogen.

Pegelbereich LDEN [dB(A)]	50..54	55...59	60..65	65..70	70..75	>75
LSK-Satz [€/(EW*a)]	63	116	196	306	456	651

Tabelle 2: Kostensätze für Lärmschadenskosten (LSK)

Quelle: UBA Methodenkonvention 3.1 (2020) / LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (2022)

⁹ Die Lärmkennziffer LKZ errechnet sich als Produkt aus Einwohnerzahl und der jeweiligen Überschreitung eines Schwellenwertes in dB(A), bezogen auf Straßenabschnittes von 100 m Länge. Für den Lärmaktionsplan wurde die LKZ bezogen auf den Beurteilungspegel LDEN und den Schwellenwert 55 dB(A) ermittelt.

3.2.1 Abschnitt B9, Wyler

Der rund 700 m lange kartierte Abschnitt liegt zwischen der Einmündung der K44, Hauptstraße und der Bundesgrenze zu den Niederlanden. Der Abschnitt verläuft außerorts, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/h. Auf der Südseite der B9 ist vereinzelte Bebauung vorhanden. Die Lärmkennziffer liegt über den Abschnitt gemittelt bei 30, so dass hier eine eher geringe Betroffenheit festzustellen ist.

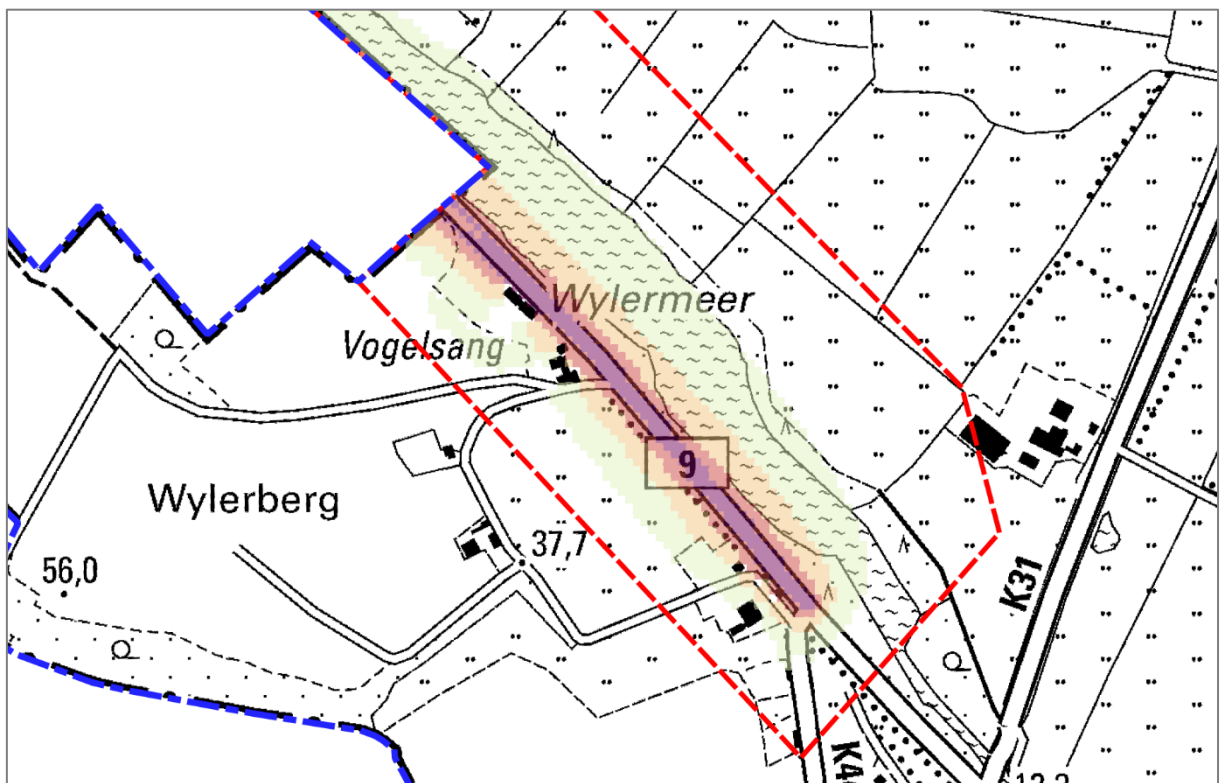


Abbildung 1: Abschnitt B9, Wyler

Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden / -wällen lassen aufgrund der geringen Betroffenheit im Abschnitt Wyler kein adäquates Nutzen-Kosten-Verhältnis erwarten und werden daher hier nicht weiter untersucht. Ebenfalls nicht betrachtet wurde eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, da eine geringere als die heute angeordnete Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h der Straßencharakteristik als Bundesfernstraße mit grenzüberschreitender Bedeutung bei lockerer, einseitiger Bebauung nicht entsprechen würde.

Eine aktive Minderung der Lärmemission kann dagegen durch Erneuerung des Fahrbahnbelags mit lärm mindernden Asphaltarten (Variante VAR1) erwartet werden. Bei Einsatz von lärmtechnisch optimiertem Asphalt (LA8) ist eine Reduzierung des Emissionspegels um rund 3 dB(A) möglich. Die Zahl der von Lärmpegeln $L_{DEN} > 55$ dB(A) betroffenen Einwohner im Abschnitt B9, Wyler kann von 19 Personen im Ist-Zustand auf 15 Personen reduziert werden, weiterhin ergibt sich eine Reduzierung der Lärmschadenskosten um rund 1.650 € pro Jahr.

Pegelbereich L_{DEN} [dB(A)]	55...59	60..65	65..70	70..75	>75	Gesamt (>55dB)	LSK [€/a]	Nutzen [€/a]
WYLR_IST	4	13	2	0	0	19	3.624 €	-
WYLR_VAR1	12	3	0	0	0	15	1.864 €	1.760 €

Tabelle 3: Betroffene Einwohner im Abschnitt B9, Wyler nach Lärmpegelbereichen (L_{DEN}) und Lärmschadenskosten

3.2.2 Abschnitt B9, Kranenburg

Der kartierte Abschnitt B9, Kranenburg umfasst den rund 1,7 km langen Abschnitt der Klever Straße zwischen dem Kreisverkehr Frasselter Weg / Rampe B504 und der Einmündung Im Hammereisen sowie die Rampe zur B504. Der Abschnitt liegt außerhalb der geschlossenen Ortschaft, ist aber im Bereich des Kreisverkehrs noch beidseitig bebaut. Östlich der Überführung B504 sind auf beiden Seiten noch bis zur Einmündung „Tütthees“ einzelne Wohngebäude vorhanden.

Östlich der Querung der Draisinenstrecke sind bis zur Einmündung „Im Hammereisen“ auf der Südseite gewerbliche Nutzungen vorhanden, auf der Nordseite liegt ein einzelnes Wohnhaus.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im angebauten Bereich zwischen dem Kreisverkehr und der Einmündung „Hoogen“ 50 km/h, östlich davon bis östlich der Querung der Draisinenstrecke 70 km/h. Weiter östlich gilt die nach StVO außerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

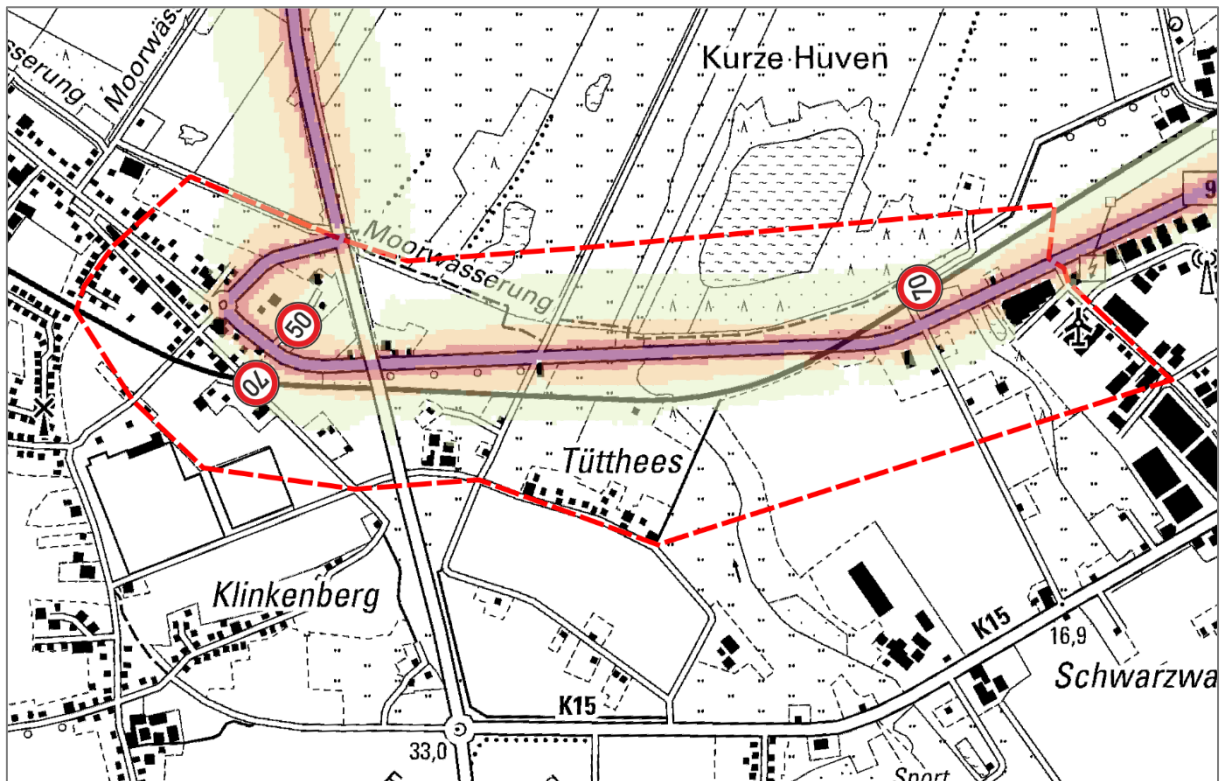


Tabelle 4: Abschnitt B9, Kranenburg

Da vom Straßenlärm betroffene Wohngebäude fast ausschließlich im Bereich zwischen dem Kreisverkehr und der Einmündung „Tütthees“ vorhanden sind, wird sich bei der Maßnahmenuntersuchung auf diesen Bereich konzentriert. Hinsichtlich der Lärmkennziffer werden im Bereich des Kreisverkehrs Spitzenwerte von 280 erreicht, im übrigen bebauten Teilabschnitt liegt die LKZ zwischen 100 und 200.

Die Lärmemissionen der Rampe zur B504 betreffen insbesondere die direkt angrenzenden Wohngebäude auf der Ostseite der Straße „Am Alten Sportplatz“. Theoretisch wäre hier die Errichtung einer Lärmschutzwand denkbar, aufgrund der geringen Betroffenheit erscheint dies jedoch nicht wirtschaftlich und wird daher nicht weiter untersucht.

Der Bereich zwischen dem Kreisverkehr und der Einmündung „Hoogen“ ist beidseitig angebaut, so dass bauliche Schallschutzmaßnahmen hier aus städtebaulichen Gründen ausscheiden. Grundsätzlich wäre hier jedoch die Erneuerung der Fahrbahndecke in lärmoptimierter Asphaltbauweise denkbar.

Östlich der Einmündung „Hoogen“ ist denkbar, die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h bis östlich des Grundstücks Klever Straße 115 auszuweiten. Eine entsprechende verkehrsrechtliche Maßnahme wurde bei der Gemeinde Kranenburg bereits aus Verkehrssicherheitsgründen in Betracht gezogen.

Für den Abschnitt B9, Kranenburg wurden daher zwei Varianten betrachtet (siehe Abbildung 2:

- VAR1: Vorziehen der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h
- VAR2: zusätzlich zu VAR1 Erneuerung der Fahrbahnoberfläche mit lärmtechnisch optimiertem Asphalt (LOA) zwischen Kreisverkehr und Ende Bebauung

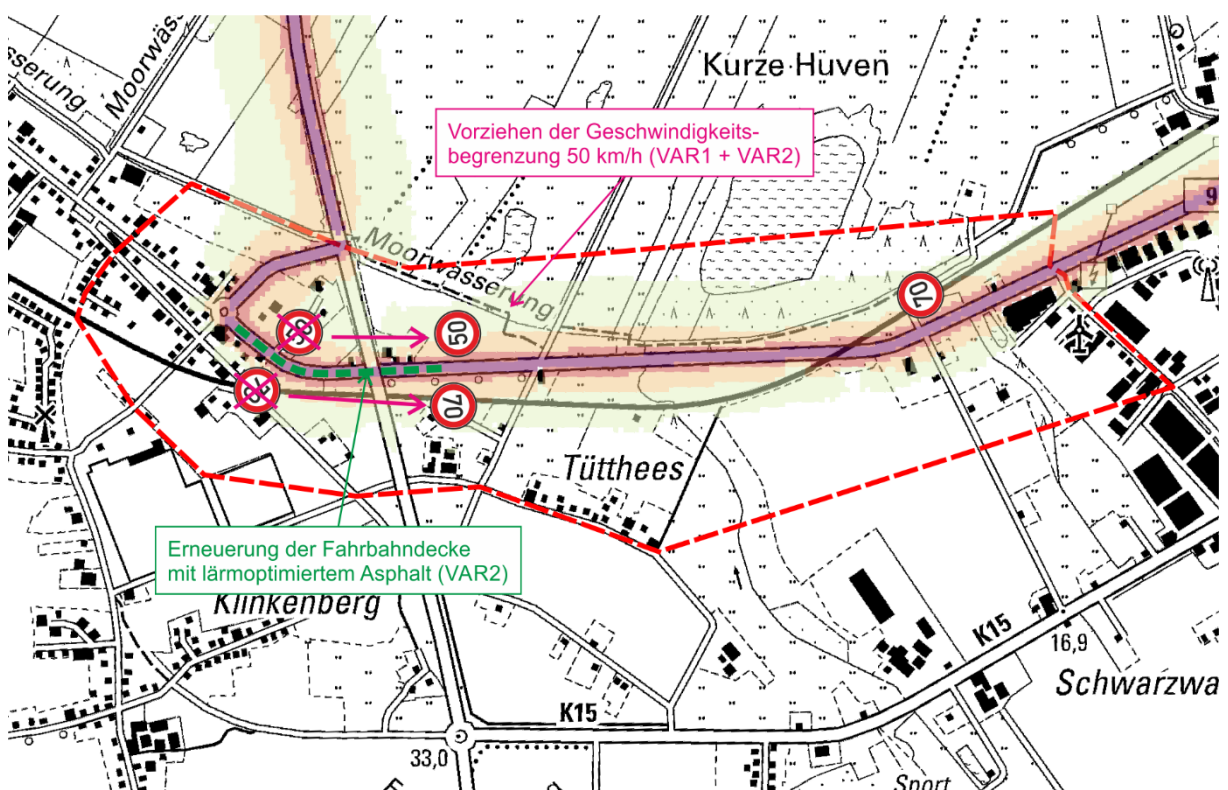


Abbildung 2: Untersuchte Maßnahmen im Abschnitt B9, Kranenburg

Wie aus Tabelle 5 hervorgeht, kann durch das Vorziehen der Geschwindigkeitsbegrenzung (VAR1) die Zahl der von Lärmpegeln $L_{DEN} > 55$ dB(A) betroffenen Einwohner im Abschnitt B9, Kranenburg um 4 Personen reduziert werden, davon 3 Personen in den Pegelbereichen über 65 dB(A). Weiterhin ergibt sich eine Reduzierung der Lärmschadenskosten um knapp 1.200 € pro Jahr. Bei den verhältnismäßig geringen Kosten der Maßnahme und der gleichzeitig erwarteten Verbesserung der Verkehrssicherheit erscheint die Maßnahme als sinnvoll.

Durch die in VAR2 zusätzlich betrachtete Fahrbahnerneuerung mit lärmtechnisch optimiertem Asphalt (LOA) ist eine Reduzierung der Zahl der von Lärmpegeln $L_{DEN} > 55$ dB(A) betroffenen Einwohner um weitere 12 Personen zu erwarten. Die Reduzierung der Lärmschadenskosten beträgt in VAR2 insgesamt rund 3.450 € pro Jahr.

Pegelbereich L_{DEN} [dB(A)]	55...59	60..65	65..70	70..75	>75	Gesamt (>55dB)	LSK [€/a]	Nutzen [€/a]
KRBG_IST	32	20	21	5	0	78	16.338 €	
KRBG_VAR1	31	20	19	4	0	74	15.154 €	1.184 €
KRBG_VAR2	23	21	14	4	0	62	12.892 €	3.446 €

Tabelle 5: Betroffene Einwohner im Abschnitt B9, Kranenburg nach Lärmpegelbereichen (L_{DEN}) und Lärmschadenskosten

Da sowohl im Ist-Zustand als auch in den Varianten VAR1 und VAR2 Betroffenheiten über 65 dB(A) L_{DEN} ausgewiesen werden, können eventuell an einzelnen Gebäuden die Auslösewerte für Lärmsanierung an Bundesfernstraßen (siehe Kapitel 1.4) erreicht sein. Ob hier eine Lärmsanierung, ggf. mit passiven Schallschutzmaßnahmen, möglich ist, wäre im Einzelfall zu prüfen.

3.2.3 Abschnitt B9, Nütterden

Der kartierte Abschnitt Nütterden umfasst den rund 2,1 km langen Abschnitt der B9, Dorfstraße und Lindenstraße zwischen der Einmündung Im Hammereisen und der Einmündung der K31, Erlendeich. Zwischen der Einmündung Jacobsweg und dem Kreisverkehr Schaafsweg verläuft die B9 in der Ortsdurchfahrt Nütterden, die übrigen Bereiche im Abschnitt Nütterden liegen außerhalb der geschlossenen Ortschaft.

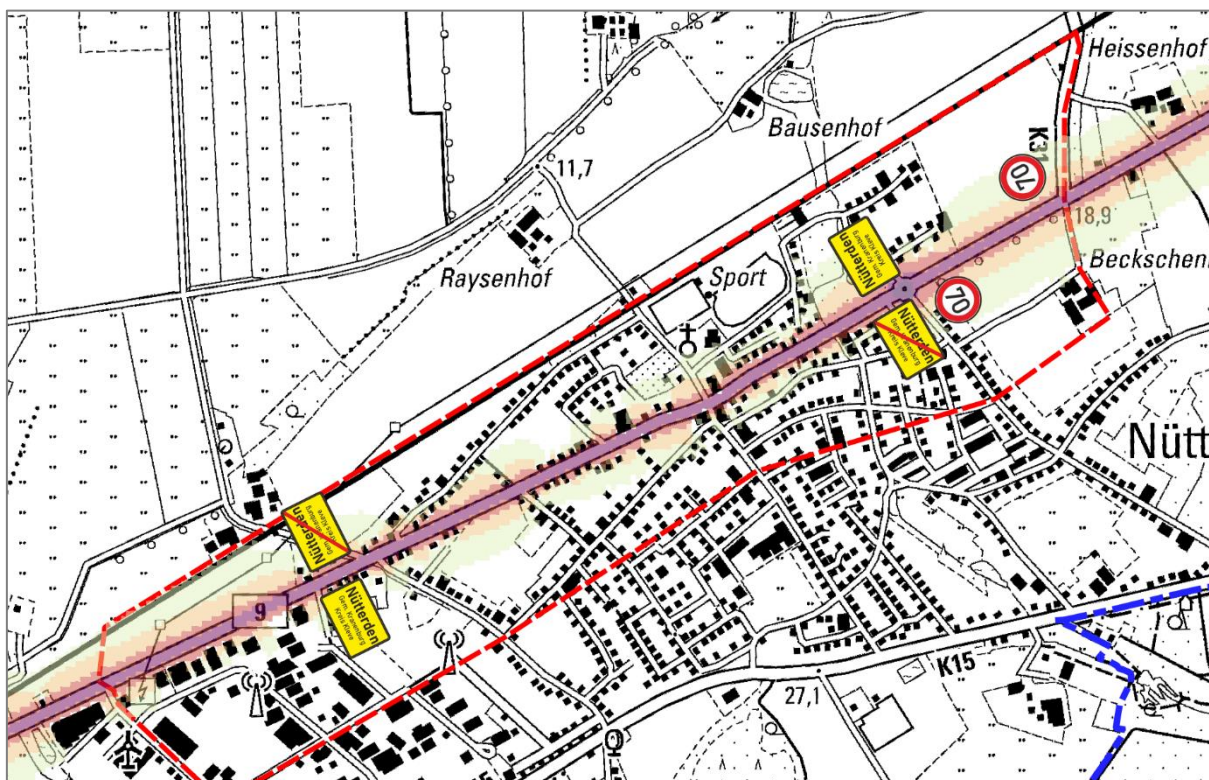


Abbildung 3: Abschnitt B9, Nütterden (Ist-Zustand)

Der ca. 450 m lange Bereich zwischen der Einmündung Im Hammereisen und dem Ortseingang Nütterden ist auf der Südseite durch gewerbliche Nutzungen bebaut; es gilt die nach StVO außerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

Die etwa 1,3 km lange Ortsdurchfahrt Nütterden ist beidseitig offen bebaut; insbesondere im Bereich der Kreuzung Hoher Weg rückt die Bebauung bis an den Gehweg heran. Über die unmittelbare Randbebauung hinaus liegen auch Gebäude der abzweigenden bzw. parallel zur B9 verlaufenden Straßen im Einflussbereich der kartierten Lärmemission. Es gilt die nach StVO innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Östlich des Kreisverkehrs Schaafsweg ist keine unmittelbare Bebauung mehr vorhanden, jedoch liegen auf der Nordseite die Gebäude entlang der Blumenstraße im Einflussbereich der von der B9 ausgehenden Lärmemissionen. Die zulässige Geschwindigkeit ist bis zur Einmündung Erlendeich auf 70 km/h begrenzt.

Auf den Abschnitt Nütterden entfallen mit 274 Personen rund 45 % der im Gemeindegebiet von Lärmemissionen aus Straßenverkehrslärm von mehr als 55 dB(A) betroffenen Personen. Insofern stellt der Abschnitt einen Schwerpunkt der Maßnahmenuntersuchung dar. Die Lärmkennziffer LKZ bezogen auf L_{DEN} liegt je nach Teilabschnitt und Intensität der Bebauung zwischen 100 und 400, im Mittel über den gesamten Abschnitt ergibt sich ein Wert von 212.

Bauliche Schallschutzanlagen wie z.B. Lärmschutzwände scheiden innerhalb der Ortsdurchfahrt schon aus städtebaulichen Gründen aus. Lediglich im Bereich östlich des Kreisverkehrs Schaafsweg können solche Maßnahmen zur Lärminderung an der Bebauung Blumenstraße wirksam sein, aufgrund der eher geringen Betroffenheit und der weit abgesetzten Bebauung erscheinen diese jedoch nicht als wirtschaftlich und werden daher nicht weiter betrachtet.

Innerhalb der Ortsdurchfahrt ist eine Minderung der Lärmemission der B9 daher vorrangig über verkehrsrechtliche Maßnahmen bzw. bauliche Maßnahmen an der Fahrbahnoberfläche erreichbar. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erscheint (wie auch eine Einschränkung des Lkw-Verkehrs) im Hinblick auf die Klassifizierung als Bundesstraße und die entsprechende Verbindungsfunktion nicht angezeigt.

Jedoch kann eine deutliche Verminderung der Lärmemission durch eine Erneuerung der Fahrbahndecke mit lärmoptimiertem Asphalt (LOA) erwartet werden. Daher wurde die Erneuerung der Fahrbahn auf der Länge von ca. 1.300 m als Maßnahme (VAR1) betrachtet.

Pegelbereich L_{DEN} [dB(A)]	55...59	60..65	65..70	70..75	>75	Gesamt (>55dB)	LSK [€/a]	Nutzen [€/a]
NUET_IST	91	106	71	6	0	274	55.794 €	0 €
NUET_VAR1	90	91	25	0	0	206	35.926 €	19.868 €

Tabelle 6: Betroffene Einwohner im Abschnitt B9, Kranenburg nach Lärmpegelbereichen (L_{DEN}) und Lärmschadenskosten

Wie aus Tabelle 6 hervorgeht, kann durch die betrachtete Fahrbahnerneuerung mit lärmtechnisch optimiertem Asphalt (LOA) eine Reduzierung der Zahl der von Lärmpegeln $L_{DEN} > 55$ dB(A) betroffenen Einwohner um 68 Personen erreicht werden, die Anzahl der betroffenen Einwohner in den Pegelbereichen über 65 dB(A) geht um 52 Personen zurück. Die Reduzierung der Lärmschadenskosten beträgt rund 15.800 € pro Jahr.

Da sowohl im Ist-Zustand als auch in allen Varianten Betroffenheiten über 65 dB(A) LDEN ausgewiesen werden, können eventuell an einzelnen Gebäuden die Auslöswerte für Lärmsanierung an Bundesfernstraßen (siehe Kapitel 1.4) erreicht sein. Ob hier eine Lärmsanierung, ggf. mit passiven Schallschutzmaßnahmen, möglich ist, wäre im Einzelfall zu prüfen.

3.2.4 Abschnitt B9, Neu-Nütterden

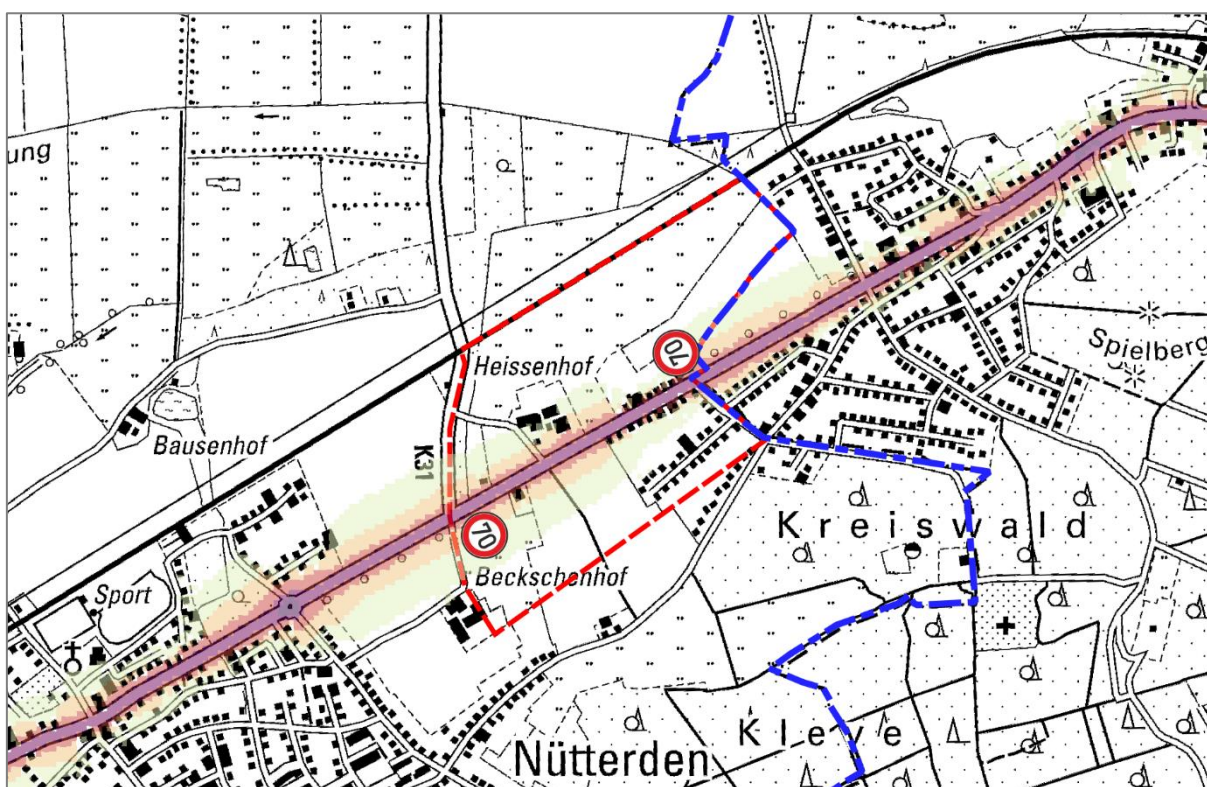


Abbildung 4: Bereich B9, Neu-Nütterden (Ist-Zustand)

Der rund 550 m lange Abschnitt Neu-Nütterden umfasst den Verlauf der B9 zwischen der Einmündung der K31, Erlendeich und der Stadtgrenze Kleve in Höhe der Einmündung Georgsweg. Der gesamte Abschnitt liegt außerorts, die zulässige Geschwindigkeit ist auf 70 km/h begrenzt. Diese Verkehrsregelung setzt sich auch außerhalb des Gemeindegebiets bis zum Beginn der Ortsdurchfahrt Donsbrüggen (Stadt Kleve) fort.

Im ca. 300 m langen westlichen Teil des Abschnitts sind nur einzelne Wohngebäude vorhanden. Östlich davon ist beidseitig offene Wohnbebauung vorhanden. Da weder eine Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit noch der Straßenraumgestalt erfolgt, wird der Charakter der Straße dem Umfeld im Ist-Zustand nicht gerecht; die unverminderten Geschwindigkeiten und fehlende Querungsstellen (auch im Bereich der vorhandenen Bushaltestellen) führen zu einer erheblichen Trennwirkung.

Die Lärmkennziffer LKZ als Maß der Betroffenheit liegt im bebauten Bereich (bezogen auf L_{DEN}) zwischen 450 und 550, womit der höchste Wert im Gemeindegebiet Kranenburg erreicht wird.

Die im Lärmaktionsplan untersuchte Maßnahme sieht daher die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h vor. Die Geschwindigkeitsreduzierung kann an Beginn und Ende des angebauten Bereichs durch straßenraumgestalterische Maßnahmen (z.B. Mittelinseln mit Querungsmöglichkeit) verdeutlicht und damit auch die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Wie aus Tabelle 7 hervorgeht, kann durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (VAR1) die Zahl der von Lärmpegeln $L_{DEN} > 55$ dB(A) betroffenen Einwohner im Abschnitt B9, Neu-Nütterden um 7 Personen reduziert werden; die Anzahl der betroffenen Einwohner in den Pegelbereichen über 65 dB(A) geht um 17 Personen zurück. Weiterhin ergibt sich eine Reduzierung der Lärmschadenskosten um rund 3.600 € pro Jahr.

Pegelbereich L_{DEN} [dB(A)]	55...59	60..65	65..70	70..75	>75	Gesamt (>55dB)	LSK [€/a]	Nutzen [€/a]
NNUT_IST	17	14	31	16	0	78	21.498 €	-
NNUT_VAR1	14	27	18	12	0	71	17.896 €	3.602 €

Tabelle 7: Betroffene Einwohner im Abschnitt B9, Neu-Nütterden nach Lärmpegelbereichen (L_{DEN}) und Lärmschadenskosten

Da sowohl im Ist-Zustand als auch in der Variante VAR1 Betroffenheiten über 65 dB(A) L_{DEN} ausgewiesen werden, können eventuell an einzelnen Gebäuden die Auslösewerte für Lärmsanierung an Bundesfernstraßen (siehe Kapitel 1.4) erreicht sein. Ob hier eine Lärmsanierung, ggf. mit passiven Schallschutzmaßnahmen, möglich ist, wäre im Einzelfall zu prüfen.

3.2.5 Zusammenfassende Empfehlung und Bewertung

Die Empfehlungen für die untersuchten Bereiche lauten unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Bewertung (siehe Kapitel 5.2):

Abschnitt B9, Wyler: keine Veränderung; bei ohnehin anfallender Deckenerneuerung Prüfung von lärmminderndem Ausbau

Abschnitt B504: keine Veränderung

Abschnitt B9, Kranenburg: Vorziehen der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h (KRBG_VAR1); bei ohnehin anfallender Deckenerneuerung Prüfung von lärmminderndem Ausbau

Abschnitt B9, Nütterden: kurzfristig keine Veränderung; bei ohnehin anfallender Deckenerneuerung Prüfung von lärmminderndem Ausbau

Abschnitt B9, Neu-Nütterden: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h im Abschnitt zwischen dem Beginn der Bebauung Neu-Nütterden und der Stadtgrenze Kleve.

Bei Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen (ohne zur Prüfung empfohlene Maßnahmen bei anfallender Deckenerneuerung) fallen insgesamt Kosten in Höhe von ca. 2.000 € an. Dem gegenüber steht ein jährlicher Nutzen aus eingesparten Lärmschadenskosten in Höhe von ca. 4.800 €.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Als langfristige Strategie zur nachhaltigen Minderung der Immissionen aus Straßenverkehrslärm steht die Vermeidung von Kfz-Fahrten bzw. die Verlagerung auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) im Vordergrund. Die Möglichkeiten zur Beeinflussung der im Lärmaktionsplan betrachteten Straßen sind allerdings aufgrund der Klassifizierung als Bundesfernstraßen mit grenzüberschreitender Bedeutung und dem damit verbundenen hohen Anteil von Durchgangsverkehr eher begrenzt.

Als Netzergänzung im Straßennetz ist in Kranenburg der Anschluss der K2, Tiggelstraße an die B9 geplant. Damit sollen Quell- / Ziel-Verkehre Kranenburgs von / nach den Niederlanden direkter geführt und die Ortslagen entlastet werden. Frühere Verkehrsuntersuchungen zeigten infolge der Maßnahme eine geringe Entlastung der B504 und der Rampe zur B9, allerdings auch eine gewisse Zusatzbelastung auf der B9 im kartierten Abschnitt Wyler. Entlastungen werden durch die Maßnahme dagegen insbesondere auf der K44, Hauptstraße (Wyler) und Nimweger Straße (Kranenburg) erwartet.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Als ruhige Gebiete im Sinne von §47 (2) Satz 2 BImSchG kommen in ländlichen Gemeinden großflächige Gebiete in Frage, die keinen anthropogenen Geräuschen (Verkehrs-, Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind und vor einer Zunahme von Lärmauswirkungen geschützt werden sollen. Da solche Gebiete in Kranenburg nicht identifiziert werden konnten, wird auf eine Festsetzung von ruhigen Gebieten im Lärmaktionsplan verzichtet.

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Die Zahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm aufgrund der Maßnahmen reduziert¹⁰, wurde mit Hilfe der vom LANUV bereitgestellten Web-Anwendung „ODEN-Systems“ ermittelt. Wie aus Tabelle 8 hervorgeht, ergibt sich bei Umsetzung nur der kurzfristig empfohlenen Maßnahmen in den Abschnitten B9, Kranenburg und B9, Neu-Nütterden um ca. 150 Personen. Werden darüber hinaus auch die für den Fall ohnehin anfallender Deckenerneuerungen empfohlenen Maßnahmen umgesetzt, erhöht sich die Zahl um weitere 300 Personen auf insgesamt 450 Personen. Dies entspricht ca. 73 % der von der Kartierung erfassten Personen, die im heutigen Zustand Lärmpegeln von mindestens 55 dB(A) L_{DEN} ausgesetzt sind.

Abschnitt	Empfohlene Maßnahmen	Empfohlene und optionale Maßnahmen
B9, Wyler	-	15
B504, Kranenburg	-	-
B9, Kranenburg	25	35
B9, Nütterden	-	275
B9, Neu-Nütterden	125	125
Gesamt	150	450

Tabelle 8: Geschätzte Anzahl der Personen, für die sich die Lärmbelastung bei Umsetzung der Maßnahmen reduziert

¹⁰ Geschätzte Summe aller durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplans entlasteten Personen, ohne Aufschlüsselung nach Maßnahmen oder Pegelbändern. Eine Person zählt ab einem Wert von L_{DEN} ab 55 dB(A) oder einem Wert von L_{Night} ab 50 dB(A) als lärmbelastet. Die Reduzierung muss mindestens 1 dB betragen.

4. Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde in der Zeit vom 18.09.2023 bis 20.10.2023 als Online-Beteiligung durchgeführt. Dabei wurde über die Aufstellung des Lärmaktionsplans sowie die kartierten Abschnitte von Hauptverkehrsstraßen informiert sowie allen interessierten Personen und Einrichtungen die Möglichkeit gegeben, sich an der Lärmaktionsplanung zu beteiligen und z.B. durch Hinweise auf ein konkretes (lokales) Lärmproblem oder Vorschläge zur Minderung einer Lärmbelastung einzubringen. Die Beteiligung wurde ortsüblich bekanntgegeben.

Aus dem Beteiligungsverfahren sind insgesamt sechs Meldungen eingegangen. Dabei waren zwei Meldungen nahezu wortgleich, so dass zu vermuten ist, dass diese von der gleichen Person eingereicht wurden.

Drei Meldungen enthielten konkrete Maßnahmenvorschläge, die im Lärmaktionsplan berücksichtigt worden sind:

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h im Abschnitt B9, Neu-Nütterden;
- Erneuerung der Fahrbahndecke mit lärmarmem Asphalt (Abschnitt B9, Wyler);
- Verkehrsverlagerung durch Anbindung der K2, Tiggelstraße an die B9 (langfristige Strategie).

Zwei Meldungen bezogen sich (zumindest teilweise) auf Straßen, die nicht von der Lärmkartierung erfasst wurden (Römerstraße, Hauptstraße, Nimweger Str.) und daher im Rahmen des Lärmaktionsplans nicht direkt berücksichtigt werden können.

4.2 Zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

(zu ergänzen)

5. Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

5.1 Kostenschätzung für die untersuchten Maßnahmen

Die Kosten für die Maßnahmen wurden überschläglich unter Ansatz von pauschalen Kostensätzen ermittelt. Dabei wurden die folgenden Ansätze gewählt:

- Fahrbahnerneuerung mit lärmindernden Asphaltarten:
 - Ermittlung der zu erneuernden Fahrbahnfläche aus der betroffenen Abschnittslänge und einer typischen Fahrbahnbreite von 8,0 m (RQ 11 nach RAL 2012¹¹)
 - Kostensatz für Deckenerneuerung nach LAI¹², Kapitel 8.3.1: 22 € / m²
- Lärmschutzwand:
 - Ermittlung der Wandfläche aus der betroffenen Abschnittslänge und der ermittelten Wandhöhe
 - Kostensatz für Lärmschutzwand nach LAI, Kapitel 8.3.1: 612 € / m²
- Verkehrsrechtliche Maßnahmen:
 - Ermittlung der Anzahl erforderlicher Verkehrszeichen und Masten
 - Ansatz typischer Einheitspreise für Verkehrszeichen und Masten, einschließlich Lieferung und Montage:
 - StVO-Zeichen 80,- € / Stck
 - Mast mit Fundament: 200,- € / Stck
 - Mast mit Bodenhülse: 250,- € / Stck

Auf die ermittelten Kosten wurden Zuschläge von 30 % für Unvorhergesehenes sowie weitere 10 % für Planungskosten angewandt. Tabelle 9 zeigt die ermittelten Gesamtkosten für die betrachteten Maßnahmen.

¹¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) – Ausgabe 2012

¹² LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung. UMK-Umlaufbeschluss 40/2022. Stand 19.09.2022

Bereich	Variante	Kosten [€]	Unvorhergesehenes	Planungskosten	Kosten
			30%	10%	
B9, Wyler	WYLR_VAR1	123.000	36.900	15.990	175.890
B9, Kranenburg	KRBG_VAR1	560	168	73	800
B9, Kranenburg	KRBG_VAR2	72.560	21.768	9.433	103.761
B9, Nütterden	NUET_VAR1	234.000	70.200	30.420	334.620
B9, Neu-Nütterden	NNUT_VAR1	820	246	107	1.173

Tabelle 9: Kostenschätzung für betrachtete Maßnahmen

5.2 Nutzen-Kosten-Betrachtung

Den in Kapitel 5.1 ermittelten Investitionskosten KA wurden die in Anlehnung an die EWS 1997¹³, Kapitel 7 auf eine typische Nutzungsdauer von 15 Jahren umgerechneten eingesparten Lärmschadenskosten aus der Maßnahmenbewertung als Nutzenkenngröße NA gegenübergestellt.

Bereich	Variante	Nutzen N _a [€/a]	Nutzen NA ¹⁴ [€]	Kosten KA [€]	NKV
B9, Wyler	WYLR_VAR1	2.422	23.000	175.890	0,1
B9, Kranenburg	KRBG_VAR1	1.946	15.500	800	19,4
B9, Kranenburg	KRBG_VAR2	5.358	45.500	103.761	0,4
B9, Nütterden	NUET_VAR1	29.098	261.000	334.620	0,8
B9, Neu-Nütterden	NNUT_VAR1	5.682	47.500	1.173	40,5

Tabelle 10: Kostenschätzung für betrachtete Maßnahmen

Wie aus Tabelle 10 hervorgeht, übersteigt bei den verkehrsrechtlichen Maßnahmen (KRBG_VAR1, NNUT_VAR1) jeweils der Nutzen deutlich die anfallenden Kosten für die Beschilderung, so dass hier hohe Nutzen-Kosten-Verhältnisse erreicht werden. Insofern können die verkehrsrechtlichen Maßnahmen insgesamt empfohlen werden.

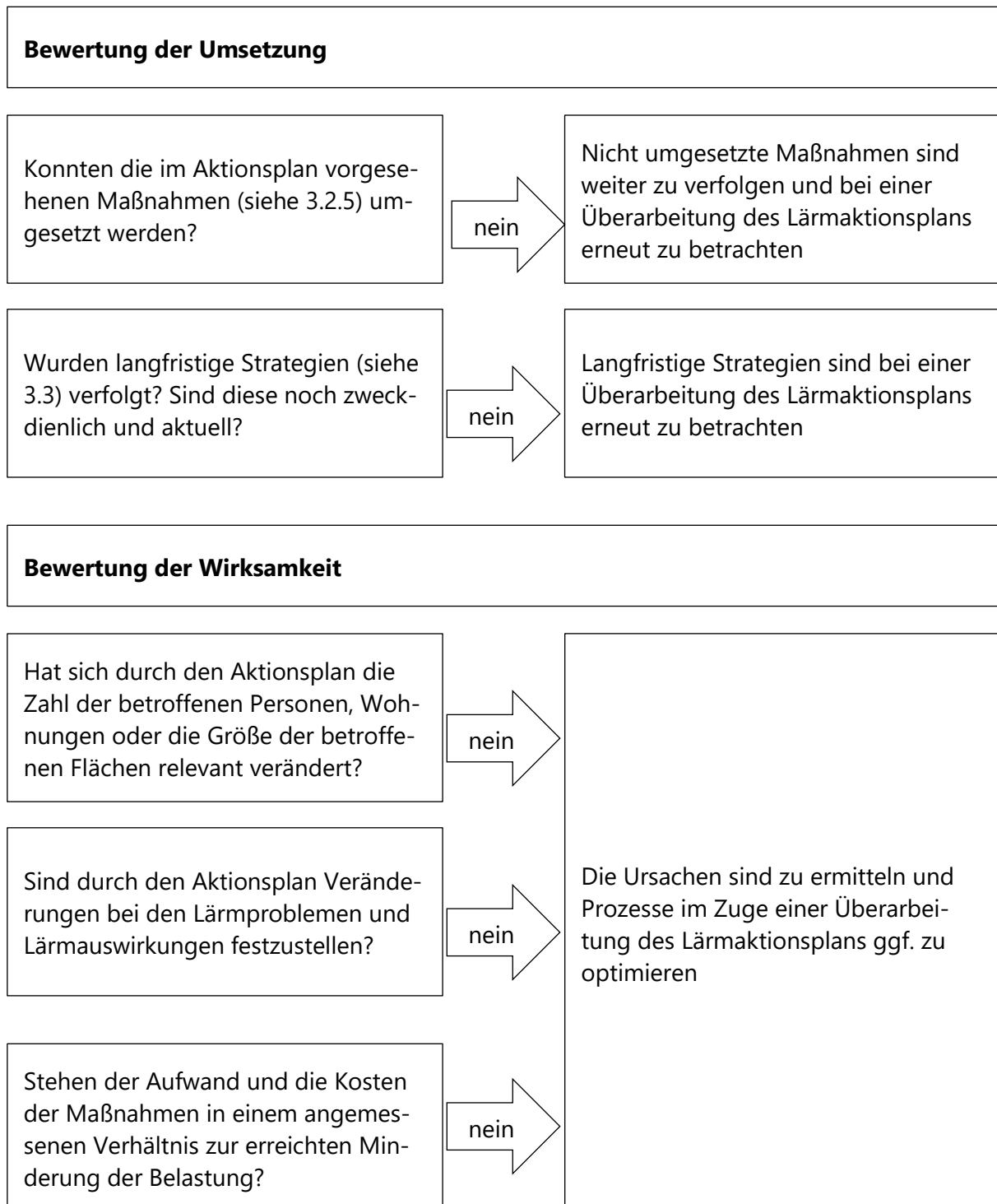
¹³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen (EWS) – Aktualisierung der RAS-W 96 – Ausgabe 1997

¹⁴ Der Nutzenwert NA stellt den Nutzen über den Bewertungszeitraum dar (hier: 15 Jahre) und ergibt sich aus dem ermittelten jährlichen Nutzen N_a multipliziert mit dem Barwertfaktor bf nach EWS 1997, Formel 117. Als Zinsfuß p wurden 1,7 % angesetzt.

Die baulichen Maßnahmen sind mit höheren Investitionskosten verbunden, die selbst im Falle der Ortsdurchfahrt Nütterden mit vergleichsweise hohen Nutzenkennwerten nicht zu Nutzen-Kosten-Verhältnissen $> 1,0$ führen. Insofern ist die Umsetzung der Maßnahmen allein aus Lärmschutzgründen voraussichtlich nicht wirtschaftlich. Da jedoch z.B. Deckenerneuerungen regelmäßig anfallen, wird empfohlen in diesen Fällen erneut zu prüfen, ob die bei lärminderndem Ausbau anfallenden Mehrkosten im Hinblick auf den erzielbaren Nutzen einer Lärminderung wirtschaftlich sind.

6. Evaluierung des Aktionsplans

Zur Evaluierung werden die nachfolgenden Schemata in Anlehnung an die LAI-Hinweise 2022, Anhang IV vorgesehen:



Bewertung der Änderungen von Beurteilungsgrundlagen

Hat sich die Lärmsituation grundlegend geändert, z.B. durch zusätzliche kartierte Strecken, maßgebliche Änderungen bei den Verkehrsstärken oder Lkw-Anteilen, Geschwindigkeitsregelungen, aktive Lärmschutzmaßnahmen oder andere Lärmquellen?

ja

Ergeben sich relevante Änderungen in der Bewertung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen, z.B. aufgrund rechtlicher Änderungen oder neuen Erkenntnissen?

ja

Erfolgt Änderungen der rechtlichen Grundlagen der Gemeinde, die relevant für den Lärmaktionsplan sind (Änderung von Bauleitplänen, der Verwaltungsgliederung oder von Zuständigkeiten)?

ja

Sind Änderungen der rechtlichen Grundlagen des Bundes oder des Landes NRW relevant für den Lärmaktionsplan (z.B. Änderung von Auslösewerten, Richtwerten oder Grenzwerten bzw. Änderung von Zuständigkeiten)?

ja

Ergibt sich aus einer Gesamtanalyse der Lärmsituation der Bedarf für weitergehende Lärmminderungsmaßnahmen?

ja

Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans ist in der Regel erforderlich

Bewertung der Aufstellung des Lärmaktionsplans

Waren der Entwurf und seine Ausarbeitung für die Situation der Gemeinde angemessen? Berücksichtigte der Entwurf die Lärmprobleme und -auswirkungen ausreichend und sind hinreichende planungsrechtliche Festsetzungen zum Schutz vor Umgebungslärm enthalten

nein

Erfolgte die Mitwirkung der Öffentlichkeit angemessen, rechtzeitig und effektiv?

nein

Erfolgte eine klare Federführung und eine ausreichende Kooperation mit den beteiligten Fachbereichen und -behörden?

nein

Wurden die erforderlichen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zugeleitet, einbezogen und sind sie in die Abwägung eingeflossen?

nein

Erfolgten die wesentlichen Schritte zur Aufstellung des Lärmaktionsplans rechtzeitig, mit angemessenen Fristen und entsprechend den rechtlichen Vorgaben?

nein

Die Ursachen sollten ermittelt und Prozesse im Zuge einer Überarbeitung des Lärmaktionsplans ggf. optimiert werden.

