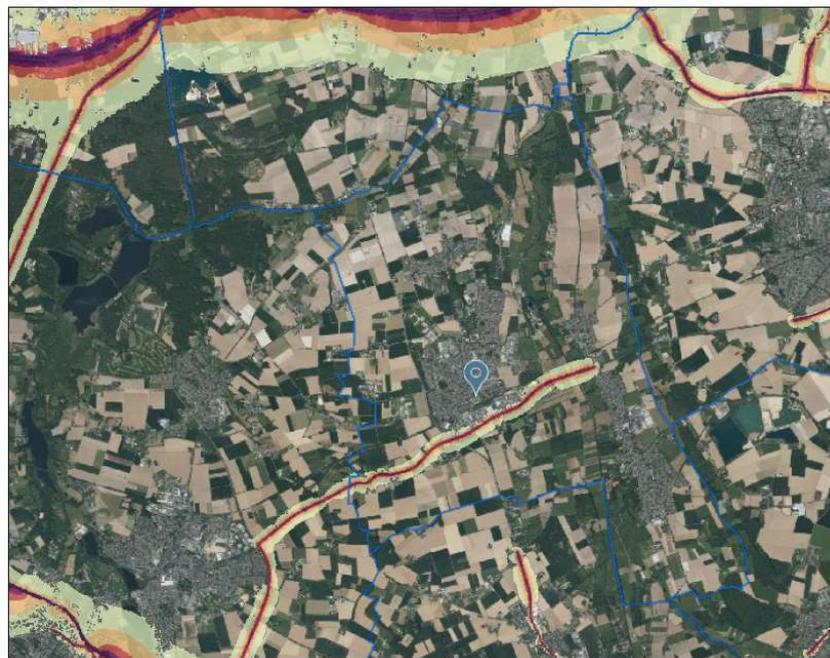


Lärmaktionsplan 2024 - Runde 4

gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

Sport- und Freizeitgemeinde Grefrath



Inhaltsverzeichnis

Quellenverzeichnis; Abbildungsverzeichnis; Abkürzungsverzeichnis

Einleitung	6
Zuständige Behörde	7
Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird	8
Hauptverkehrsstraßen Gemeinde Grefrath.....	8
Schienenverkehr.....	9
Flugverkehr	9
Industrie- und Gewerbelärm	9
Weitere Lärmquellen.....	9
Rechtlicher Rahmen	10
Immissionsgrenzwerte	11
Darstellung und Bewertung der Bestandssituation	12
Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen	14
Lärmbelastete Personen in der Gemeinde Grefrath	14
Lärmbelastete Gebiete in der Gemeinde Grefrath	15
Lärmbelastete Wohnungen und Schulgebäude in der Gemeinde Grefrath	15
Verantwortung der Baulastträger	15
Ruhige Gebiete	15
Mitwirkung der Öffentlichkeit	16
Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit	17
Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation	17
Handlungskonzept zum Lärmaktionsplan	19
Vorhandene bzw. geplante Maßnahmen	19
Maßnahmenvorschläge	20
Passive Lärmschutzmaßnahmen	20
Kostenschätzung	20
Fazit	21

Quellenverzeichnis

- Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12: Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- BImSchG (2021): Bundes-Immissionsschutzgesetz
- EU-Umgebungslärmrichtlinie (2021): Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- FluglärmG (2021): Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm
- Handbuch Lärmaktionspläne Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung - Forschungskennzahl 363 01 212 UBA-FB 002205
- <https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten>
- <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrslaerm#belastigung-durch-verkehrslarm>
- LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung – UMK-Umlaufbeschluss 40/2022
- Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen: Handreichungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Umweltbereich, 2012
- Rechtssache C-687/20, Europäische Kommission / Portugal
- Umweltbundesamt (2019): WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region Lärmfachliche Bewertung der neuen Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation für Umgebungslärm für die Europäische Region
- Weltgesundheitsorganisation – Regionalbüro für Europa, Leitlinien für Umgebungslärm, Kopenhagen 2018

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Lärmbelästigung in Deutschland	6
Abb. 2	Lärmkarte 4. Runde, 2022 – Gemeinde Grefrath	9
Abb. 3	Empfehlung zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung	12
Abb. 4	Lärmkartierung Gemeinde Grefrath L_{DEN}	13
Abb. 5	Lärmkartierung Gemeinde Grefrath L_{NIGHT}	13
Abb. 6	Lärmkartierung Gemeinde Grefrath Hindernisse und Schallquellen	14
Abb. 7	Zählabschnitt B 509 aus 2017	14
Abb. 8	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen	14
Abb. 9	Lärmbelastete Fläche	15
Abb. 10	Geschätzte Anzahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser	15

Abkürzungsverzeichnis

16. BImSchV	16. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
CNOSSOS-EU	coefficients for electric vehicle noise emission
dB(A)	Dezibel Frequenzbewertungskurve A
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz
LANUV NRW	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
LAP	Lärmaktionsplan
LDEN	Level Day, Evening, Night = Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
LNIGHT	Level Night = Nacht Lärmindex
LSA	Lichtsignalanlage
Mittelungspegel	Der Mittelungspegel (äquivalenter Dauerschallpegel) L _m wird aus der Häufigkeit, Dauer und Pegelintensität der momentanen Einzelpegel über einen längeren Zeitraum gebildet
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
TÖB	Träger öffentlicher Belange
UKS	Unfallkommission
ULR	Umgebungslärmrichtlinie
WHO	Weltgesundheitsorganisation

Einleitung

Verkehrslärm beeinträchtigt das Leben vieler Menschen. Eine repräsentative Umfrage des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) aus dem Jahr 2020 sagt aus, dass sich 76 Prozent der deutschen Bevölkerung vom Straßenverkehrslärm mindestens etwas gestört oder belästigt fühlen, 43 Prozent vom Flugverkehrslärm und 34 Prozent vom Schienenverkehrslärm.

Lärm wirkt sich negativ auf die Gesundheit, die Erholung und die Entspannung aus. Hohe Schallpegel führen zu einer dauerhaften Schädigung des Gehörs. Doch auch tiefere Pegel, etwa solche des Straßen-, Bahn-, oder Flugverkehrs, können als unerwünschter und ungesunder Schall das seelische und körperliche Wohlbefinden beeinträchtigen.

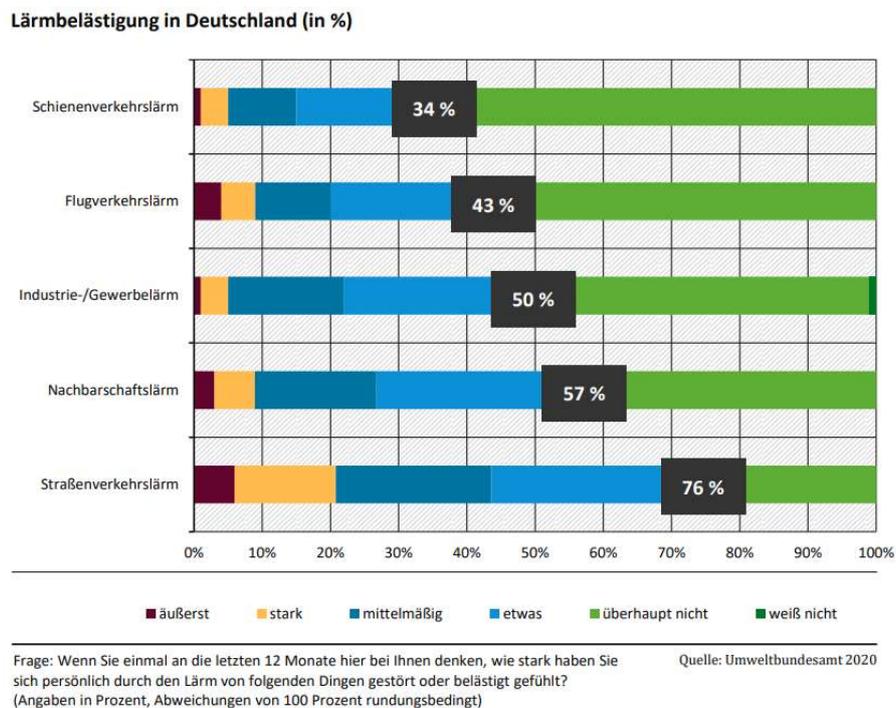


Abb. 1: Lärmbelästigung in Deutschland

Die Sport- und Freizeitgemeinde Grefrath kommt der Verpflichtung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes (LAP) 4. Stufe nach. Dieser ist eine Neuaufstellung, da die Verpflichtung aus den ersten Stufen für die Gemeinde Grefrath nicht resultierte. Wegen der neuen Berechnungsverfahren wurden alle Lärmkarten der dritten Runde für die vierte Runde neu berechnet. Die Kartierungsergebnisse der dritten und vierten Runde sind in der Regel nicht vergleichbar. Dies ist durch die zwischenzeitlich erfolgte europäische Harmonisierung der Berechnungsverfahren

für den Umgebungslärm (durch CNOSSOS-EU) sowie Änderungen in der EU-Umgebungslärmrichtlinie und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) zu begründen.

Der Lärmaktionsplan soll gem. EU-Frist bis zum 18. Juli 2024 abgeschlossen sein. Der vorliegende Entwurf zur Lärmaktionsplanung 4. Stufe wird am 12.06.2024 dem Rat der Gemeinde Grefrath zur Beschlussfassung vorgelegt. Vorab erfolgen die Offenlegung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB).

Zuständige Behörde

Die für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zuständigen Behörden ergeben sich aus § 47e BImSchG.

Demnach sind die jeweiligen Gemeinden zuständig für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Orte

in der Nähe von

- Hauptverkehrsstraßen,
- nichtbundeseigenen Haupteisenbahnstrecken und
- Großflughäfen

und für Ballungsräume, soweit nach Landesrecht keine abweichenden Zuständigkeiten geregelt wurden.

Sport- und Freizeitgemeinde Grefrath
II-1. – örtliche Ordnungsbehörde
Sachgebietsleitung Frau Janine Munzke
Mülhausener Straße 6
47929 Grefrath

Tel. 02158 – 4080 310

E-Mail: janine.munzke@grefrath.de

Internet: www.grefrath.de

Gemeindeschlüssel: 05 1 66 008

Kennung der Behörde für die Lärmkartierung: DE_NW_05166008

Der Lärmaktionsplan ist als Lang- und Kurzfassung von der Gemeinde dem zuständigen Landesministerium zu übergeben. Dieses ist zuständig für die Mitteilung der Kurzfassung an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz

und nukleare Sicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7 BImSchG), das wiederum die Unterlagen an die EU-Kommission weiterleitet.

Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Grefrath liegt in der Region Linker Niederrhein innerhalb des Naturparks Maas-Schwalm-Nette zwischen Rhein und Maas. Diese Region befindet sich im Westen Deutschlands nahe der Grenze zu den Niederlanden. Die Niers durchfließt Grefrath von Süden nach Norden. Folgende Städte und Gemeinden grenzen an die Gemeinde Grefrath:

- Wachtendonk
- Kempen
- Tönisvorst
- Viersen
- Nettetal

Mit einer Einwohnerzahl von 15.429 (Einwohnerstatistik nach eigener Fortschreibung - Stichtag 02.01.2024) und einer Fläche von 30,98 km² ist die Gemeinde Grefrath die kleinste kreisangehörige Gemeinde im Kreis Viersen. Somit zählt die Gemeinde Grefrath nicht zu den Ballungsräumen. Nach § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000.

Die Bundesstraße B 509, sowie die Landesstraße L 39 führen durch Grefrath hindurch. Der kartierte Lärm innerhalb der Gemeindegrenze stammt von der Bundesstraße B 509, die Verbindung zwischen Nettetal und Kempen. Die Bundesstraße verläuft über 3.058 Meter von Süd-West am Ortsteil Grefrath vorbei nach Osten und bildet dabei die Trennung der Ortsteile Mülhausen und Oedt. Bei der betroffenen Fläche handelt es sich überwiegend um Ackerfläche sowie gewerblich genutzte Areale. Andere Bereiche der Gemeinde Grefrath wurden in der Lärmkartierung nicht aufgeführt. Untenstehend ist die Karte aus dem Umgebungslärmportal des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen zu sehen.

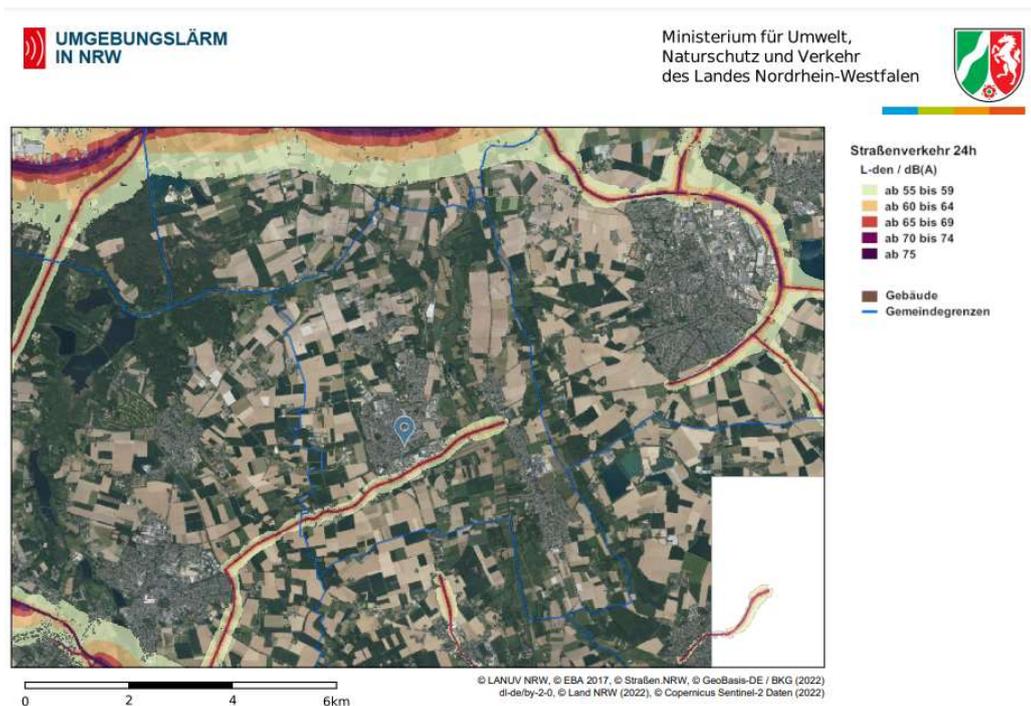


Abb. 2 Lärmkarte 4. Runde, 2022 – Gemeinde Grefrath

Schienerverkehr

Die Gemeinde Grefrath ist hier mangels Anbindung an das Haupt Eisenbahnnetz nicht kartierungspflichtig. Lärm des Schienenverkehrs auf Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes wird vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) kartiert.

Flugverkehr

Der Lärmwirkungsbereich eines Flughafens wird erst mit mehr als 50.000 Flugbewegungen im Jahr kartiert. Der Flugplatz Grefrath-Niershorst (ICAO-Code: EDLF) ist ein Verkehrslandeplatz und überschreitet diesen Wert nicht. Zudem sind Regionalflughäfen und Landeplätze nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Industrie- und Gewerbelärm

In den Nicht-Ballungsräumen ist dies außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

Weitere 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.

Rechtlicher Rahmen

Die rechtlichen Grundlagen der Lärminderungsplanung sind im § 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) geregelt und gehen auf die „Richtlinie 2002/49/EG“ des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zurück.

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 und der §§ 47a-f BImSchG ist es, 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.

Nach den rechtlichen Vorgaben werden in der Lärmkartierung Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen berücksichtigt. Die Zuständigkeit für die Lärmkartierung dieser Straßen liegt in Nordrhein-Westfalen beim Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV). In der Lärmaktionsplanung sind alle Straßen mit einem Jahresaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz betroffen, was einem durchschnittlichen Aufkommen von rund 8.000 Kfz/24 h (DTV) entspricht. Die Zuständigkeit für Kreis- und Gemeindestraßen liegt bei den Kommunen.

Die Lärmkartierung für die 4. Stufe ist abgeschlossen, neue Straßen bzw. Änderungen werden erst wieder im Rahmen der Lärmkartierung der 5. Stufe berücksichtigt.

Anwendungsbereich des sechsten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist der Umgebungslärm, "dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind" (§ 47a BImSchG). 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).

Aus einem Urteil des EuGH aus 2022 ergibt sich die Verpflichtung aller kartierten Gemeinden einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

Mindestanforderungen an die Lärmaktionspläne ergeben sich aus § 47d Absatz 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie:

- Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,
- zuständige Behörde,
- rechtlicher Hintergrund,
- Grenzwerte für Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm, Fluglärm in der Umgebung von Flughäfen und Lärm von Industrieanlagen,
- Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Beschreibung der festgestellten Lärmprobleme und der verbesserungsbedürftigen Situationen,
- Protokoll, wie die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne konsultiert wurde,
- Lärminderungsmaßnahmen, die zum Zeitpunkt der Annahme des Lärmaktionsplans bereits bestehen,
- Lärminderungsmaßnahmen, die im Rahmen des Lärmaktionsplans durchgeführt werden, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
- Angabe zur langfristigen Strategie zur Reduzierung der Lärmbelastung,
- finanzielle Informationen (falls verfügbar): Kosten der Umsetzung der geplanten Maßnahmen,
- geschätztes Kosten-Nutzen-Verhältnis der im Lärmaktionsplan beschriebenen Maßnahmen, geschätzte Gesamtkosten des Lärmaktionsplans,
- Beschreibung der Vorkehrungen,
- geschätzte Anzahl der Personen in dem von dem Lärmaktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Lärm innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert.

Immissionsgrenzwerte

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie wird durch das geltende BImSchG und die BImSchV umgesetzt. Immissionsgrenzwerte, Auslösewerte oder Richtwerte sind in den BImSchV festgesetzt. Die dort angegebenen Werte beziehen sich allerdings nicht, wie bei der Darstellung in der Lärmkarte, auf einen 24h- Mittelwert, sondern auf verschiedene Zeiten am Tag. Die Definition des Tages ist von 06:00-22:00 Uhr festgelegt, die Nacht beträgt 8 Stunden und geht von 22:00- 06:00 Uhr.

Hinweis: Eine direkte Vergleichbarkeit dieser Werte ist nicht möglich.

In den Lärmkarten werden europaweit einheitlich die Größen L_{DEN} (Level Day, Evening, Night = Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) und L_{Night} (Nacht-Lärmindex) als Kenngrößen für die Lärmbelastung verwendet. Sie werden über den Zeitraum des gesamten Berichtsjahres gemittelt.

L_{DEN} ist der über alle 24-Stunden und alle Tage des Jahres gemittelte Dauerschallpegel. Die Pegel in der vierstündigen Abendzeit (18- 22 Uhr) gehen um 5 dB(A) und in der achtstündigen Nachtzeit (22 – 6 Uhr) um 10 dB(A) erhöht in den Gesamtpegel ein. Mit dieser Gewichtung trägt man der erhöhten Lästigkeit des Lärms in diesen Zeiten Rechnung. Der L_{DEN} stellt ein Indikator für die Lärmbelästigung dar.

L_{Night} ist ein gemittelter Dauerschallpegel über alle Nächte des Jahres (= 8-stündige Nacht von 22 bis 6 Uhr). Der L_{Night} dient als Nachtlärmindex der Beurteilung der Nachtruhe, mit seiner Hilfe können Aussagen über Schlafstörungen gemacht werden.

Das Bezugsjahr ist normalerweise das Jahr vor der Berichterstattung, in der 4. Runde also das Jahr 2021. Der Einfluss der Corona-Pandemie auf die Verkehrssituation wurde nicht mitberücksichtigt.

Die Bezugshöhe zur Ermittlung von L_{DEN} und L_{Night} liegt bei 4 m über dem Gelände. Berechnet wird in einem 10 mal 10 Meter Raster.

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

Quelle: Umweltbundesamt 2022

Abb. 3 – Empfehlung zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung

Die Gemeinde Grefrath folgt der Empfehlung des Umweltbundesamtes und 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} .

Darstellung und Bewertung der Bestandssituation

Die Ermittlung der Belastung der Bevölkerung durch Umgebungslärm erfolgt in Form von strategischen Lärmkarten. Diese werden für jede Verursacherguppe (Straßen-, Schienen- und Flugverkehr) getrennt erstellt.

Im Rahmen des Lärmaktionsplans für die Gemeinde Grefrath ist die Lärmkartierung für Hauptverkehrsstraßen relevant. Die strategischen Lärmkarten mit den Lärmbelastungen durch Straßenverkehr über 24 Stunden (L_{DEN}) und nachts (L_{Night}) und über Hindernisse und Schallquellen sind in Abb. 4 bis Abb. 6 dargestellt.

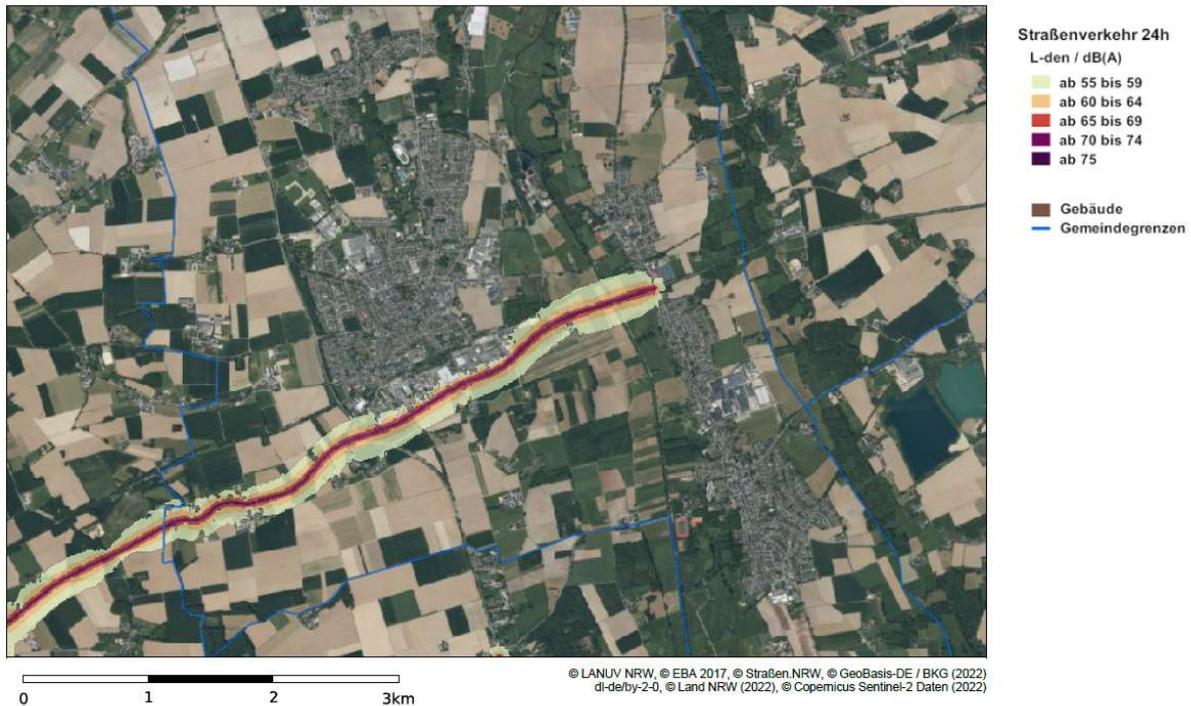


Abb. 4 – Lärmkartierung Gemeinde Grefrath L_{DEN}

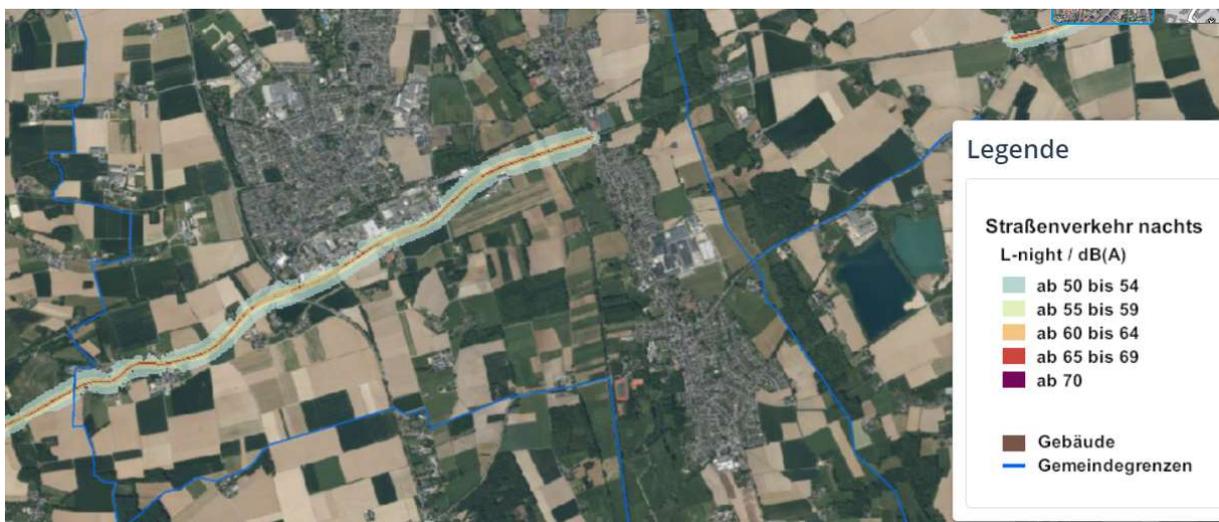


Abb. 5 – Lärmkartierung Gemeinde Grefrath L_{NIGHT}

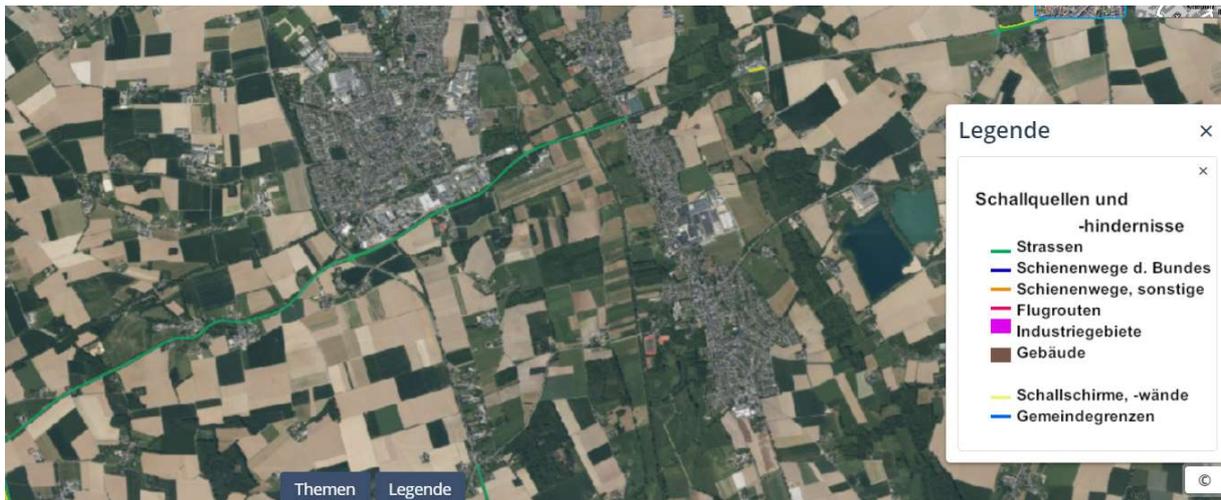


Abb. 6 – Lärmkartierung Gemeinde Grefrath Hindernisse und Schallquellen

Das Verkehrsaufkommen der B 509 ist in Abbildung 7 dargestellt.

Straße	Land	Zählstellennummer	Beschreibung des Zählabschnitts		DTV ¹⁾ [Kfz/24h]	SV-Anteil ²⁾ [%]
B 509	NW	4603 2208	Nettetal (L 373)	Grefrath (L 39)	8.800	6,6
B 509	NW	4604 2212	Grefrath (L 39)	Grefrath (K 12)	9.600	5,4
B 509	NW	4604 2213	Grefrath (K 12)	Grefrath (L 391)	12.200	4,1
B 509	NW	4604 2215	Grefrath (L 391)	Kempen (L 444)	8.000	5,0

Stand: 31.08.2017

1) DTV: Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke beider Richtungen (aufgerundet auf 100 Kfz)

2) SV-Anteil: Anteil des Schwerverkehrs (Busse, Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge) an allen Kfz

Abb. 7 – Zählabschnitt B 509 aus 2017

Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Gemeinde Grefrath:

LDEN dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	96	75	32	8	0

LNight dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	80	32	17	0	0

Abb. 8 - Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr

Ganztags sind 40 Personen von Pegeln ≥ 65 dB(A) betroffen, davon sind acht Personen mit Pegeln ≥ 70 dB(A), davon null mit Pegeln ≥ 75 dB(A) belastet. Hinzu kommen 75 Belastete gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 60-65 dB(A).

Nachts sind 17 Personen von Pegeln ≥ 60 dB(A) betroffen, davon sind null Personen mit Pegeln > 65 dB(A) belastet. Mit Pegeln ≥ 70 dB(A) sind ebenfalls keine Personen belastet. Hinzu kommen 35 Belastete gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 50-55 dB(A).

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde Grefrath:

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	1,3	0,32	0,02

Abb. 9 - Lärmbelastete Fläche

1,3 km² sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel einem Pegel >55 dB(A), davon sind 0,32 km² einem Pegel >65 dB(A) und davon wiederum 0,02 km² einem Pegel >75 dB(A) ausgesetzt.

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen und Schulgebäude in der Gemeinde Grefrath:

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	98	18	0
Schulgebäude	0	0	0

Abb. 10 - Geschätzte Anzahl der Wohnungen und Schulen

98 Wohnungen sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel von Pegeln >55 dB(A), davon sind 18 Wohnungen von Pegeln >65 dB(A) und keine von Pegeln >75 dB(A) betroffen. Belastungen >65 dB(A) und >75 dB(A) treten an keinem Schulgebäude auf.

Verantwortung der Baulastträger

Straßen.NRW ist als Baulastträger zuständig für die Bundes- und Landesstraßen, die Autobahn GmbH für die Bundesautobahnen. Insofern ist bzgl. der vorgeschlagenen Maßnahmen eine frühzeitige Abstimmung zu suchen.

Ruhige Gebiete

Die Kennzeichnung und Erhaltung von ruhigen Gebieten sind ein Bestandteil des Lärmaktionsplans. Jedoch gibt es keine festgelegten Grenzwerte oder verbindliche Kriterien zur Definition von ruhigen Gebieten. Gemäß § 47a Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) erfolgt eine Unterscheidung zwischen "öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraumes" und "ruhigen Gebieten auf dem Land". Gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG wird hervorgehoben, dass Lärmaktionspläne auch das Ziel haben, ruhige Gebiete vor einer Zunahme von Lärm zu schützen. Demnach dürfen durch die Umsetzung von Maßnahmen im Lärmaktionsplan keine zusätzlichen Lärmbelastungen entstehen.

Innerstädtische (Erholungs-)Flächen können als ruhige Gebiete ausgewiesen werden, sofern sie von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden. Hierbei kann es sich bspw. um Kurgebiete, Krankenhausgebiete, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Naturflächen, Grünanlagen, Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Flächen handeln, die dem Aufenthalt zur Erholung oder zur sozialen Kontaktpflege dienen. Insbesondere die Sicherung der Kur- und Naherholungsbereiche sowie wichtiger Grünachsen als „ruhige Gebiete“ (Erholungsbereiche) muss im Zuge der zukünftigen turnusmäßigen Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geprüft werden. In den „ruhigen Gebieten“ sollten ein Mittelungspegel von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts als Zielwerte gelten. Die Zielwerte sind aufgrund des besonderen Schutzstatus der „ruhigen Gebiete“ in Anlehnung an die Grenzwerte der 16. BImSchV21 für Wohngebiete gewählt worden.

Anzustreben ist, die „unverbindliche“ Einführung als „ruhiges Gebiet“ im Rahmen des anvisierten, kontinuierlichen Monitoring- und Umsetzungsprozesses als besondere Prüfgröße einer Lärmverträglichkeit einzelfallbezogen sorgfältig abzuwägen. Für die Gemeinde Grefrath könnte die Ausweisung von ruhigen Gebieten einen langfristigen Schutz bewirken, zum Beispiel im Bereich des Schwingbodenparks oder rund um das historische Kulturdenkmal „Burg Uda“. Für die verbindliche Ausweisung sind weitere Abstimmungen erforderlich.

Mitwirkung der Öffentlichkeit

Bei der Neuaufstellung oder Überprüfung von Lärmaktionsplänen ist eine Mitwirkung der Öffentlichkeit vorgesehen. Dies erfolgte in der Gemeinde Grefrath in einem zweistufigen Beteiligungsverfahren.

Grundsätzlich kann sich jede Person oder Einrichtung an der Lärmaktionsplanung beteiligen. Es können z.B. Hinweise auf ein konkretes Lärmproblem gegeben oder konkrete Vorschläge zur Minderung einer Lärmbelastung gemacht werden.

Ob und wie stark jemand an der von Lärmproblemen betroffenen Hauptverkehrsstraße B 509 betroffen ist, kann der im Internet verfügbaren Seite <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de> entnommen werden.

Neben der Variante der digitalen Einsichtnahme im Internet bestand zudem die Möglichkeit, den Entwurf des Lärmaktionsplanes unmittelbar bei der Gemeindeverwaltung einzusehen.

Die Möglichkeit zur Einsichtnahme bestand in der ersten Beteiligungsphase vom 08. Mai bis zum 22. Mai 2024.

Stellungnahmen zur Lärmaktionsplanung konnten ebenfalls im oben genannten Zeitraum bei der Gemeindeverwaltung eingereicht werden.

Eine digitale Beteiligungsmöglichkeit ergibt sich zusätzlich über das Beteiligungsportal NRW.

Veröffentlicht wurde die Mitteilung zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Amtsblatt des Kreises Viersen, vom 08. Mai 2024, in den sozialen Medien und auf der Homepage der Gemeindeverwaltung.

Die zweite Beteiligungsphase erfolgt in der Zeit vom 24. Mai bis zum 07. Juni 2024. Die Ergebnisse werden im Anschluss dem Entwurf hinzugefügt.

Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Angabe, ob im Laufe der öffentlichen Konsultation

Stellungnahmen eingegangen sind:

ja

Angabe, ob die während der öffentlichen Konsultation eingegangenen Stellungnahmen in den LAP aufgenommen wurden:

ja

Angabe, ob der LAP nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde:

ja

Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation

Meldungen - Beteiligungsphase 1

Lage	Meldung (originale Wiedergabe)
Niersweg	Lärmbelästigung
Schlibeck	Lärmbelästigung
Tönisvorster Straße	Sehr hohes Verkehrsaufkommen, viele Pkw und Lkw.
An der Plüschweberei	Dort ist Tempo 70 km erlaubt. Durch das Neubaugebiet Haffmansfeld sollte dort 50 km sein. Es ist sehr viel Verkehr. Und sehr laut. Vielleicht sollte auch die Fahrbahn erneuert werden.
Grasheider Straße	Nach Tempo 30 Überhöhte Geschwindigkeit und Lautstärke besonders am Wochenende (Motorräder)!!!
An der Paas / Grefrath L39 von Grefrath bis zur Müllemer Straße	Durch den katastrophalen Zustand der L39 und durch hohes Verkehrsaufkommen, kommt es zu hohen Lärmbelastungen, der Anwohner. Es benutzen viele LKWs, Traktoren mit Anhängern und PKWs die L39.
Markt	Die Lärmbelastung durch Abflüge vom Airport Düsseldorf, welche die "MODRU" Route nutzen "müssen", verursachen vermeidbaren Lärm. Warum

	müssen Flüge zuerst eine nördliche Schleife über Tönisvorst fliegen um dann auf die in den Süden gehende Route um Grefrath herum zu wechseln?
Heide / Auto-Tuning oder Posertreffen am Eisstadion	Die wiederholt stattfindenden Treffen von Auto-Tuning oder auch Auto-Posern welche in der Regel am Wochenende am Eisstadion stattfinden werden nicht konsequent von den Behörden unterbunden oder aufgelöst.
Johann-Fruhen-Straße	starke Lärmbelästigung durch viele LKW, Traktoren und schnell fahrende PKW. Tempo 30 wäre angebracht, um die Wohngebiete vor übermäßigem Lärm zu verschonen.
In der Floeth	Lärmbelästigung durch widerrechtlich genutzte Anliegerstrasse.
Haffmansfeld	Hohe Lärmbelästigung durch stark befahrene Orts- und Gewerbezufahrt. Lärmgutachten vor Baubeginn mit Zone 50 erstellt und darin wurde trotzdem erhöhte Lärmbelästigung festgestellt. Es erfolgte jedoch bisher keine Anpassung, somit weiterhin Tempo 70 ohne Kontrolle des Tempos. Dadurch häufig noch schnellere Geschwindigkeiten und erhöhter Lärm. Daraus entstehend auch Unfallgefahr, da Zufahrt Neubaugebiet in Kurve liegend und durch hohe Geschwindigkeiten bereits enge Situation erlebt plus direkt an Straße grenzende Kita. Zudem sind die erlaubten Lärmschutzmaßnahmen insgesamt völlig unzureichend.
Haffmansfeld	Lärmbelästigung durch LKW, PKW und Motorrad auf den Straßen Wankumer Landstraße und An der Plüschweberei. Im Gutachten für den Flächennutzungsplan wurde die Lärmbelästigung mit Tempo 50 berechnet und für teilweise zu hoch für allgemeine Wohngebiete eingestuft. Derzeit ist auf dieser Straße sogar Tempo 70 erlaubt. LKW Verkehr teilweise ab 5 Uhr morgens. Ein privater Lärmschutzzaun wurde durch den Bebauungsplan ausgeschlossen.

Handlungskonzept zum Lärmaktionsplan

Vorhandene bzw. geplante Maßnahmen

B 509

Kfz-Fahrgeschwindigkeiten auf niedrigem Niveau bedeuten niedrige Lärm- und Abgasimmissionen. Für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die örtlichen Straßenverkehrsbehörden zuständig. Diese können gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.

Zur Lärminderung ist die Geschwindigkeit im kartierten Bereich bereits auf 70 km/h reduziert. Durch die geplante Modernisierung der Lichtsignalanlagen (LSA), des Straßenbaulastträgers Straßen.NRW an der B 509 wird langfristig der Verkehrsfluss verbessert. Zudem führt dies in der Nacht dazu, dass übermäßiger Lärm durch Anfahr- und Bremsvorgänge reduziert werden. Um die Verkehrssicherheit zu optimieren, sollen künftig alle LSA mit einem gesicherten Linksabbieger geführt werden.

Grefrath Oedt L 391 / K 27 / B 509

An der Stelle wurden die Wartelinien vorgezogen. Die Planung der LSA ist erfolgt, die Anordnung soll noch dieses Jahr erfolgen. Anschließend erfolgt die Umsetzung so schnell wie möglich.

Grefrath K 12 / Flugplatz / B 509

Hier gibt es bereits Maßnahmen, die im Rahmen der Unfallkommission (UKS) beschlossen wurden. Die Markierung der Wartelinien wurde umgesetzt, langfristig ist eine LSA mit gesichertem Linksabbieger geplant. Dies wird aber zumindest in diesem Jahr nicht umsetzbar sein.

Erhöhung der Attraktivität des Radfahrens

In enger Zusammenarbeit mit dem ADFC nimmt die Gemeinde Grefrath die Netzplanung der Fahrradwege und -schutzstreifen ernst und hat in den vergangenen Jahren viel für gute Radwegenetze bewirkt. Die Sicherheit, der Komfort und die Attraktivität wurden durch eine umfassende Überplanung gesteigert.

Durch Fahrradboxen wurde eine sichere Abstellmöglichkeit geschaffen um Fahrradverkehr mit dem ÖPNV zu verbinden.

Maßnahmenvorschläge

Für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen, auf dem Gebiet einer kleinen kreisangehörigen Gemeinde, ist die Straßenverkehrsbehörde zuständig, daher können bestimmte Maßnahmen durch die Gemeinde Grefrath beantragt, aber nicht eigenständig angeordnet werden.

Im Zuge des Neubaugebietes „Haffmansfeld“ hat sich die Bebauungsgrenze verschoben. Daher sind die Geschwindigkeitsbegrenzung zu prüfen und ggf. ein Antrag zur Absenkung auf 50 km/h zu stellen. Dies ist auch im Hinblick auf die dortige Kindertagesstätte ein zu beachtender Sicherheitsaspekt.

Die benannten Straßenabschnitte aus den Beteiligungsphasen werden im ersten Schritt mit einer temporären Geschwindigkeitsanzeige versehen. Sollte diese keinen Effekt auf das Fahrverhalten bewirken, wird eine verdeckte Messung beantragt.

Zu den benannten Lärmproblematiken der Beteiligungsphasen, welche nicht im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Grefrath liegen, werden die Ergebnisse den zuständigen Behörden mit der Bitte um prüfung weitergeleitet.

Passive Lärmschutzmaßnahmen

Unabhängig von den Aktivitäten der Gemeinde Grefrath hat jeder stark von Lärm betroffene Anwohner als Privatperson die Möglichkeit, einen formlosen Antrag auf lärmtechnische Berechnungen an den Straßenbaulastträger Straßen.NRW zu stellen. Diese lärmtechnischen Berechnungen basieren auf den „Richtlinien für Lärmschutz an Straßen“ (RLS-19), also auf nationalem Recht. Bei Überschreitungen von $L_{den} > 70 \text{ dB(A)}$ und / oder $L_{night} > 60 \text{ dB(A)}$ kann im Einzelfall eine freiwillige Leistung (des Bundes oder des Landes) im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gewährt werden, die bis zu 75 % der Kosten für die am Gebäude durchgeführten Schalldämmmaßnahmen betragen kann. Der privat zu erbringende Eigenanteil von 25 % der Baukosten wird den Betroffenen als allgemeine Verbesserung der Bausubstanz zugerechnet.

Kostenschätzung

Die vorläufige Kostenschätzung für Einzelmaßnahmen des Lärmaktionsplanes:

Bereich / Abschnitt	Maßnahme	Kosten (netto in €) / Einheit
B 509	Planung LSA	Kosten liegen beim Straßenbaulasträger

Radwege	Verbesserung des Radwegnetzes, Entfernung Bepollerung, Beschilderung der Radrouten	2.000 € im Jahr 2024 geplant Ca. 16.000 € wurden bereits in den vergangenen Jahren verausgabt
Haffmannsfeld / An der Plüschweberei	Geschwindigkeitsreduzierung	Ca. 500 €
Versch. Straßen	Geschwindigkeitsanzeige	2 im Bestand

Fazit

Die Lärmkartierung in der Sport- und Freizeitgemeinde Grefrath zeigt eine belastete Situation an der B 509. In den Beteiligungsphasen wurden andere, nicht kartierte subjektive Lärmproblematiken deutlich.

Der LAP der Gemeinde Grefrath weist Maßnahmenempfehlungen für die wesentlichen Belastungspunkte auf. Eine Lärminderung kann vor allem durch die Planung der LSA erfolgen. Eine weitere Geschwindigkeitsreduktion ist im Bereich der B 509 nicht empfehlenswert und in Abwägung mit der vergleichsweise geringen Belastungssituation nicht verhältnismäßig. Ein Geschwindigkeitskonzept mit Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich Haffmannsfeld könnte zu einer kurzfristigen Verbesserung der Situation führen. Umsetzungsmaßnahmen zur Förderung und Sichtbarmachung des Radverkehrs werden fortgeführt.

Der vorliegende Entwurf des LAP soll im Rahmen der Bürgerbeteiligung sowie mit den Trägern öffentlicher Belange (TÖB) abgestimmt und am 12.06.2024 vom Rat der Sport- und Freizeitgemeinde Grefrath beschlossen werden. Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren, überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.