

Anregungen zur Lärminderungsplanung

Anregung aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	Abwägungsvorschlag
<p>Geoffrey und Anke Worledge, 05.04.2013</p> <p>Wir wohnen seit 1990 in der Burgstraße und im Laufe der Zeit ist die Burgstraße sehr laut geworden. LKW fahren mittlerweile täglich hier durch und das auch nachts. Wenn die schweren LKW über die Burgstraße fahren, klirrt das Geschirr in den Schränken. Nachts werden wir durch den Lärm aus dem Schlaf gerissen. Wir glauben nicht, dass die LKW nur aufgrund Ihrer fehlgeleiteten Navis durch Alpen fahren. Vielleicht könnten die LKW besser kontrolliert werden, damit sie nicht durch den Ortskern fahren. Wenn die LKW im Ortskern auf einen Bus treffen, ist das Chaos vorprogrammiert. Abends rasen PKW durch die Burgstraße, dass man sich wünscht, es würden um diese Uhrzeit Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden. Wir wünschen uns, dass die Burgstraße von der Kreuzung bis zur Vorburg für Autos gesperrt werden würde. So wie es in Rheinberg auch gemacht wurde. Es sind genügend Parkplätze an beiden Seiten der Burgstraße vorhanden, so dass Einkäufe gut zu den PKW gebracht werden könnten. Wenn die Straße auf diesem Stück gesperrt wäre, dann könnten die dort ansässige Gastronomie und die dort ansässige Bäckerei auch im Außenbereich Tische aufstellen. Die Möglichkeit bei schönem Wetter draußen einen Kaffee zu trinken oder draußen essen zu können, fehlt im Ortskern leider und würde den Ortskern sicher in seiner Attraktivität aufwerten.</p>	<p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die weitestgehende Befreiung des Alpener Ortskerns vom LKW- und Durchgangsverkehr ist eines der Ziele der Gemeindeentwicklungs- und Lärmaktionsplanung. Das gemeindliche Verkehrskonzept sieht dabei an vielen Stellen auch die Einrichtung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen und Festlegung von 30 km/h vor. Ebenfalls ist die Anregung, in der Burgstraße während der Abendstunden Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen, bedenkenswert. Eine Vollsperrung dürfte sich allerdings schwierig gestalten, da hiermit ein tiefgreifender Umbau des Straßensystems verbunden wäre und würde zudem dem aktuellen Planungskonzept zur Errichtung der Amaliengalerie widersprechen.</p>
<p>Herr Andresen, Telefonat v. 27.02.2013 und Schreiben der Anlieger Heilen, Schweitzer und Andresen vom 08.04.2013.</p> <p>Es wird zunächst angeregt, die festgelegten Nutzungszeiten des Kleinspielfeldes im Schul- und Sportzentrum stärker zu kontrollieren und eine missbräuchliche Nutzung durch Absperrung verhindern</p>	<p>Die Anregung wird aufgegriffen. Die Textfassung wird auf S. 50 wie folgt ergänzt:</p>

	<p><i>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde in diesem Zusammenhang konkret das Kleinspielfeld im Schul- und Sportzentrum angesprochen und angeregt, die festgelegten Nutzungszeiten stärker kontrollieren. Vorgeschlagen wurde auch, eine missbräuchliche Nutzung durch Absperrung zu verhindern. Dies würde allerdings dem Konzept des Fördergebers (Deutscher Fußballbund) widersprechen.</i></p>
<p>Frau Heilen, Telefonat vom 18.04.2013).</p> <p>Das Konzept, Einzelhandelseinrichtungen nur im Zentrum von Alpen zuzulassen, sei lärmtechnisch verfehlt. So erfolge beispielsweise die Anlieferung des Einzelhandelsbetriebes <i>Netto</i> (Burgstraße) nach wie vor auch von außerhalb der festgelegten Zeiten; außerdem halte man sich nicht an die Vereinbarung, die Lüftung der Lieferfahrzeuge beim Anlieferungsvorgang abzuschalten.</p>	<p>Das kommunale Einzelhandelskonzept ist nicht Gegenstand der Abwägung; auch wird im Rahmen der strategischen Lärmaktionsplanung keine Einzelfallregelung verfolgt. Die Anregung wird dennoch allgemein aufgegriffen. Die Textfassung wird auf S. 45 wie folgt ergänzt:</p> <p><i>Weitere Probleme ergeben sich zum Teil auch durch die Anlieferung des Einzelhandels. Hier wünschen sich die Betroffenen oft stärkere Kontrollen des Ordnungsamtes.</i></p> <p><i>In Bezug auf die Berücksichtigung des Schallschutzes in der Bauleitplanung bestehen aber insoweit sicher noch Optimierungspotentiale.</i></p>
<p>Bianka Weyhofen, Email vom 18.04.2013</p> <p>Wie in dem Bericht erläutert wird, dass es auch in Alpen Lärm zu verzeichnen ist, der gesundheitsschädlich oder vielmehr störend und stressend ist, kann ich nur bestätigen. Ich wohne im Dahlacker (Dahlackerweg) und der Lärm, der von der Bundesstraße herüber dringt, ist teilweise extrem.</p> <p>Wer da nicht von Lärmbelästigung spricht, muss taub sein. Der Lärm ist bis zum Friedhof im Dahlacker nicht zu überhören. Wie sie in ihrem Lärmbericht auf 70 betroffene Anwohner kommen, weiß ich</p>	<p>Die Einlassungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

allerdings nicht.

Daher ein Vorschlag von mir:

Sanierung der Brücke auf der B 58.

Da die LKW mit einer teilweise sehr hohen Geschwindigkeit den Berg heruntergefahren kommen(von Geldern in Richtung Alpen), entsteht oftmals ein sehr lautes „Knallen“, wenn sie die Brücke überfahren. Es wäre schon eine große Lärmminimierung, wenn dort der Straßenbelag bzw. die Verbindung von Straße und Brücke erneuert werden würde.

Natürlich finde ich es wichtig, den Straßenbelag insgesamt in „Flüsterasphalt“ zu sanieren. Ebenso wären Erdwälle bzw. Lärmschutzwände sehr sinnvoll.

Ein weiterer Vorschlag von mir:

Freigabe der Von-Galen-Straße bis zum Dahlackerweg.

Ich kann leider nicht verstehen, warum im Wege der Baumaßnahmen (neues Baugebiet im Dahlacker) die Von-Galen-Straße durch Pöllar wieder gesperrt wurde.

Es wäre doch sehr sinnvoll, den Anwohnerverkehr im Dahlacker zu entzerren und die Von-Galen-Straße aufzumachen, so dass die Anwohner des „hinteren“ Dahlackergebietes nicht durch das gesamte Wohngebiet fahren müssten. Nicht nur das es für uns Anwohner eine lange Fahrerei durch das Wohngebiet bedeutet, sondern auch, dass dadurch die Straße „Im Dahlacker“ entlastet werden würde und somit auch deren Anwohner.

Der Anregung folgend wird folgende Ergänzung der Textfassung (S. 29) vorgeschlagen:

*Dem Landesbetrieb Straßenbau ist daher vorzuschlagen, einen entsprechenden Einbau im Rahmen anstehender Unterhaltungsmaßnahmen sukzessive zu realisieren. **Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Übergänge von Straßen- und Brückenbauwerken zu legen.***

Entsprechende Vorschläge sind Bestandteil der Lärmaktionsplanung.

Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen. Die örtliche Verkehrsführung ist seinerzeit im Zusammenhang mit der örtlichen Bauleitplanung von den Anliegern mehrheitlich vorgeschlagen worden. Einzelmaßnahmen sind überdies nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Eine durchgreifende Verbesserung der örtlichen Lärmsituation wird aufgrund der schalltechnischen Überlagerung durch die Bundesstraße nicht gesehen.

Wo besteht da das Problem, die Straße nicht aufzumachen?

Ein weiterer Vorschlag von mir:

Bepflanzung mit hoch und dicht wachsenden Bäumen an der B 58. Dort war und ist zwischen dem Wohngebiet Dahlacker und der Bundesstraße ein breiter Streifen Ackerland bzw. jetzt auch Obstwiese. Trotzdem wäre es sinnvoll, dort Bäume zu pflanzen, die den Schall ein wenig abfangen würden.

Ein weiterer Vorschlag von mir:

Tempobegrenzung von 70 auf 50 ab Ortsausgang Alpen auf der Lindenallee hoch bis zur Bundesstraße (für beide Richtungen)

Insgesamt sehe ich sehr großen Bedarf, dem Lärm entgegenzuwirken.

Ansgar und Martina Pell (im Namen der Anwohner Drüpter Weg)
30.04.2013

Eine durchgreifende schalltechnische Wirkung kann durch eine entsprechende Grünkulisse nicht erreicht werden. Gleichwohl ergibt sich hier ein nicht zu unterschätzender psychologischer Effekt. In diesem Sinne erfolgt eine entsprechende Ergänzung der Textfassung (S. 43 / 44):

Hierbei handelt es sich um aktive (Lärmschutzwände/-wälle) und passive Maßnahmen (Bildung von Abstandsflächen, Bauelemente, besonders Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter) oder um Festsetzungen ~~betreffend der~~ zur Grundrissgestaltung von Gebäuden (Lage von Schlaf- und Wohnräumen). Weitere Maßnahmen sind zum Beispiel die optische Abschirmungen von Lärmquellen durch eine entsprechende Begrünung, die den psychologischen Effekt ausnutzt, dass eine Lärmquelle umso deutlicher ins Bewusstsein rückt, wenn man sie sieht (visueller Lärmschutz).

Die Anregung ist im Prinzip bereits so umgesetzt. Eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung sollte gegebenenfalls mit der örtlichen Umsetzung des Stadtumbaugebietes (Gewegplanung) angedacht werden.

Es werden folgende Vorschläge unterbreitet:

Endgültige Fertigstellung des Walls zum Gewerbegebiet ab dem Bereich Drüpter Weg 12.

Von allen Grundstückseigentümern im Gewerbegebiet wurden die seinerzeit festgelegten Auflagen erfüllt. Lediglich die Firma Hoogen hat als Eigentümer der Grundstücke im Bereich Drüpter Weg 12-16 den Wall bis heute nicht fertig gestellt. Sowohl die Ausführung der endgültigen Wallhöhe, wie auch die vorgeschriebene Bepflanzung sind bis heute nicht erfolgt. Die Fertigstellung durch die Firma Hoogen sollte daher kurzfristig über die Gemeinde Alpen eingefordert werden.

Im Kreuzungsbereich B58 / Drüpter Straße (Ampelbereich) bis auf Höhe des vorgenannten Walls zum Gewerbegebiet Süd Errichtung einer Lärmschutzwand, da speziell hier durch bremsende und anfahrende PKW und LKW erhöhter Lärm entsteht (Babyfon schlägt im Haus Drüpter Weg 16 bei bremsenden LKW trotz Neubau und Dreifachverglasung im Haus an!). Des Weiteren hat das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren weiter zugelegt.

Verwendung von Flüsterasphalt im Rahmen einer möglichen Fahrbahnsanierung für die B58.

Ausweitung der 70er Zone von Kreuzungsbereich Rathausstraße/B58 bis zur Kreuzung Drüpter Weg / B58

Erhöhung des Walls zwischen Drüpter Straße und Drüpter Weg zu weiteren Lärmreduzierung auch im Zusammenhang mit dem neu geplanten Parkplatz Lemken.

Einzelmaßnahmen sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Die Errichtung des Lärmschutzwalls ist Bestandteil der örtlichen Bauleitplanung und wäre durch die zuständige Bauaufsicht des Kreises Wesel zu verfügen.

Einzelmaßnahmen sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Der Straßenbaulastträger (Landesbetrieb Straßen NRW) hat bislang keine Veranlassung gesehen, eine entsprechende Maßnahme umzusetzen. Die Gemeinde hat deshalb Gespräche mit der LINEG aufgenommen, einen Wall entlang der B 58 im Zuge der Umsetzung von örtlichen Projekten zur Gewässerrenaturierung gemäß den Vorgaben der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie zu errichten.

Dieser Vorschlag ist bereits Bestandteil der Lärmaktionsplanung.

Die Anregung ist im Prinzip bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes, da eine generelle Geschwindigkeitsreduzierung von Bundesstraßen auf 70 km/h vorgeschlagen wird.

Die nachfolgend aufgeführten Einzelmaßnahmen sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Sie wurden bereits im Zusammenhang mit den (Bebauungsplänen Nr. 49 und Nr. 66) gutachterlich geprüft und sind

<p>Zugangsschranken für den Lemken Parkplatz, um unberechtigtes Parken zu verhindern</p> <p>Parkverbot für anliefernde und abholende Transport-LKW auf dem neu geplanten Parkplatz Lemken</p> <p>Nachtparkverbot auch für die Mitarbeiter der Firma Lemken innerhalb eines „Mindestabstandstreifens“ zum Drüpter Weg</p> <p>Zu- und Abfahrt zum neuen Parkplatz nur über die Weseler Straße, keine Zufahrt über die Drüpter Straße</p>	<p>soweit erforderlich Bestandteil der betreffenden Bauleitpläne. Einer erneuten Abwägung bedarf es nicht.</p>
<p>Eheleute Klaus und Edelgard Hoppe, 30.04.2013</p> <p>Auch wenn der umzusetzende Lärmschutz nicht in kommunaler Baulast liegt, bitte ich Sie im Rahmen des Aktionsplanes eine Selbstbindung im Rahmen der haushälterischen Möglichkeiten ein zu beziehen.</p> <p>Wir fühlen uns durch den starken Verkehrslärm gesundheitlich gefährdet. Hier : A57, L 491, B 58 und Bönninghardter Straße.</p> <p>Der Dauerschallpegel wirkt auf den Mühlenweg, Haus Nr. 35, mit einem gemessenen LAeq von 67,4 dB (A) ein.</p> <p>Messgerät: Integrierter Oktavband – Schallpegelmesser Typ : CEL - 328 nach DIN IEC 6512 Kl. 2 und DIN IEC 804 Kl. 2</p> <p>Kalibrator : Typ CEL - 282 Mikrofon : Typ CEL - 230 Windschirm : Typ CEL - 4672 / 2</p> <p>Zurzeit kann keine Schallpegelkontrollmessung erfolgen, da an der</p>	<p>Lärmempfinden ist stets subjektiv. Eine gesundheitliche Gefährdung wird bei objektiver Betrachtung der örtlichen Lärmsituation aber nicht gesehen. Eine isolierte Lärmmessung ermöglicht als Einzelereignis auch keine qualifizierte Aussage zu einem örtlichen Mittelungspegel. Es handelt sich bei den angesprochen Straßen zudem um überörtliche Verkehrswege, die zum Zeitpunkt der Errichtung des Wohngebäudes Mühlenweg 35 (1996/97) bereits existierten.</p>

Bönninghardter Str. gebaut wird (Halbsperrung).

Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie. (RL 2002 / 49 / EG) § 47 e, 47 d, Lärminderungsplanung für Wohngebiete.

Laut Aussage der Gemeinde Alpen handelt es sich am Mühlenweg um ein Mischgebiet. (tags 60 dB (A), nachts 45 dB (A)). Hier müsste es sich laut Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz, laut TA - Lärm, Kleinsiedlungsgebiet handeln! (tags 55 dB (A), nachts 40 dB (A)).

Anmerkung: Die Bebauung auf dem Mühlenweg ist mit ca. 50 Häusern eine fast abgeschlossene Reihenbebauung. Die bekannte Flurkarte entspricht nicht den Gegebenheiten. Wir haben 1996/97 gebaut. Unser Haus ist heute noch nicht in der Flurkarte erfasst!

Ich möchte darauf hinweisen, dass wegen überwiegendem Westwind (70 %) der Dauerschallpegel auf unser freistehendes Haus prallt.

Ferner möchte ich noch auf den Einfluglärm zum Flughafen Niederrhein hinweisen. (Schreiben an die Bezirksregierung Düsseldorf und Herrn Bürgermeister Jansen vom 09.01.2004).

Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm geändert am 01.01.2011.

Schutzzone 2

L (tief) Aeg Nacht 55 dB (A)

Der Bereich Mühlenweg ist Satzungsbereich nach § 35 BauGB und weist insoweit misch-/dorfgebietsähnliche Strukturen (MD) auf. Mithin greifen die typischer Weise geltenden Lärmwerte (60 / 55 dB(A)). Eine Kleinsiedlung (WS) bezeichnet im deutschen Recht hingegen eine Siedlungsstelle mit größeren Nutzgarten und landwirtschaftlichen Nebenerwerbsstellen. Kleinsiedlungen sind dabei in der Regel im Rahmen einer organisierten Gruppenselbsthilfe entstanden und entstammen dem Selbstversorgungsgedanken. Sie pflegen ein mehr oder minder ausgeprägtes soziales Gemeinschaftsleben. Kleinsiedlungen sind insoweit frühe Formen von sozialen oder Gruppenwohnprojekten.

Die Einmessungspflicht von Bauvorhaben obliegt nach § 16 VermKatG NRW dem Grundstückseigentümer!

Es wird auf die entsprechenden Ausführungen des Lärmaktionsplanes verwiesen. Ein Handlungsbedarf wird nicht gesehen. Eine Lärmschutzzone ist örtlich nicht ausgewiesen.

<p>Gregor Muysers, 05.05.2013</p> <p>Zur Lärminderung in Alpen möchte ich folgenden Vorschlag hinzufügen:</p> <p>Zusammenlegung der Tempo-70-Bereiche auf der B58.</p> <p>Begründung:</p> <p>Auf der B58 in Fahrtrichtung Wesel gibt es hinter dem Abzweig nach Alpen insgesamt 4 jeweils nur einige hundert Meter unterbrochene Strecken mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km.</p> <p>Dies führt dazu, dass insbesondere am Wochenende Motorradfahrer/innen ab der Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung "voll aufdrehen" und 300 Meter später wieder, begleitet von Fehlzündungen, vom Gas gehen. Dieses Spiel wiederholt sich dreimal hintereinander pro Motorrad. Da die Strecke intensiv genutzt wird und eine nicht zu verachtende Anzahl Motorradbesitzer/innen es mit Manipulationen am Schalldämpfer nicht so genau nehmen, entsteht durch dieses Verhalten eine massive, vermeidbare Lärmbelästigung.</p> <p>Mir ist schon bewusst, dass die Gemeinde Alpen dieses Problem nicht direkt lösen kann, aber zumindestens kann sie den Vorschlag weiterleiten.</p>	<p>Die Anregung ist im Prinzip bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes, da eine generelle Geschwindigkeitsreduzierung von Bundesstraßen auf 70 km/h vorgeschlagen wird.</p>
<p align="center">Anregung aus der Behördenbeteiligung</p>	<p align="center">Abwägungsvorschlag</p>
<p>Kreis Wesel – Der Landrat, Fachdienst Gesundheitswesen, 07.03.2013</p> <p>Den Entwurf des Strategischen Lärmaktionsplans der Gemeinde Alpen</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>habe ich erhalten und zur Kenntnis genommen. Der Faschdienst Gesundheitswesen begrüßt jede Maßnahme, die störenden Lärm am Entstehungsort minimiert.</p>	
<p>Kreis Wesel – Der Landrat, Koordinationsbereich Immissionsschutz, 30.04.2013</p> <p>Die Untere Immissionsschutzbehörde des Kreises Wesel (UIB) ist gemäß Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz (ZustVU) in Verbindung mit § 47 e des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) nur zuständig für Lärmemissionen, die von Anlagen ausgehen. Eine entsprechende Bewertung der hiervon ausgehenden Lärmbelastungen erfolgte in der Vergangenheit und auch jetzt durch Anwendung der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm bei jedem relevanten Einzelvorhaben. Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Alpen hat im Gegensatz dazu den Schwerpunkt der Betrachtung auf den Verkehrslärm gerichtet; Anlagenlärm spielt dabei keine Rolle. Trotz fachlicher Nicht-Zuständigkeit möchte ich persönlich anmerken, dass der Entwurf des Lärmaktionsplanes hinsichtlich der Betroffenheitsanalyse und dem daraus abgeleiteten Maßnahmenkonzept schlüssig und plausibel aufgebaut ist.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Straßen.NRW. 12.06.13 (verspätet)</p> <p>Auf Seite 23 im Absatz drei des Entwurfes wird von der angestrebten Absenkung der Lärmsanierungswerte um 3dB (A) gesprochen. Dies ist im Rahmen des Erlasses StB 13/7144.2/01/1206434 vom 25.06.2010 für Bundesstraßen und im Haushaltsplan 2011 des Landes NRW, in Kraft gesetzt durch das Haushaltsgesetz, bereits erfolgt.</p>	<p>Die Textversion wird auf S. 23 wie folgt ergänzt:</p> <p><i>Im Rahmen des Nationalen Verkehrslärmschutzepakets II von 2009 strebte das Bundesverkehrsministerium allerdings langfristig eine Senkung der Lärmsanierungswerte um 3 dB(A), d. h. 67 dB(A) tags bzw. 57 dB(A) nachts an. Dies ist dann im Rahmen des Erlasses StB 13/7144.2/01/1206434 vom 25.06.2010 für Bundesstraßen und im Haushaltsplan 2011 des Landes NRW, in Kraft gesetzt durch das Haushaltsgesetz, bereits erfolgt.</i></p>

Im Kapitel 9.2.2 werden Straßenbau- und Unterhaltungsmaßnahmen angeführt. Die angeführte Pegelminderungswirkung zweischichtiger offenporiger Asphalte und der Dünnschicht im Heißeinbau (DSH-V) sind sehr optimistisch formuliert. In den Publikationen der (BASt) wird von Minderungspotentialen von 4-5 dB (A) bei DSH-V und von 7-8 dB (A) bei zweischichtigen offenporigen Asphalten gesprochen.

Weiterhin möchte ich festhalten, dass es sicherlich Referenzprojekte gibt, die gute schallmindernde Effekte erzielen. Jedoch fehlen Erkenntnisse über die Dauerhaftigkeit sowohl von Schallminderungswirkung als auch physikalischer Belastbarkeit bei Anfahr-, Abbrems- und Abbiegeprozessen.

Wie im Entwurf richtig festgestellt wurde, gibt es gegenwärtig keine Straßenbeläge, denen für den innerörtlichen Einsatz Korrekturwerte zugewiesen werden konnten. Es wird im gleichen Absatz (S.30 Abs. 4) angeführt, dass Splittmastixdecken die Emissionen von Pkw-Reifen um 2 dB (A) reduzieren. Hier fehlt die Bedingung, dass diese nur bei Geschwindigkeiten größer 60 km/h gilt. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten wie sie innerorts typisch sind, spricht die BASt von -1dB (A) Minderungspotential. In den Publikationen der BASt ist auch nachzulesen, dass stark texturierte Asphaltdecken, hierzu zählt der Splittmastixasphalt (SMA), den Reifen bei Geschwindigkeiten von 50 km/h und geringer stärker zur Eigenschwingung anregt, als dies bei weniger texturierten Belägen wie Asphaltbetonen der Fall ist.

Verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen aus Gründen des Lärmschutzes unterliegen den Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche

Der Textabschnitt (S. 29) wird wie folgt korrigiert:

Nach Erkenntnissen Bundesanstalt für Straßenwesen können dabei in einschichtiger Bauweise (Dünnschichtasphalt im Heißeinbau) effektive Pegelminderungen von etwa 4 bis 5 dB(A) erreicht werden. Zweischichtiger offenporigen Asphalt (dieser wird mit zwei Schichten unterschiedlicher Mischgutsorten hergestellt) weisen bei Pkw immerhin schon Minderungen von 7 bis 8 dB(A) bzw. bei Lkw bis zu 7 dB(A) auf, wobei durch die größere Schichtdicke die tieffrequenten Geräusche von Lkw und Bussen sogar besser absorbiert werden. Allerdings ist festzuhalten, dass zurzeit Erkenntnisse über die Dauerhaftigkeit sowohl von Schallminderungswirkung als auch physikalischer Belastbarkeit bei Anfahr-, Abbrems- und Abbiegeprozessen fehlen.

Die entsprechende Textpassage (S. 30) wird entsprechen ergänzt:

Splittmastixdecken reduzieren die Geräuschemissionen von Pkw-Reifen bei korrektem Einbau um etwa -2 dB(A) gegenüber dem Referenzbelag, allerdings nur bei Geschwindigkeiten > 60 km/h. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten, wie sie innerorts typisch sind, ist entsprechend vorliegender Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen nur mit einem Minderungspotenzial von 1dB (A) zu rechnen. Dies mag daran liegen, dass stark texturierte Asphaltdecken, hierzu zählt der Splittmastixasphalt, den Reifen bei Geschwindigkeiten von < 50 km/h stärker zur Eigenschwingung anregt, als dies bei weniger rauen Belägen wie Asphaltbetonen der Fall ist.

Es gibt keinen Dissens. Der vorliegende Entwurf formuliert auf S. 34 die Einzelfallabhängigkeit. Allerdings besteht insgesamt die Erforderlichkeit einer Klarstellung der Kurzzusammenfassung (S. 6):

<p>Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm). Die darin enthaltenen Richtwerte orientieren sich an der 16. BImSchV und liegen je nach Gebiets- und Straßenkategorie bei 70 / 72 dB(A) tags und 60 / 62 dB(A) nachts. Solche Maßnahmen stellen immer eine Nutzungseinschränkung des Verkehrsweges dar.</p> <p>Mit der Überlegung auf allen Bundes-, Landes- und Kreisstraßen außerorts eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorzunehmen, besteht kein Einvernehmen seitens des Landesbetriebes Straßenbau NRW. Es muss im Einzelfall geprüft werden, inwieweit eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h umsetzbar ist. Dies sollte dann aber im Abwägungsverfahren der zuständigen Straßenverkehrsbehörde überprüft werden. Ebenso verhält es sich mit innerörtlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen.</p>	<p><i>Unter Fortführung der bereits ergriffenen Maßnahmen. erfolgt im Rahmen des Lärmaktionsplans in diesem Zusammenhang eine Schwerpunktsetzung auf folgende Bausteine im Wege der Einzelfallentscheidung:</i></p>
<p>Kreis Wesel, 24.07.2013 (verspätet)</p> <p>aus Sicht meiner für Verkehrslenkung/-regelung zuständigen Straßenverkehrsbehörde und als Träger der Straßenverkehrslast für die Kreisstraßen nehme ich wie folgt Stellung:</p> <p>Nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO kann die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränkt oder verboten werden. Die im Rahmen des Lärmaktionsplans von der Gemeinde Alpen aufgestellte Lärmkarte umfasst jedoch nicht die Kreisstraßen K 22 und K 23, da für den Lärmaktionsplan nur eine Erfassung von Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr in der ersten Stufe und 3 Mio. Kfz/Jahr in der zweiten Stufe statt fand. Eine konkret unzulässige oder unverhältnismäßige Belastung der Bevölkerung kann ich auf dieser Grundlage nicht erkennen. Die K 22 und K 23 sind Straßen überörtlichen Verkehrs. Sie bündeln den weiträumigen und innerörtlichen Verkehr und entlasten gleichzeitig die Wohngebiete.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Textversion wird auf S. 32 wie folgt ergänzt:</p> <p><i>Vor dem Hintergrund sollten folgende Einzelmaßnahmen geprüft werden: ...</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Einführung einer flächendeckenden Tempo-30-Regelung gemäß § 45 StVO in allen Ortslagen bei Überschreitung der Lärmwerte nach DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) als Einzelfallentscheidung mit Ausnahme der Ortsdurchfahrt Bönninghardt im Bereich der L491 (zurzeit 50 km/h innerorts). Auf die aktuellen verwaltungsgerichtlichen Entscheidungen (z. B. Urteil VG Berlin vom 21.11.2007,11 A 38.07 und OVG Berlin-Brandenburg vom 16.09.2009, 1 N 71.09) wird verwiesen.</i>

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h innerorts bzw. Tempo 70 km/h außerhalb der geschlossenen Orte stünde der besonderen Verkehrsfunktion der Kreisstraßen entgegen. Insofern bestehen Bedenken gegen eine Beschränkung der Durchfahrtschwindigkeiten.

Sofern sich aus einer vertieften Ermittlung der Lärmbelastung eine schwerwiegende Belastung der Wohnbebauung entlang der angesprochenen Kreisstraßen darstellen lässt, bin ich selbstverständlich bereit, mich erneut mit der vorgeschlagenen Geschwindigkeitsregulierung auseinander zu setzen.

Sonstige redaktionelle Änderungen

Bei der abschließenden Prüfung des vorliegenden Entwurf ergab sich bei folgenden Punkten ein Korrektur- und Änderungsbedarf:

Seite 6 (Ergänzung der Kurzzusammenfassung)

- Lärmoptimierte Fahrbahnbeläge *ab Geschwindigkeiten > 70 km/h,*
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h *innerhalb der Ortslagen,*
- Lärmindernde Straßenraumgestaltung sowie
- Lärmschutzanforderungen an die Baulastträger (*Kreis-, Landes- und Bundesfernstraßen, Schienenwege*) *wie z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen, Lärmschutzanlagen und Schallschutzfenster.*

Seite 17

Beim Schienenverkehrslärm steht dabei insbesondere die Anwendbarkeit des *Schienenlärmbonus* in Rede... Mittlerweile denkt der Bundesgesetzgeber jedoch offen über einen Wegfall dieser Regelung nach. *Dies wird nun im Jahre 2019 erfolgen.*

Seite 25

Zu diesem Zweck wurde auf der Grundlage der Arbeiten in den Dorfwerkstätten eine begleitende Arbeitsgruppe ~~aus~~ Vertretern der betroffenen ~~Ortschaften und~~ *Fachbereiche* der Verwaltung eingerichtet. Beteiligt waren auch die im Rat der Gemeinde Alpen vertretenen Fraktionen.

~~/Abgrenzung der Problemgebiete nebst kartographischer Darstellung/~~

Seite 28

Im Alpener Gemeindegebiet sind derzeit Lärmschutzbauwerke an folgenden Straßenabschnitten vorhanden:

- *Dorfstraße / ~~Pastor Sanders Weg~~ Sonsbecker Straße (L460)*

Seite 32

*Das kommunale Verkehrsnetz befindet sich **trotz punktueller Probleme** aktuell in einem weitgehend befriedigenden Unterhaltungszustand...*

Seite 47

- *Allgemeine Akzeptanz: Lärm wird von der Allgemeinheit eher geduldet, wenn sie zum Beispiel mit der Brauchtumpflege verbunden ist (beispielsweise Sport-, Schützen-, Karnevals- oder Kirmesfeste), wobei dieses Volksfestprivileg auch nicht überstrapaziert werden darf. So werden gerade während der Sommerzeit im öffentlichen Raum vielfältige Freizeitveranstaltungen durchgeführt, um die Vitalität und Attraktivität der Gemeinde als Standortfaktor zu nutzen und sie zugleich als Marke zu profilieren sowie Handel und Gastronomie zu fördern. Zu den traditionellen Volksfesten, Schützenfesten und Kirmesveranstaltungen sind aber Freizeitveranstaltungen, Musikfestivals und andere Kulturaktionen sowie Events und public viewing hinzugekommen. Die zumeist open air durchgeführten Veranstaltungen können dabei allerdings mit dem Ruhebedürfnis der betroffenen Anwohner kollidieren. Der Interessengegensatz ist deshalb besonders konfliktreich, weil diese Veranstaltungen mit einem hohen Besucheraufkommen verbunden sind und in der Regel unter Bevorzugung desselben Ortes (wie z.B. eines zentralen Marktplatzes) gerade während der Zeiten stattfinden, in denen das Ruhebedürfnis der Anwohner am größten ist, nämlich in den Abend- bzw. Nachtstunden sowie an den Wochenenden. Städte und Gemeinden stehen dabei im Zentrum dieses Konfliktes, denn sie sind als Genehmigungsbehörde, Veranstalter oder als Eigentümer der Einrichtungen bzw. der Flächen eigentlich immer betroffen. Zu verweisen ist hier insbesondere auf die Ordnungsbehördliche Verordnung über Ausnahmen vom Verbot der Störung der Nachtruhe von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr und vom Verbot der Lärmbelästigung durch Tongeräte aus Anlass des Jahreswechsels, von Volksfesten, Volksbelustigungen und ähnlichen Veranstaltungen im Gebiet der Gemeinde Alpen vom 22.02.2006.*

Die Regelungen zur Durchführung von derartigen Freizeitveranstaltungen finden sich im Landes-Immissionsschutzgesetz (LImSchG NRW) bzw.

mit Blick auf Freizeitanlagen in verschiedenen Runderlassen des Umwelt-ministeriums NRW. Diese Regelwerke lassen allerdings viele Fragen offen, denn sie enthalten keine festen Grenzen, sondern schreiben durchweg die Abwägung kollidierender Interessen im Einzelfall vor. Das Lärmschutzgesetz stellt sich mit Blick auf Freizeitaktivitäten mithin als komplexe Rechtsmaterie dar. Administrative Entscheidungen erfordern somit auch eine genaue Kenntnis der vorhandenen Rechtsprechung.

Seite 49

- Errichten einer Lärmschutzwand zur Abschirmung des Betriebes und seiner Nebenanlagen bzw. eines Emissionspunktes (z. B. tieffrequente Klima- und Kühlgeräten, Lüftungsanlagen, Luftwärmepumpen und Blockheizkraftwerken).

Seite 50

...Hier war es für den Bund schließlich doch sinnvoll, die Sportanlagenlärmenschutz-Verordnung (18. BImSchV) zu erlassen, die beispielsweise auch beim Betrieb von Schwimmbädern, Bolzplätzen und Skateranlagen gilt. Die Zulässigkeit von Sportlärm richtet sich dabei in differenzierter Form nach dem unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten und zeitlichen Kriterien, überdies gelten Sonderregelungen für seltene Ereignisse, Altanlagen usw. Die Ermittlung und Beurteilung der Geräuschmissionen ist dabei relativ komplex. Überdies wurden für die Planung neuer Sportanlagen ~~wurden darin~~ im Sinne der Rücksichtnahme auf die Nachbarschaft relativ anspruchsvolle Forderungen gestellt. Auf der anderen Seite wurden diese Forderungen im Sinne der Toleranz gegenüber bereits bestehenden Sportanlagen teilweise gemildert. Die Erfahrung hat gezeigt, dass hierdurch viele Problemfälle für beide Seiten auf akzeptable Weise gelöst wurden. Jeder Einzelne kann durch rücksichtsvolles Verhalten im Alltag eben viel dazu beitragen, weniger Lärm zu erzeugen und damit unsere Lebensqualität zu verbessern. Gleichwohl bleibt somit noch eine Vielzahl von Zweifelsfällen, für deren Entscheidung die Kenntnis der einschlägigen Rechtsprechung unabdingbar ist.

Seite 51/52

...Dies sind insoweit Flächen, die keinem (besonderen) Verkehrs-, Industrie oder Gewerbe- oder Anlagenlärm ausgesetzt sind.

*Dies ist durchaus nicht unsinnig. So hat beispielsweise das Landesumweltamt NRW 2003 auf Grundlage eines Screenings der Lärmbelastung primär Gebiete mit mehr als 10 km² Fläche und Mittelungspegeln des Gesamtgeräuschs von Straßen-, Schienen-, Flugverkehr sowie Gewerbe und Industrie unter 40 dB(A) ermittelt, um Hinweise auf ruhige Gebiete zu erhalten. Danach käme in Alpen mit Ausnahme der Leucht **und dem Grenzdryck** im Prinzip allerdings keine Fläche in Frage...*

*...Die Ausweisung ruhiger Gebiete hat damit auch eine gemeindepolitische Dimension **und bedarf einer expliziten gutachterlichen Bewertung, die***

zurzeit nicht zu leisten ist. ~~Insofern kommt der Bürgerbeteiligung eine große Bedeutung zu.~~ Insofern wird auf eine entsprechende Qualifizierung im Rahmen dieses Lärmaktionsplanes verzichtet und bleibt der weiteren Fortschreibung vorbehalten.

Seite 56

13 Aufstellungsverfahren

Der Entwurf des vorliegenden Lärmaktionsplanes ist auf der Grundlage der Berichterstattung zur 2. Stufe der Lärmkartierung im Bau-, Planungs- und Umweltausschuss vom 28.08.2012 erarbeitet worden. Darüber hinaus hat der betreffende Ausschuss am 27.11.2012 die Einrichtung einer begleitenden Arbeitsgruppe, die aus dem Bürgermeister, fachlich zuständigen Vertretern der Verwaltung und den im Rat vertretenen Fraktionen bestand, beschlossen.

Der Arbeitskreis tagte erstmalig am 29.01.2013. Dabei wurde festgelegt, dass eine Beteiligung der relevanten Behörden und der Öffentlichkeit durchzuführen sei.

Die Behördenbeteiligung ist daraufhin mit Schreiben vom 13.02.2013 eingeleitet worden. Überdies wurde im Amtlichen Mitteilungsblatt vom 22.02.2013 auf die Möglichkeit hingewiesen, sich bis zum 03.05.2013 zur gemeindlichen Lärmaktionsplanung zu äußern. Die Unterlagen lagen bis zu diesem Zeitraum in der Gemeindeverwaltung aus und waren auf der Homepage der Gemeinde verfügbar. Die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde dabei durch entsprechende Presseveröffentlichungen angeregt.

Die fristgerecht eingereichten Stellungnahmen und Anregungen wurden durch den Arbeitskreis am xx.xx.2013 gesichtet und in den Entwurf überführt. Der Lärminderungsplan ist sodann in der Sitzung des Bau-, Planungs- und Umweltausschusses vom xx.xx.2013 abwägend beraten und in der Sitzung des Rates am xx.xx.2013 beschlossen worden.

Der Lärmaktionsplan wurde schließlich mit Bekanntmachung im Amtlichen Mitteilungsblatt vom xx.xx.2013 wirksam.