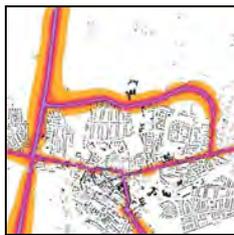


# Stadt Geldern Lärmaktionsplan 2. Stufe

*Arbeitsstand: 2015-06-08*





# Stadt Geldern Lärmaktionsplan 2. Stufe

im Auftrag der  
Stadt Geldern

bearbeitet von  
PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Jochen Richard  
Hilde Richter-Richard

Günter Rasch  
Andreas Sommer

Akustische Berechnungen

Heine + Jud Ingenieurbüro für Umweltakustik, Dortmund

Aachen, Juni 2015



## INHALTSVERZEICHNIS

### Gliederung gemäß Anhang V EU-Umgebungslärmrichtlinie

A.	ANLASS UND VORGEHENSWEISE	1
1.	Anlass der Aufstellung des Lärmaktionsplans	1
2.	Planungsstrategie zur Lärminderung	2
3.	Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung	4
4.	Fördermöglichkeiten	5
B.	LÄRMAKTIONSPLAN	6
1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupt Eisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	6
2.	Zuständige Behörde	9
3.	Der rechtliche Hintergrund	10
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	13
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	14
	5.1 Lärmkarten.....	14
	5.2 Belastungsachsen.....	19
	5.3 Ruhige Gebiete.....	23
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	25
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörung gemäß Art. 8 (7) ULR	27
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	28
	8.1 Evaluierung der 1. Stufe.....	28
	8.2 Weitere Maßnahmen zur Lärminderung.....	28
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	32
	9.1 Strategische Maßnahmen.....	32
	9.2 Maßnahmen an Belastungsachsen.....	37
	9.2.1 B 58 Harttor.....	38
	9.2.2 B 58 Weseler Straße – Issumer Tor.....	43
	9.2.3 Krefelder Straße - Geldertor.....	54
	9.2.4 Wallstraßen.....	60
	9.2.5 L 480 Klever Straße – Kapellener Straße.....	69
	9.2.6 Kapellener Straße (Klever Straße – Königsberger Straße).....	73
10.	Langfristige Strategie	81
11.	Finanzielle Informationen	82
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	83
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	84



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

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

Anhang I.3 Hinweise aus der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase

Anhang I.4 Hinweise aus der Information und Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Anhang II.  
Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Anhang III  
Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen



## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1.1:	Untersuchte Lärmquellen .....	8
Abbildung 5.1:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr $L_{den}$ .....	15
Abbildung 5.2:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr $L_{night}$ .....	16
Abbildung 5.3:	Lärmberechnung nach RLS 90 tags .....	17
Abbildung 5.4:	Lärmberechnung nach RLS 90 nachts .....	18
Abbildung 5.5:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 65$ dB(A) .....	20
Abbildung 5.6:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 55$ dB(A) .....	21
Abbildung 5.7:	Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/L_{night} > 65/55$ dB(A) .....	22
Abbildung 5.8:	Screening Ruhige Gebiete Nordrhein-Westfalen (LANUV 2003) .....	24
Abbildung 8.1:	Vorhandener Lärmschutz an Straßen .....	31
Abbildung 9.1:	Strategische Maßnahmen zur Lärminderung .....	36
Abbildung 9.2:	Maßnahmenübersicht B 58 Harttor (Kapellener Straße – Nordwall) .....	42
Abbildung 9.3:	Maßnahmenübersicht Weseler Straße (Danziger Straße - Boeckelter Weg) .....	48
Abbildung 9.4:	Maßnahmenübersicht Issumer Tor (Boeckelter Weg - Nordwall) .....	53
Abbildung 9.5:	Maßnahmenübersicht Krefelder Str. – Geldertor (Duisburger Str. – Ostwall) .....	59
Abbildung 9.6:	Maßnahmenübersicht Nordwall (Harttor - Issumer Tor) .....	63
Abbildung 9.7:	Maßnahmenübersicht Ostwall (Issumer Tor – Geldertor) .....	68
Abbildung 9.8:	Maßnahmenübersicht Klever Straße (Schulstraße – Kapellener Straße) .....	72
Abbildung 9.9:	Maßnahmenübersicht Kapellener Straße (Klever Str. – Königsberger Str.) .....	76
Abbildung 9.10:	Maßnahmenübersicht Am Mühlwasser - Lange Straße (OD Kapellen) .....	80



## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 6.1:	Gesamtfläche lärmbelasteten Gebiete .....	25
Tabelle 6.2:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser .....	25
Tabelle 6.3:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen.....	26
Tabelle 9.1:	Rahmenbedingungen B 58 Harttor (Kapellener Straße - Nordwall) .....	39
Tabelle 9.2:	Rahmenbedingungen Weseler Straße (Danziger Straße - Boeckelter Weg) .....	44
Tabelle 9.3:	Rahmenbedingungen B 58 Issumer Tor (Boeckelter Weg - Nordwall) .....	50
Tabelle 9.4:	Rahmenbedingungen Krefelder Straße – Geldertor (Duisburger Straße – Ostwall) .....	55
Tabelle 9.5:	Rahmenbedingungen B 58 Nordwall (Harttor – Issumer Straße) .....	61
Tabelle 9.6:	Rahmenbedingungen Ostwall (Issumer Tor – Geldertor).....	65
Tabelle 9.7:	Rahmenbedingungen L 480 Klever Straße (Schulstraße – Kapellener Straße) .....	70
Tabelle 9.8:	Kapellener Straße (Klever Straße – Kapellener Straße).....	74
Tabelle 9.9:	Rahmenbedingungen Am Mühlwasser - Lange Straße (OD Kapellen) .....	78



## VERZEICHNIS DER ABKÜRZUNGEN

BauGB	-	Baugesetzbuch
BImSchG	-	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	-	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BGBl	-	Bundesgesetzblatt
BMVBS	-	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
dB	-	Dezibel
dB(A)	-	A-bewerteter Schalldruckpegel
DTV	-	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	-	Eisenbahn-Bundesamt
EG	-	Europäische Gemeinschaft
FluLärmG	-	Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm
IVU-Anlagen	-	Industrieanlagen, die der Richtlinie "Integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung" unterliegen (genehmigungsbedürftige Gewerbe- und Industriebetriebe)
$L_{Aeq}$	-	Äquivalenter Dauerschallpegel
$L_{den}$	-	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
$L_{day}$	-	Mittelungspegel für den Tag von 06:00 – 18:00 Uhr
$L_{evening}$	-	Mittelungspegel für den Abend von 18:00 - 22:00 Uhr
$L_{night}$	-	Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 - 06:00 Uhr
LAI	-	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LANUV	-	Landesamt für Umwelt und Verbraucherschutz
LAP	-	Lärmaktionsplan
LSA	-	Lichtsignalanlage
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
RLS-90	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
StVO	-	Straßenverkehrsordnung
UBA	-	Umweltbundesamt
ULR	-	Umgebungslärmrichtlinie
VBEB	-	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUF	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flughäfen
VBUS	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen
VLärmSchRL97	-	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes



## A. ANLASS UND VORGEHENSWEISE

### 1. Anlass der Aufstellung des Lärmaktionsplans

Im Jahr 2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft, die im Juni 2005 mit Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in nationales Recht überführt wurde. Ziele der Richtlinie und der §§ 47a-f BImSchG sind 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.

Zunächst waren in einer ersten Stufe (bis 18. Juli 2008) außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohner alle regionalen, nationalen und grenzüberschreitenden Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr (DTV 16.400 Kfz) und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr zu berücksichtigen. Hinzu kamen Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr.

In der zweiten Stufe ist außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohner eine Lärminderungsplanung für alle regionalen, nationalen oder grenzüberschreitenden Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) und alle Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr bis zum 18. Juli 2013 zu erstellen.

Die Gemeinden als zuständige Behörden sind verpflichtet, bei Lärmproblemen einen Lärmaktionsplan zu erstellen.



## 2. Planungsstrategie zur Lärminderung

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

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

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

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

die nur bei systematischen, gesamtgemeindlichen Maßnahmen lärmindernd wirken, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,

die lokal zur Lärminderung beitragen.

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

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

Berücksichtigt man diese Maßnahmen von Beginn an im Rahmen eines kommunalen Planungsmanagements in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung, so kann vieles in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden. Ein solches Vorgehen führt dazu, einen Teil der notwendigen Maßnahmen zur Lärminderung

- völlig zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wurde,
- kostenneutral im Zuge einer optimierten Baumaßnahme auszuführen oder
- mit nur geringen Mehrkosten vorzunehmen.

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:



- Inhaltliche Abstimmung mit
  - Luftreinhaltung,
  - Klimaschutz,
  - Stadtentwicklung,
  - Verkehrsentwicklungsplanung,
  - Güterverkehrs- und Gefahrgutnetz,
  - Unfallhäufungen.
  
- Verfahrensmäßige Abstimmung mit
  - Stadterneuerung,
  - Straßenunterhaltung,
  - Sanierung Abwasserkanäle.

Grundsätzlich ist es sinnvoll, ein Handlungskonzept zur Lärminderung so aufzubauen, dass die Einzelmaßnahmen zeitlich koordiniert und räumlich gebündelt durchgeführt werden. Betroffene können hierdurch die Entlastungswirkung als Schub erleben und nehmen dadurch die Entlastung intensiver wahr.

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



### 3. Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung

Neben der aktiven Mitwirkung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann jeder Einzelne durch bewusste Verhaltensweisen einen eigenen Beitrag zur Lärminderung leisten.

Zuallererst ist das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) zu nennen. Gerade für Wege zum Arbeitsplatz kann sich die Kombination von Verkehrsmitteln anbieten, wie z. B. Park+Ride, Bike+Ride oder Kiss+Ride. Auch Fahrgemeinschaften tragen ebenso wie die Nutzung von Car Sharing anstelle eines eigenen Fahrzeugs zur Lärminderung bei.

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

Eine rücksichtsvolle Benutzung des Autos im Hinblick auf Türen zuschlagen, Hupen, unnötiges Aufheulen des Motors oder im Winter den Motor warmlaufen lassen reduzieren die in den Mitwirkungsverfahren häufig genannte Belästigungen.

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

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

Die Bundesregierung will bis zum Jahr 2020 etwa eine Million Elektro-Fahrzeuge am Markt platzieren – ein ehrgeiziges Ziel und dennoch nur ein Nischenmarkt mit einem Marktanteil von 2 % und einem Minderungspotenzial von 0,1 dB(A) bei 30 km/h nicht lärmrelevant.<sup>1</sup> Die Wirkung von E-Fahrzeugen macht sich erst ab einem Marktanteil von etwa 20 % und nur bei Geschwindigkeiten bis maximal 40 km/h bemerkbar, da dann die Rollgeräusche dominant werden. Die individuelle Entscheidung für den Kauf eines E-Fahrzeugs ist dennoch ein Beitrag zur Lärminderung.

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

<sup>1</sup> Umweltbundesamt, Kurzfristig kaum Lärminderung durch Elektroautos, in: POSITION, Ausgabe vom 18. April 2013



## 4. Fördermöglichkeiten

Das Förderportal Lärmschutz des Umweltministeriums NRW informiert über Förderprogramme und förderfähige Maßnahmen.

Ein besonderer Hinweis gilt der Kombination von Lärmschutz und Wärmedämmung. Der im Rahmen der Energieeinsparverordnung mit den entsprechenden Förderprogrammen der KfW geförderte Einbau von Wärmeschutzfenstern kann mit einem geringen finanziellen Mehraufwand auch zum Lärmschutz genutzt werden.

Empfehlungen zum privaten Lärmschutz: Schallschutzfenster, sofern nicht bereits vorhanden. Nach den Regelungen der VLärmSchR97 kann hier "auf Antrag des Eigentümers" eine 75 %-ige Zuschussung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen gewährt werden. Der Anspruch "dem Grunde nach" bedeutet, dass bei einer Antragstellung zunächst noch weitere Anspruchskriterien abzu prüfen sind, zu denen u. a. auch das Baujahr des betreffenden Gebäudes zählt.

Ausführliche Informationen können unter

- [www.umgebungslaerm.nrw.de/Foerderprogramme](http://www.umgebungslaerm.nrw.de/Foerderprogramme) (Förderportal Lärmschutz) und
- [www.lanuv.nrw.de/veroeffentlichungen/infoblaetter/info18/lanuvinfo18start.htm](http://www.lanuv.nrw.de/veroeffentlichungen/infoblaetter/info18/lanuvinfo18start.htm) (LANUV-Info 18 über Fensterdämmung)

abgerufen werden.



## B. LÄRMAKTIONSPLAN

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

#### Ballungsraum

Nach § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000. In Nordrhein-Westfalen definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Stadt Geldern im Kreis Kleve zählt mit 33.637 Einwohnern zum 31. Dezember 2011 weder in der ersten noch in der zweiten Stufe der Lärminderungsplanung zu den Ballungsräumen. Sie hat eine Fläche von 96,91km<sup>2</sup>.

#### Hauptverkehrsstraßen

In der zweiten Stufe sind regionale, nationale oder grenzüberschreitende Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen) mit einer DTV >8.200 Kfz zu betrachten. Das LANUV hat folgende Straßen(-abschnitte) kartiert (Pflichtaufgabe):

- B 9 Klever Straße, zwischen der Straße Im Schwarzbruch und L 480,
- B 58 Harttor – Nordwall – Issumer Tor – Weseler Straße, zwischen L 480 und L 89,
- B 58 Venloer Straße, zwischen L 480 und Stadtgrenze Straelen,
- L 480 Klever Straße, zwischen K 30 und B 58.

Kreis- und Gemeindestraßen sind keine Pflichtaufgabe in der Lärminderungsplanung. Da Lärm unabhängig von der Baulastträgerschaft überall gleich schädlich ist, hat sich die Stadt Geldern als zuständige Behörde entschieden, über die Pflichtaufgabe hinaus ergänzend folgende gemeindliche Hauptverkehrsstraßen mit Lärmproblemen zu betrachten:

- Kapellener Straße (L 480) – Königsberger Straße – Danziger Straße
- Ostwall – Geldertor zwischen Issumer Tor und Vemumer Straße.

#### Haupteisenbahnen

Auf der linksrheinischen Schienenstrecke

- Köln – Kleve – Nijmegen (KBS 495)

verkehren weniger als 30.000 Züge/Jahr. Sie ist damit auch in der zweiten Stufe nicht kartierungspflichtig.

#### Großflughäfen

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



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

### Gewerbe

Gewerbelärm von IVU-Anlagen gemäß RL 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung sowie Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr sind nur in Ballungsräumen zu betrachten.

### Andere Lärmquellen

Freizeit- oder Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.

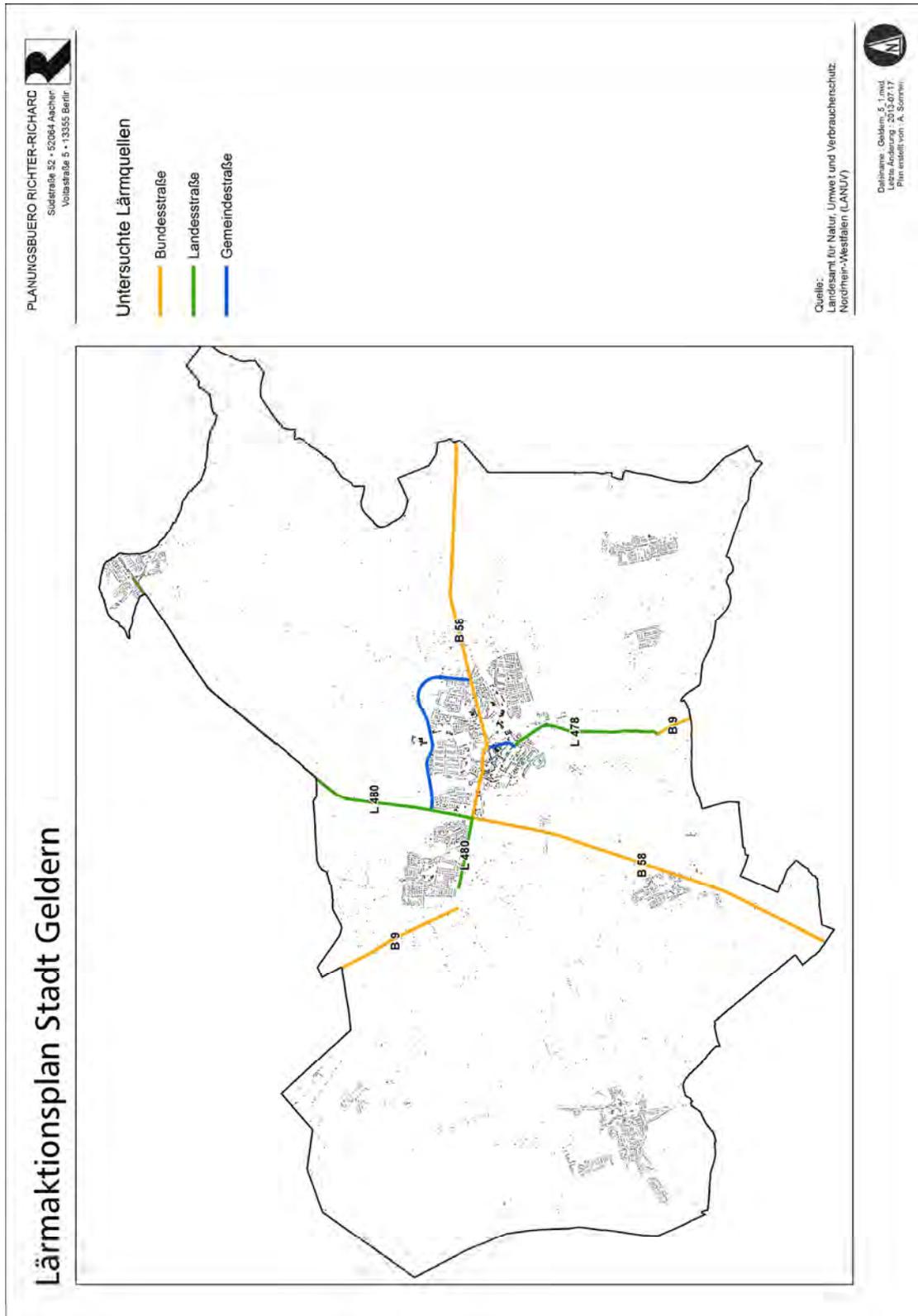


Abbildung 1.1: Untersuchte Lärmquellen



## 2. Zuständige Behörde

Die Erstellung der strategischen Lärmkarten des Straßenlärms erfolgt außerhalb der Ballungsräume durch das LANUV.

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt § 47e BImSchG. Sie liegt bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. In Nordrhein-Westfalen bestätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinde als zuständige Behörde:

Stadt Geldern  
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung  
Herr Paul Lambert  
Postfach 14 48  
47594 Geldern

Tel. 02831 / 398-331  
E-Mail: [paul.lambert@geldern.de](mailto:paul.lambert@geldern.de)  
Internet: [www.geldern.de](http://www.geldern.de)

Gemeindeschlüssel: 05 1 54 012

Der Lärmaktionsplan ist als Lang- und Kurzfassung von der Gemeinde dem zuständigen Landesministerium zu übergeben. Dieses ist zuständig für die Mitteilungen der Kurzfassung an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7 BImSchG), das wiederum die Unterlagen an die EU-Kommission weiterleitet.



### 3. Der rechtliche Hintergrund

#### Nationale Umsetzung des EU-Rechts

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 ist mit den §§ 47a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie mit Erlass der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt worden. Gemäß § 47d BImSchG hatten die zuständigen Behörden in der zweiten Stufe bis zum 18. Juli 2013 Lärmaktionspläne aufzustellen.

Nach § 47d Abs. 5 werden die Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Bis zum 18. Juli 2018 sind die Lärmaktionspläne der 2. Stufe aus dem Jahr 2013 zu überprüfen.

Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

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

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

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).

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

- *"Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,*
- *Benennung der zuständigen Behörde,*
- *Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,*
- *Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR*
- *eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,*
- *eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,*
- *das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,*



- *Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminde-  
rung,*
- *die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant  
haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,*
- *Darstellung der langfristigen Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse,  
Kosten-Nutzen-Analyse,*
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergeb-  
nisse des Lärmaktionsplans."*

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

## Nationales Recht zum Lärmschutz

Der Lärmaktionsplan muss zwar die Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen, doch erfolgt die Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen Maßnahmen weiterhin nach den nationalen Vorschriften zum Lärmschutz, was Konflikte nicht ausschließt. Nachfolgenden werden deshalb die wesentlichen rechtlichen Grundlagen auf nationaler Ebene kurz vorgestellt:

Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Dazu zählt unter anderem, dass Lärmsituationen anhand der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes (VLärmSchRL97) in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) zu ermitteln und zu bewerten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen (hier ist die DIN 18005-1 zu beachten) oder aus der Realnutzung. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen (zum Beispiel, wann die betroffenen Gebäude errichtet wurden).

Beim Neubau und der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) gelten die §§ 41-43 BImSchG in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Das Berechnungsverfahren wird in der Anlage 1 der 16. BImSchV festgelegt bzw. wird auf die RLS-90 verwiesen.

Der Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung erfolgt nach den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007). Sie gelten nur für bestehende Straßen und lehnen sich an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (VLärmSchR 97) an und betreffen vor allem Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen (§ 45 StVO).



Ein direkter Vergleich der nach VBUS und RLS-90 berechneten Pegelwerte ist aufgrund unterschiedlicher Rechengrundlagen nicht möglich. Der Baulastträger prüft deshalb die Lärmsituation jeweils als Einzelfallprüfung mit der national für die Straßenbauverwaltung bindenden RLS-90.



## 4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

Auf nationaler Ebene gibt es keine für die Auslösung von Lärmaktionsplänen verbindlichen Grenzwerte.

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat jedoch eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Als gesundheitsrelevante Schwellenwerte gelten 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts.<sup>2</sup> Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat erneut in seinem Umweltgutachten 2004<sup>3</sup> und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr - Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005<sup>4</sup> auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind. Die Weltgesundheitsorganisation hat diesen Wert 2009 in ihren Night Noise Guidelines auf 40 dB(A) abgesenkt.

Das Umweltbundesamt hat vor diesem Hintergrund folgende Empfehlungen ausgesprochen:

- Es werden als kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen als Auslösewerte Immissionspegel von  $L_{den}=65$  dB(A) und  $L_{night}=55$  dB(A) vorgeschlagen.
- Als mittelfristiges Umwelthandlungsziel zur Minderung erheblicher Belästigung schlägt das UBA Auslösekriterien von 60/50 dB(A) und
- als langfristiges Handlungsziel von 55/45 dB(A) vor.

Die Stadt Geldern verwendet bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans die Auslösewerte von 65 dB(A) für den  $L_{den}$  bzw. 55 dB(A)  $L_{night}$  um entsprechend den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm weitgehend auszuschließen. Bei einer Überschreitung dieser Auslösewerte ergibt sich für die Gemeinde die Verpflichtung, einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

<sup>2</sup> MINISTERIUM FÜR UMWELT UND NATURSCHUTZ, LANDWIRTSCHAFT UND VERBRAUCHERSCHUTZ, Lärmaktionsplanung, RdErl. d. V-5 - 8820.4.1, Düsseldorf, 2008

<sup>3</sup> SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN, Umweltgutachten 2004 - Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern, Berlin, 2004

<sup>4</sup> SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN, Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr - Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr, Berlin, 2005



## 5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

### 5.1 Lärmkarten

Die Ermittlung der Belastung der Bevölkerung durch Umgebungslärm erfolgt in Form von strategischen Lärmkarten. Die Berechnung der Lärmkarten erfolgt mit der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS). Die Stadt Geldern hat zur Bewertung etwaiger Lärmsanierungs- oder Lärmvorsorgeansprüche, beispielsweise im Rahmen des Umstufungskonzepts, auch Berechnungen nach den nationalen Rechenvorschriften (RLS-90) durchführen lassen.

Die Lärmkarten für die pflichtig zu kartierenden Hauptverkehrsstraßen wurden vom LANUV, die freiwillig berechneten Straßenabschnitte von Heine + Jud Ingenieurbüro für Umweltakustik berechnet.

Die Lärmkarten zeigen die folgenden Abbildungen.

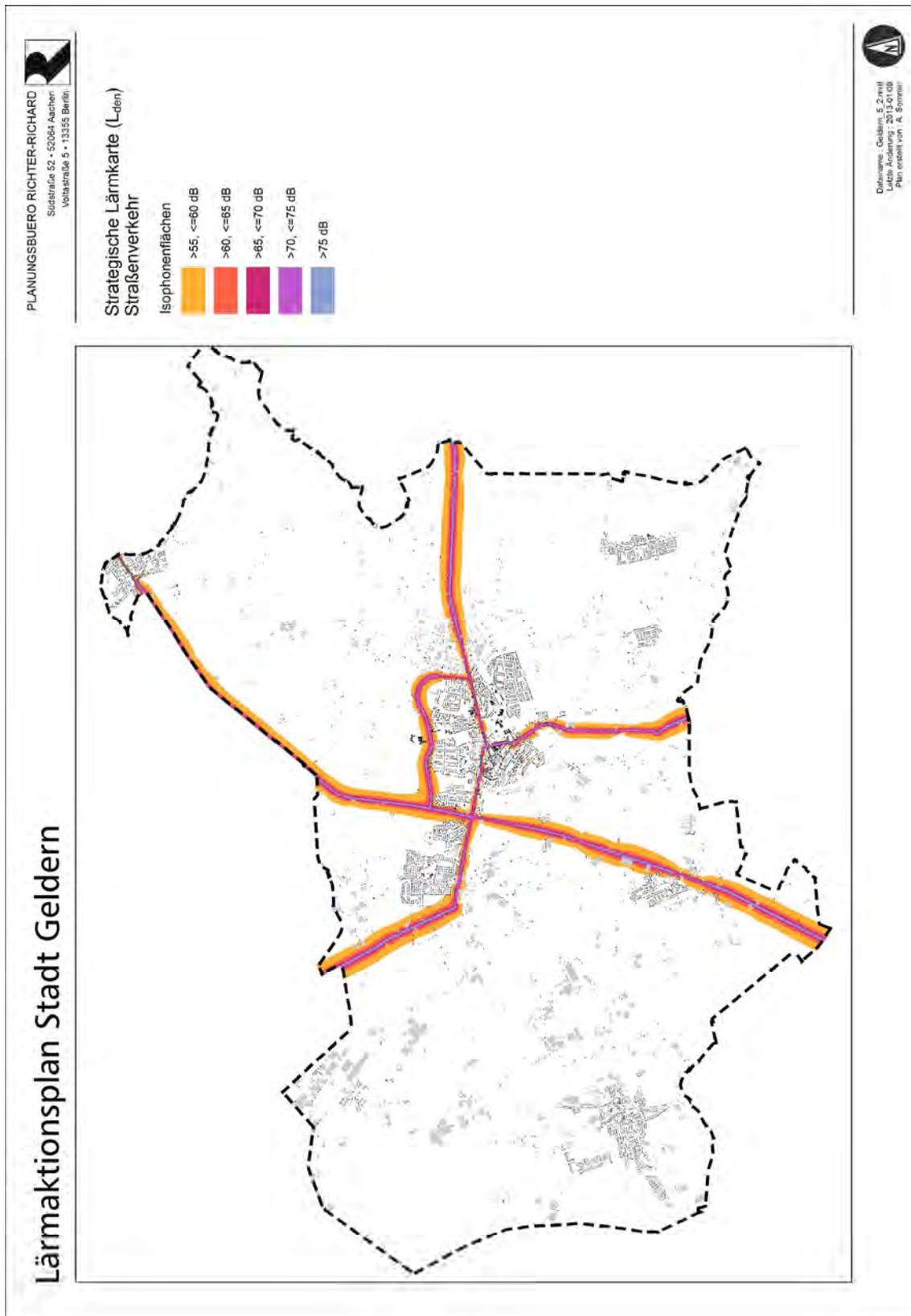


Abbildung 5.1: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L<sub>den</sub>

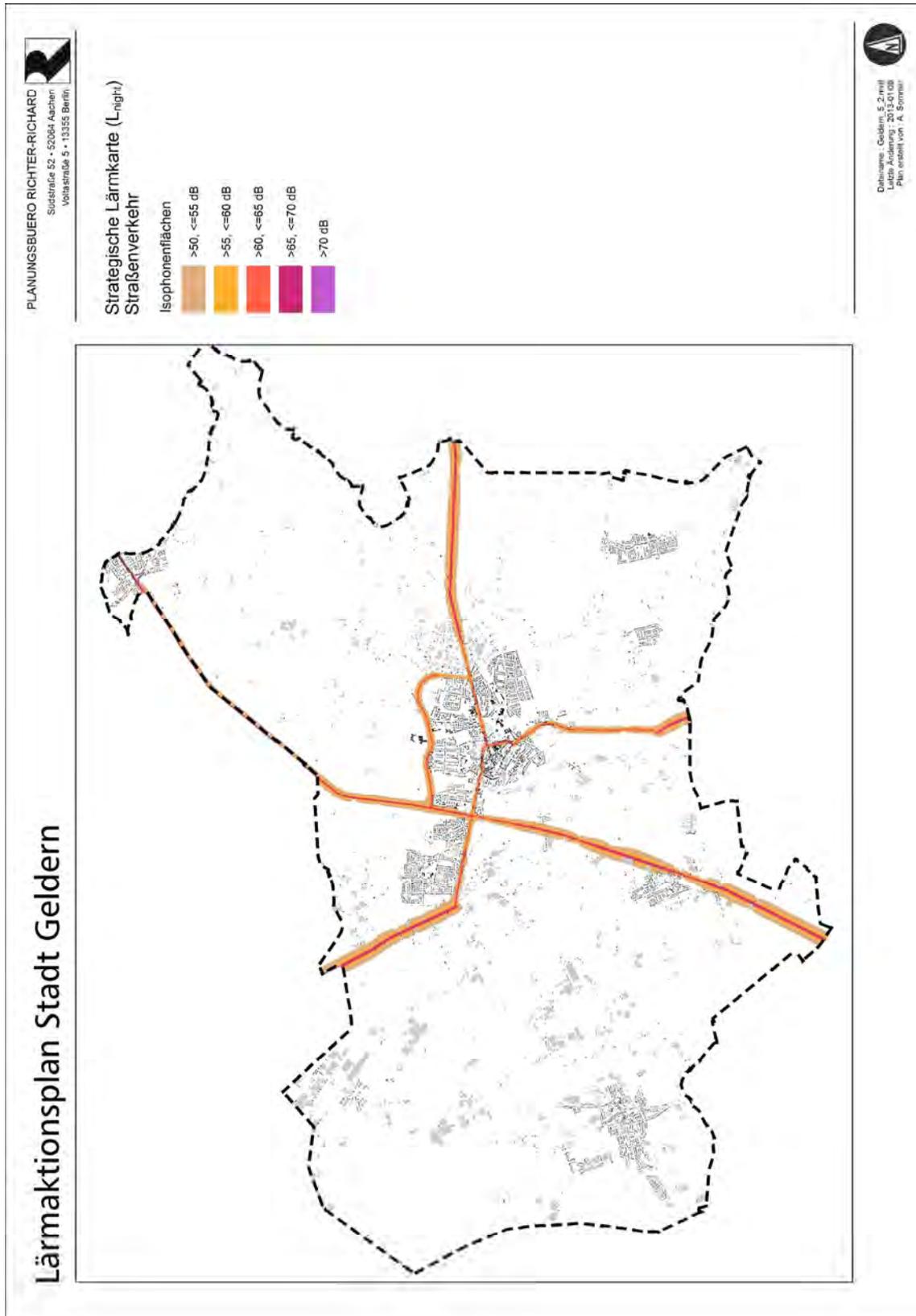


Abbildung 5.2: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L<sub>night</sub>

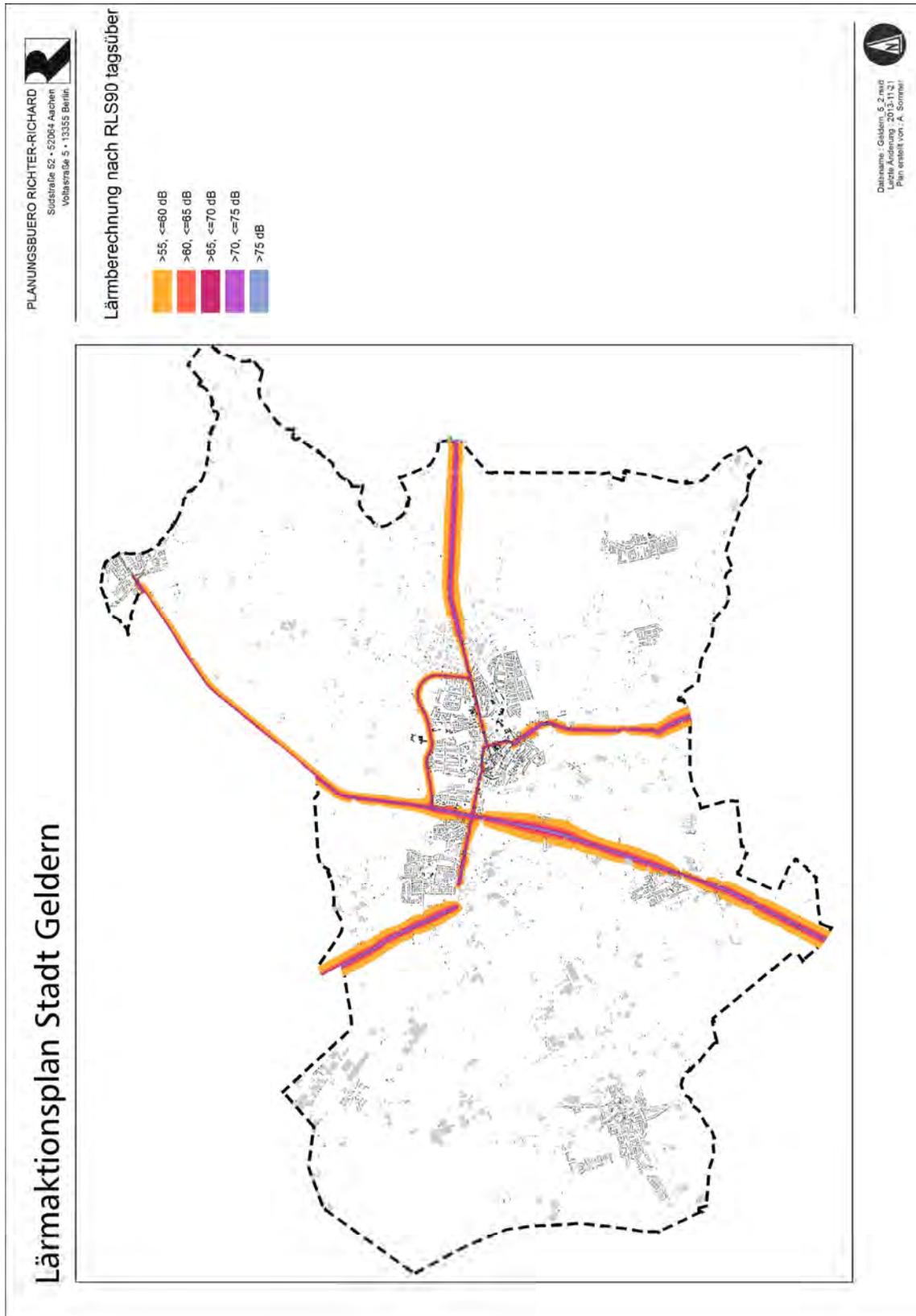


Abbildung 5.3: Lärmrechnung nach RLS 90 tags

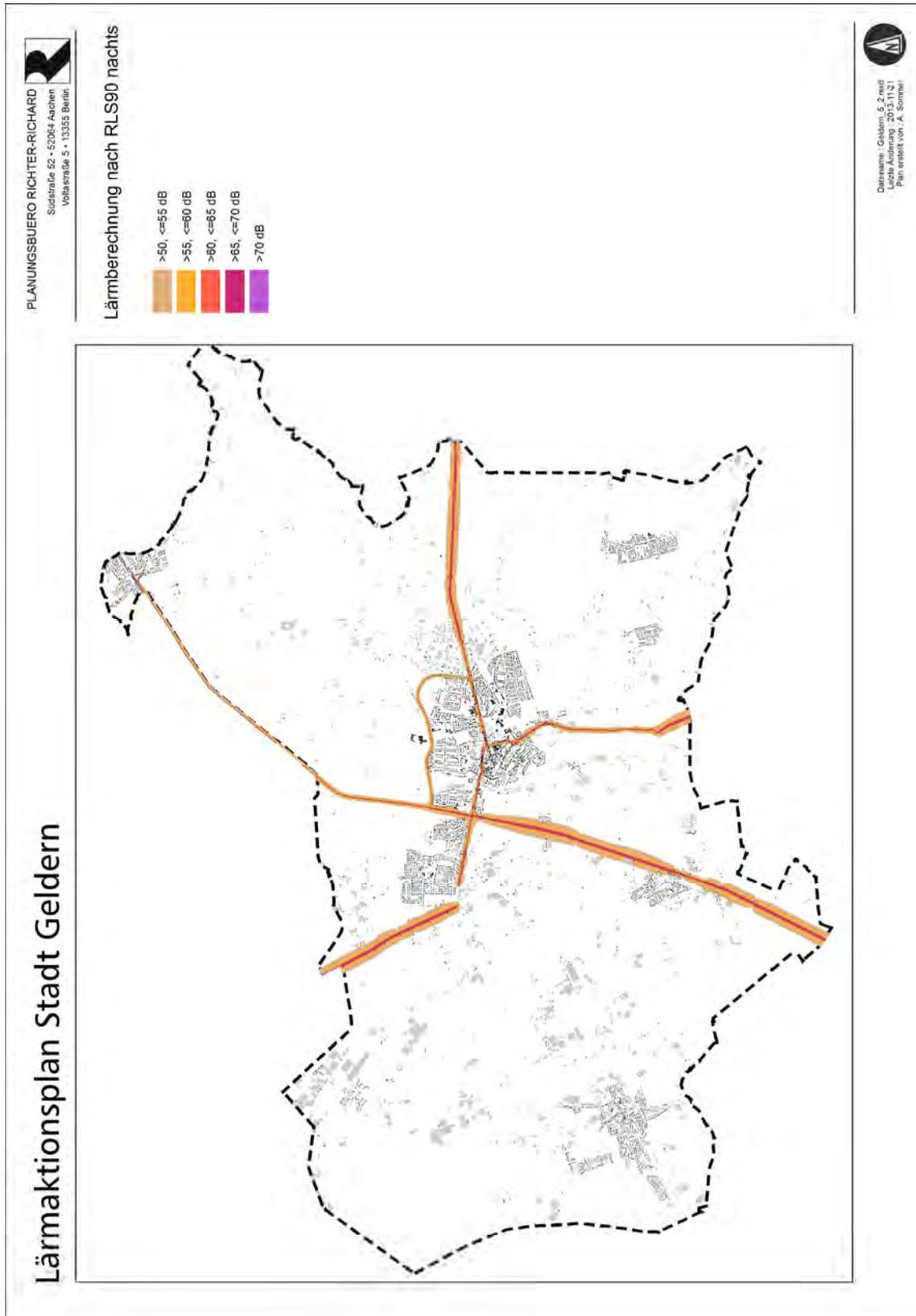


Abbildung 5.4: Lärmberechnung nach RLS 90 nachts



## 5.2 Belastungsachsen

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

- mit Überschreitung der Auslösewerte ( $L_{den} > 65 \text{ dB(A)}$  und/ oder  $L_{night} > 55 \text{ dB(A)}$ ) und
- einer zulässigen (Bebauungsplan) oder tatsächlichen (Realnutzung) empfindlichen Nutzung (Wohnung, Schule, Krankenhaus)

wurden Belastungsachsen identifiziert.

Flächen für Landwirtschaft, Grünflächen bzw. Wald werden bei den ruhigen Gebieten betrachtet. Flächen für Industrie und Gewerbe entfallen als unempfindliche Nutzungen im Lärmaktionsplan.

Unter diesen Vorgaben wurden folgende Straßen als Belastungsachsen identifiziert:

- B 58 Harttor zwischen Kapellener Straße und Nordwall,
- B 58 Weseler Straße – Issumer Tor zwischen Danziger Straße und Ostwall,
- Krefelder Straße – Geldertor zwischen Duisburger Straße und Südwall,
- Nordwall,
- Ostwall,
- L 480 Klever Straße zwischen Schulstraße und dem Knotenpunkt Kapellener Straße,
- L 480 Kapellener Straße zwischen Klever Straße und Königsberger Straße,
- L 480 Am Mühlenwasser – Lange Straße (Ortsdurchfahrt Kapellen).

Besonders viele stark Betroffene finden sich in Bereichen mit einer verdichteten Bebauung. Gleichzeitig erhöhen sich auf diesen Straßenabschnitten der  $L_{den} > 70 \text{ dB(A)}$  und  $L_{night} > 60 \text{ dB(A)}$ . Punktuell kommen dort auch Immissionen  $L_{den} > 75 \text{ dB(A)}$  und  $L_{night} > 65 \text{ dB(A)}$  vor. Betroffen sind

- Nordwall,
- Ostwall,
- Issumer Tor zwischen Ostwall und Gelderner Fleuth,
- Krefelder Straße zwischen der Straße Am Ölberg und Duisburger Straße (Innenkurve),
- Ortsdurchfahrt Kapellen.

Die Venloer Straße in der Ortsdurchfahrt Pont entfällt als Belastungsachse. Mit 11,5 % tags und 18,1 % nachts wurde der Lkw-Anteil sehr hoch angesetzt. Den 2012 veröffentlichten Daten von Straßen.NRW ist dagegen ein Lkw-Anteil von 7,6 % zu entnehmen. Der niedrigere Lkw-Anteil führt zu einer leichten Korrektur des Lärmwertes. Vor allen Dingen ist auf dem betroffenen Straßenabschnitt (Wohngebäude werden von einer Parallelstraße erschlossen, weshalb die Venloer Straße anbaufrei ist) bereits privater Lärmschutz (Wälle), der nicht in die Lärmkartierung einging, vorhanden.

Auf der Königsberger Straße liegt die DTV zwischen 8.000 und 8.500 Kfz. Nur knapp über den Auslösewerten 65/55 dB(A) betroffen ist die Bebauung zwischen Haagsche Allee und Breslauer Straße mit maximal 66,0/55,7 dB(A) ganztags/nachts. Die Königsberger Straße stellt deshalb keine Belastungsachse dar.

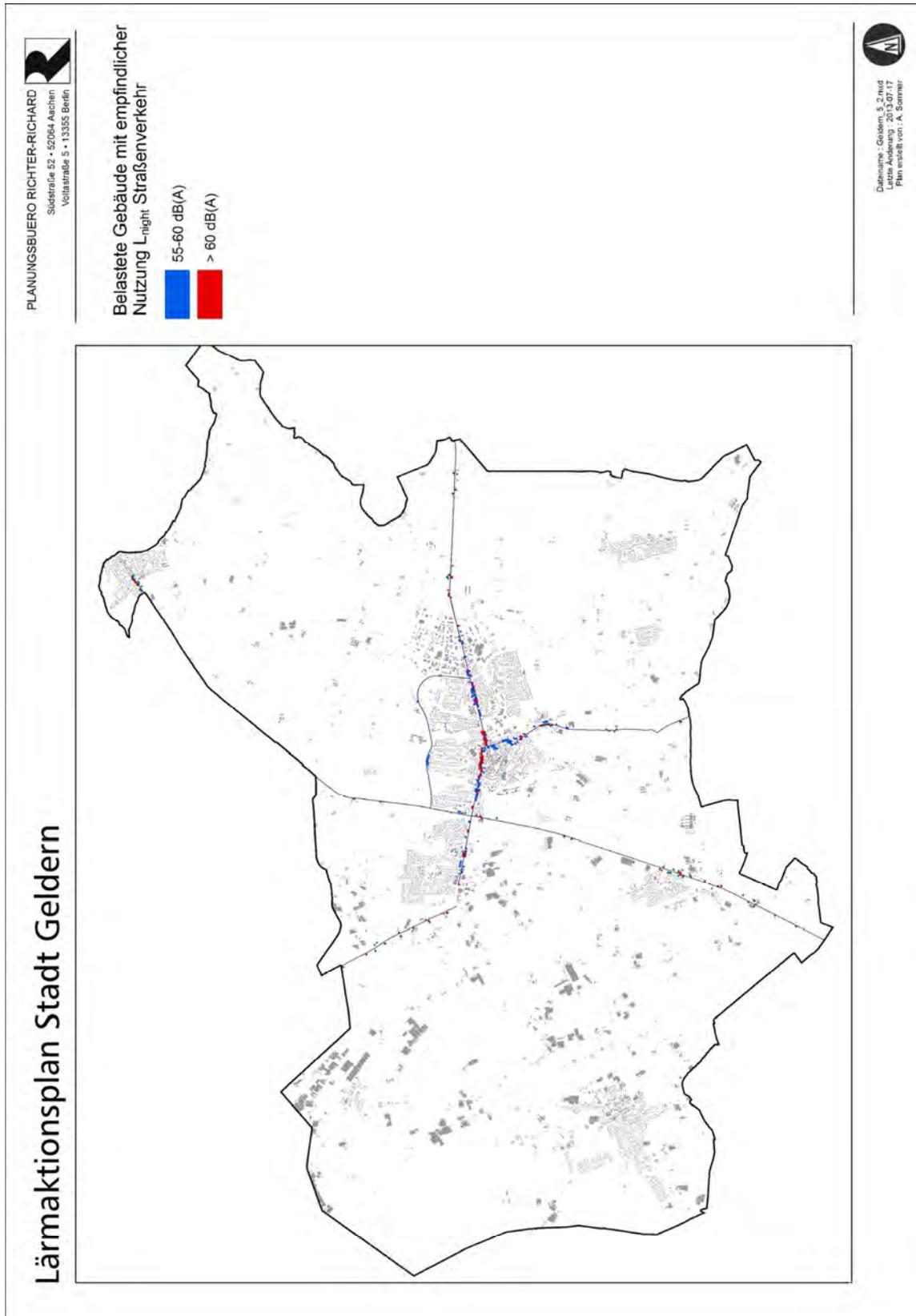


Abbildung 5.5: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung  $L_{den} > 65$  dB(A)

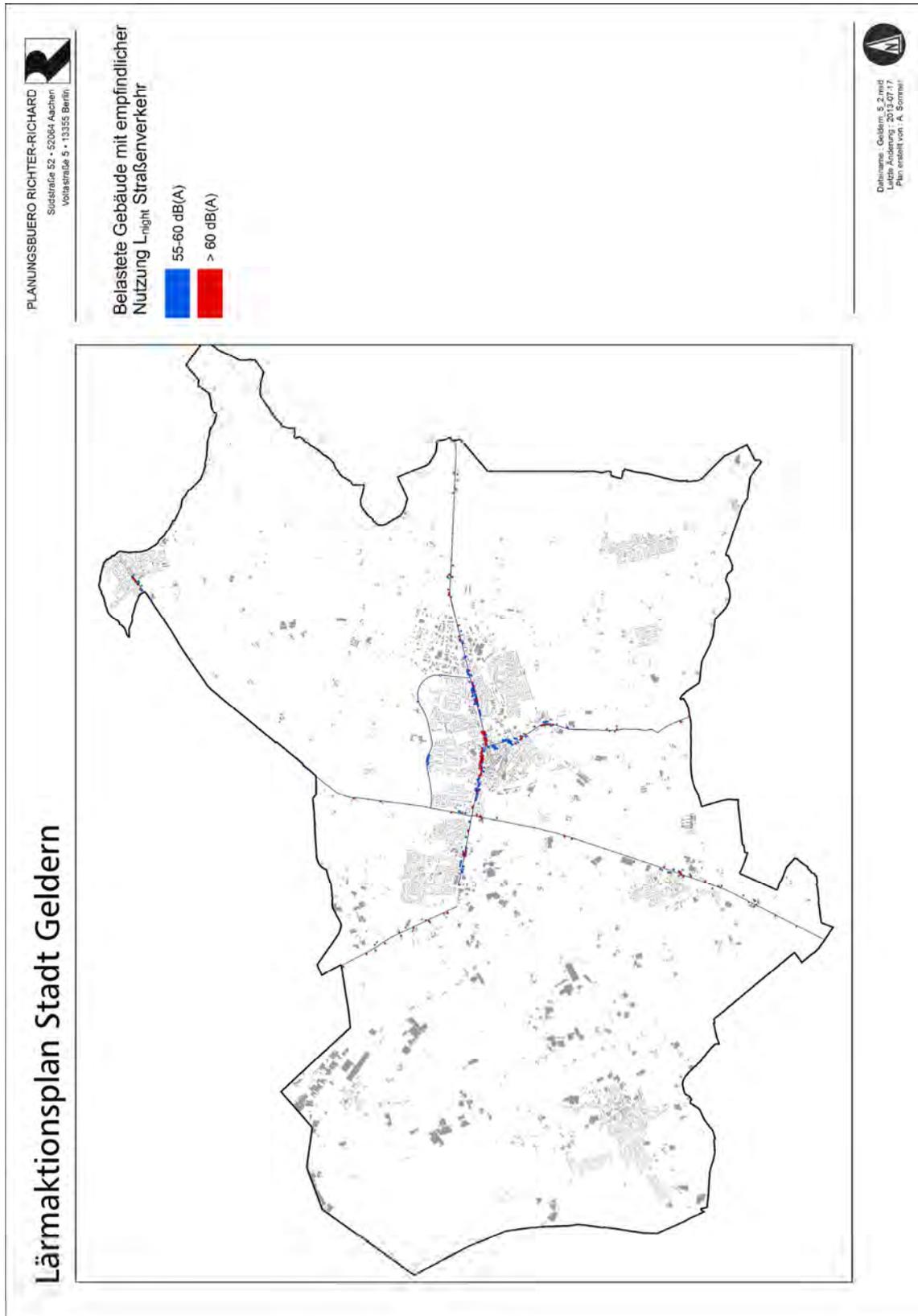


Abbildung 5.6: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung  $L_{night} > 55$  dB(A)

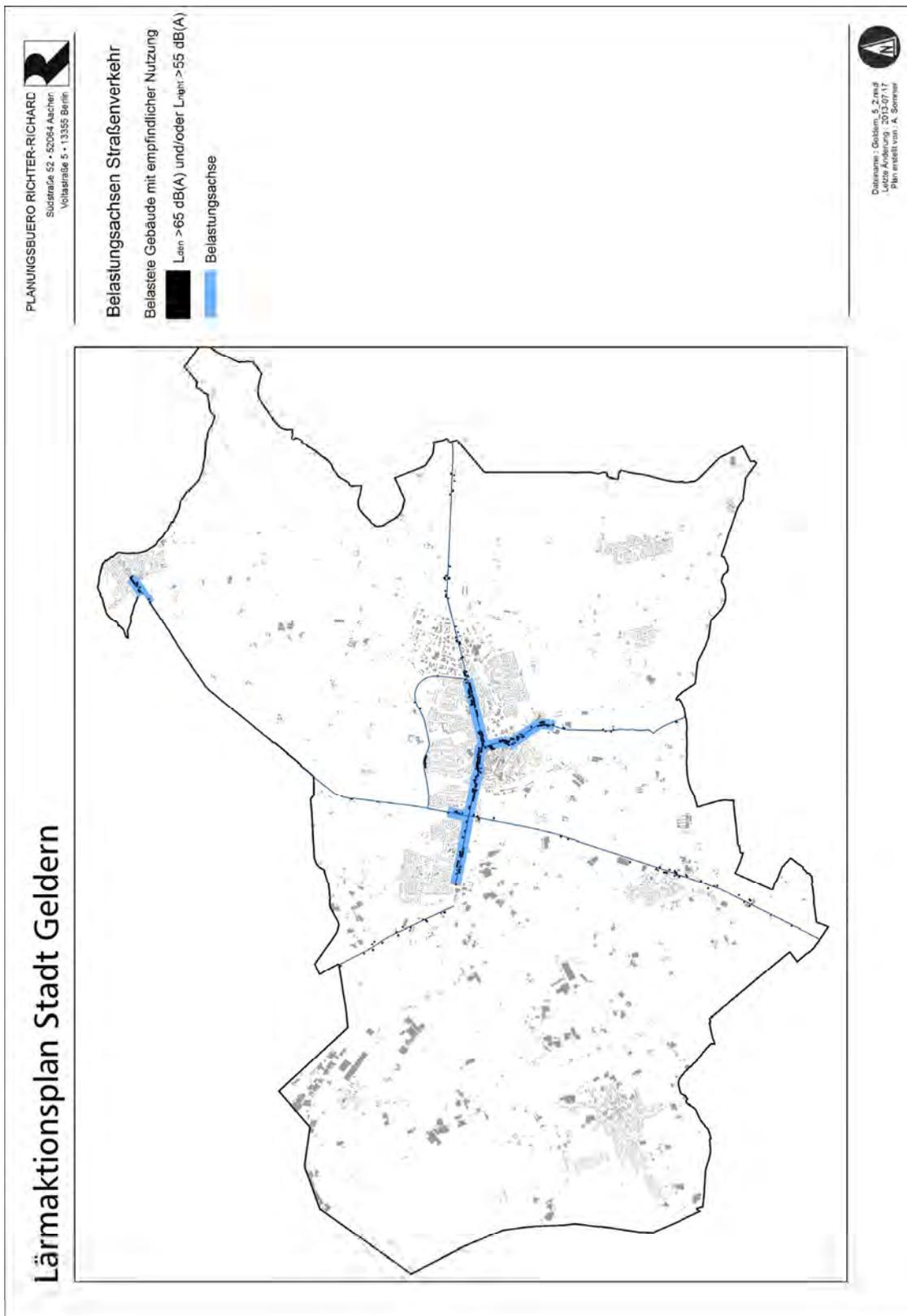


Abbildung 5.7: Belastungsachsen Straßenverkehr  $L_{den}/L_{night} > 65/55$  dB(A)



### 5.3 Ruhige Gebiete

In Gemeinden außerhalb der Ballungsräume sind ruhige Gebiete auf dem Land zu identifizieren. Nach Artikel 3 m) der Umgebungslärmrichtlinie ist ein "*ruhiges Gebiet auf dem Land ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist*". Dies gilt nicht für Geräusche durch forst- und landwirtschaftliche Nutzung. Bauplanungsrechtlich verbindliche festgesetzte Vorhaben (Planfeststellung, Bebauungsplan) sind hierbei zu beachten, sonst gilt die Realnutzung zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmaktionsplans.

Da der Mitgliedsstaat, die Bundesrepublik Deutschland, keine Werte zur Definition von ruhigen Gebieten festgelegt hat, liegt es bei den zuständigen Behörden, für ihr Gemeindegebiet eine geeignete Vorgehensweise festzulegen.

Einen Anhaltspunkt für die Festlegung ruhiger Gebiete ist laut Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionschutz (LAI) dann gegeben, wenn Pegelwerte von  $L_{den} = 40 \text{ dB(A)}$  nicht überschritten werden. Hierzu sind großräumige, zusammenhängende Freiräume ohne Siedlungen und Verkehrswege erforderlich, die häufig über das Gemeindegebiet hinausgehen.

Die Darstellungstiefe der Lärmkarten reicht außerhalb der Ballungsräume jedoch nicht aus, diese Gebiete zu identifizieren. Das würde eine flächenhafte Berechnung der Schallimmissionen erfordern, die aber in den Gemeinden außerhalb von Ballungsräumen nicht vorliegt.

Der LAI gibt als Anhaltspunkt für ruhige Gebiete in Ballungsräumen an, dass Gebiete mit einer Ausdehnung vom  $4 \text{ km}^2$  auf dem überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmbelastung  $L_{den} \leq 50 \text{ dB(A)}$  aufweisen. Davon ist i.d.R. auszugehen, wenn in den Randbereichen ein Pegel von  $L_{den} = 55 \text{ dB(A)}$  nicht überschritten wird und keine erheblichen Lärmquellen in der Fläche vorhanden sind.

Rechnet man diesen Wert für ruhige Gebiete in Ballungsräumen ( $4 \text{ km}^2 \leq 50 \text{ dB(A)}$ ) auf  $40 \text{ dB(A)}$  für ruhige Gebiete auf dem Land um, muss der Abstand drei Mal verdoppelt werden (Verdoppelung des Abstandes =  $-3 \text{ dB(A)}$ ), um  $41 \text{ dB(A)}$  zu erreichen. Daraus ergibt sich eine Fläche von  $256 \text{ km}^2$ . Sofern die Randbereiche leiser als  $55 \text{ dB(A)}$  sind, kann eine Fläche von  $64 \text{ km}^2$  bzw. vereinfacht ein Kreis mit einem Durchmesser von  $8 \text{ km}$  auf ein ruhiges Gebiet im Kern dieser Fläche hinweisen. Es bietet sich deshalb an, über die Analyse topografischer Karten potenziell ruhige Gebiete zu identifizieren und anschließend das Ergebnis durch Ortskenntnis zu verifizieren. Voraussetzung für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist zudem die öffentliche Zugänglichkeit.

Das LANUV hat 2003 für Nordrhein-Westfalen ein Screening für ruhige Gebiete auf dem Land durchgeführt. Die Darstellung in der nachfolgenden Abbildung zeigt, dass nur in wenigen Räumen Gebiete dieser Größenordnung zu finden sind.

Unter Anwendung der oben beschriebenen Methode sind ruhige Gebiete auf dem Land in der Stadt Geldern nicht zu finden und treten auch gemeindeübergreifend nicht auf.

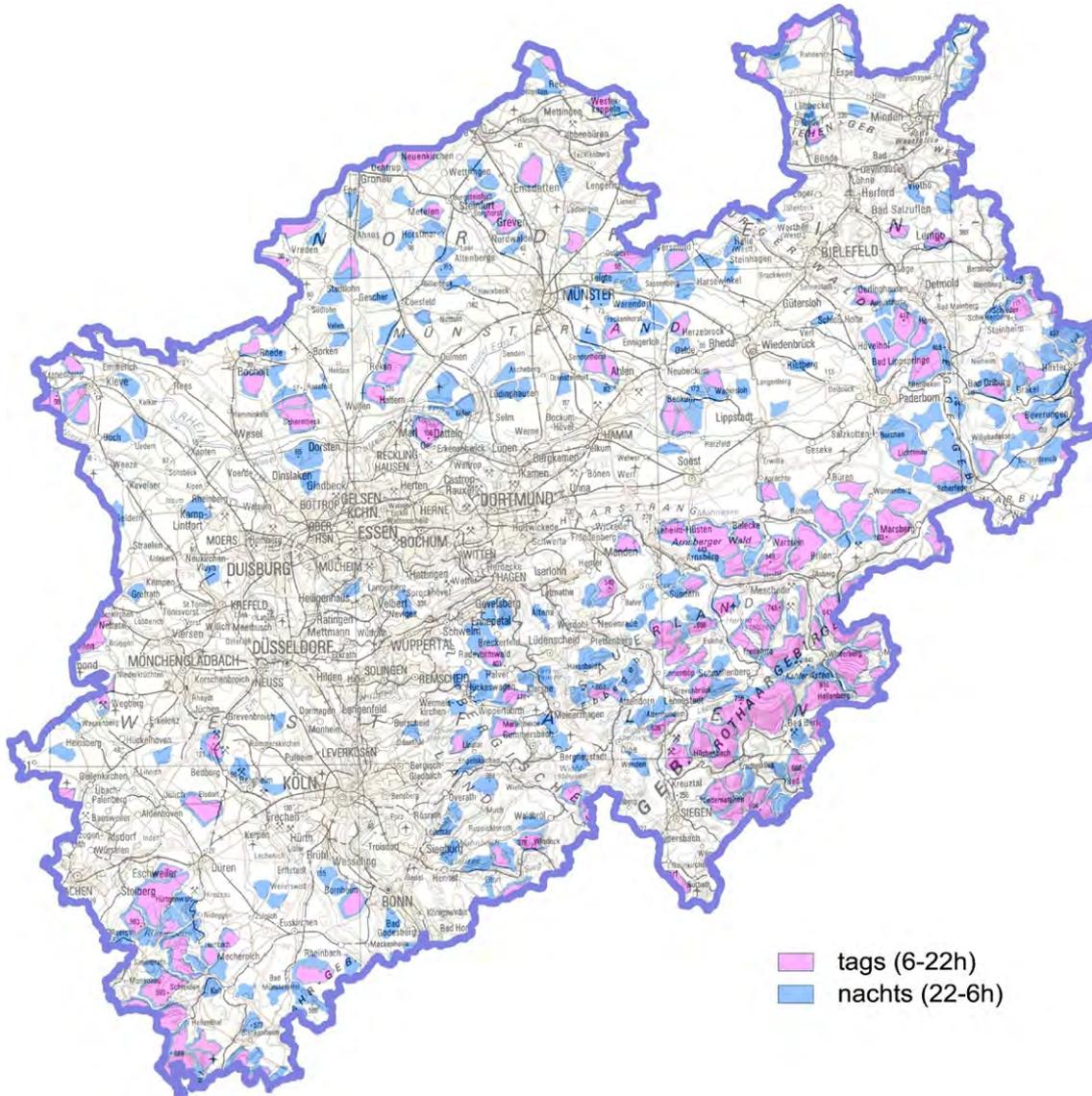


Abbildung 5.8: Screening Ruhige Gebiete Nordrhein-Westfalen (LANUV 2003)



## 6. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen

Die Ermittlung der Anzahl der Belasteten durch Hauptlärmquellen erfolgte mit der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB). Die von den kartierten Hauptverkehrsstraßen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom LANUV berechnet.

Die für die Ermittlung der Lärmbelastung erforderlichen Einwohnerzahlen und Wohnungen je Wohngebäude wurden auf Grundlage des Verfahrens zur Zuordnung der Einwohnerzahlen zu Gebäuden gemäß VBEB rechnerisch abgeschätzt. Die Einstufung der Gebäude in Wohn- und Nebengebäude erfolgte dabei überschlägig anhand der Grundfläche und Höhe der Gebäude und zusätzlich anhand des FNP, aus dem die Flächennutzungen (z. B. Wohngebiete, Gewerbegebiete) hervorgehen. Die ermittelten Einwohner je Wohngebäude können deshalb nicht mit den Einwohnerzahlen des Einwohnermeldeamtes verglichen werden.

Die Betroffenheiten sind den Vorgaben der Berechnungsmethode folgend in 5 dB(A)-Schritten den in den strategischen Lärmkarten dargestellten Pegelbändern zugeordnet.

Tabelle 6.1: Gesamtfläche lärmbelasteten Gebiete

L <sub>den</sub> [dB(A)]:	>55	>65	>75
Größe [km <sup>2</sup> ]	3,8	1,0	0,2

1,0 km<sup>2</sup> sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Belastungen >75 dB(A) treten auf 0,2 km<sup>2</sup> auf.

Tabelle 6.2: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L <sub>den</sub> [dB(A)]:	>55	>65	>75
Wohnungen	302	177	2
Schulen	4	0	0
Krankenhäuser	0	0	0

179 Wohnungen sind von Lärm >65 dB(A) betroffen. Belastungen >75 dB(A) treten im Prinzip nicht auf. Es sind keine Schulen (Gebäude) oder Krankenhäuser (Gebäude) von Lärm >65 dB(A) betroffen.



Tabelle 6.3: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen

L <sub>den</sub> [dB(A)]:	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	334	303	274	99	4

L <sub>night</sub> [dB(A)]:	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	295	287	159	8	0

Ganztags sind 377 Personen von Lärm >65 dB(A) betroffen, davon 103 Lärmwerten >70 dB(A).  
 Nachts sind 454 Personen von Lärm >55 dB(A) betroffen, davon 167 >60 dB(A). Damit ist die  
 nächtliche Lärmbetroffenheit höher als die Ganztagsbelastung.



## 7. Protokoll der öffentlichen Anhörung gemäß Art. 8 (7) ULR

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz legt in § 47d (3) fest: *"Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen."* Verfahren, wie diese Mitwirkung zu gestalten ist, werden im Gesetz nicht genannt und es gibt hierzu auch keine Bundes-Immissionsschutzverordnung. Das Verfahren wird durch die zuständigen Behörden (Gemeinden) festgelegt.

In die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit wurden drei gesellschaftliche Gruppen eingebunden:

- Allgemeine Öffentlichkeit,
- Träger öffentlicher Belange,
- politische Gremien.

Die eingegangenen Anregungen und Hinweise der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit und die Abwägung sind als Anlagen beigefügt und sind Teil des Lärmaktionsplans.



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

### 8.1 Evaluierung der 1. Stufe

Die Stadt Geldern hat in der ersten Stufe keinen Lärmaktionsplan nach EU-Recht aufgestellt.

### 8.2 Weitere Maßnahmen zur Lärm-minderung

Dargestellt werden Maßnahmen mit einer Lärm-minderungswirkung, die unabhängig von einem Lärmaktionsplan in den letzten fünf Jahren ausgeführt wurden und eine gesamtstädtisch-strategische Bedeutung oder einen konkreten Bezug zu den identifizierten Belastungsachsen haben. Maßnahmen die länger als fünf Jahre umgesetzt sind, werden nur dann dokumentiert, wenn sie unmittelbaren Einfluss auf die identifizierten Lärmprobleme haben.

In Planung befindliche Maßnahmen werden hier nur dann dargestellt, wenn sie eine gesamtstädtisch-strategische Bedeutung oder einen konkreten Bezug zu den identifizierten Belastungsachsen haben und die Umsetzung konkret abzusehen ist (gesicherte Finanzierung, laufende Ausschreibung u.ä.).

#### Lärmschutzmaßnahmen

Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
Lärmschutzmaßnahmen	Laut den Angaben des Landes Nordrhein-Westfalen gibt es im Stadtgebiet Geldern auf folgenden Abschnitten der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen mit einem Verkehrsaufkommen > 8.200 Kfz/Tag aktiven Lärmschutz durch Lärmschutzwände oder -wälle: Stettiner Straße, Abschnitt Weseler Straße bis Theodor-Heuss-Straße* B 58 (Venloer Straße), Höhe Neerpont, Ostseite, Straetmannsweg bis Ponter Dorfstraße, Westseite, L 480 Klever Straße, Straße Am Kappellhof bis Venloer Straße, Südseite** K 17 (Klever Straße), parallel zur Straße Achter de Kat, Nordseite, Nicht erfasst sind die Schallschutzanlagen <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Danziger Straße, Weseler Straße Schafsdyc (Wand) und</li> <li>▪ Danziger Straße, Schafsdyc bis Kreisverkehr (Wall).</li> </ul>	* Außerhalb der Belastungsachse Weseler Straße  ** Der Lärmschutz ist nicht vollständig auf der gesamten Länge vorhanden (fehlt im Bereich VOBA). Für die zz. als Parkplatz genutzte Fläche Klever Straße Ecke Venloer Straße soll ein Bebauungsplan aufgestellt werden.

#### Verkehrsrechtliche Maßnahmen

Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
Geschwindigkeitsbeschränkungen	Auf folgenden Belastungsachsen wurden die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten reduziert: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Klever Straße, zwischen Grunewaldstraße und Kapellener Straße: 50 km/h außerorts</li> <li>▪ Königsberger Straße von Haagsche Allee bis Boeckelter Weg Tempo 50,</li> <li>▪ Danziger Straße von Kreisverkehr bis Weseler Straße Tempo 50.</li> </ul>	



## Verkehrskonzepte

Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
Parkraumkonzept Innenstadt	Das Parkraumkonzept ist auf den Stadtkern begrenzt. Im innerstädtischen Bereich besteht eine finanzielle Bewirtschaftung; verschiedene Regelungen auf den Parkplätzen, Parkscheinpflcht im Zentrum, Parkscheibe, max. 2 Std., außerhalb des unmittelbaren Ortskerns Mitfahrerzentrale: <a href="http://www.kreis-kleve.mitpendler.de">www.kreis-kleve.mitpendler.de</a> .	
Verkehrsgutachten für die Umwidmung der B 58 in Geldern auf der Ortsdurchfahrt, 2011	In einer Vorstudie hat die Stadt Geldern prüfen lassen, welche Verkehrseffekte für eine Verkehrsverlagerung bzw. eine Entlastung der Ortsdurchfahrt mit einer Umstufung der B 58 erreicht werden könnte. Annahme: Der Straßenabschnitt der B 58 zwischen den Knotenpunkten Weseler Straße/ Danziger Straße und Klever Straße/ Kapellener Straße wird auf die Straßenachse Danziger Straße – Königsberger Straße – Kapellener Straße verlegt. Als Grundlage für die Prognose wurde neben der Umstufung eine "geringfügige Umverteilung der Grünphasen" an den oben genannten Knotenpunkten angenommen. Im Ergebnis wird eine Entlastung der Ortsdurchfahrt um ca. 500 Kfz/24 h und für den Schwerverkehr rund 100 Fz/24 h erwartet. Es erfolgt der Hinweis, dass wesentliche Reduzierungen des Verkehrsaufkommens auf der Ortsdurchfahrt nur durch weitere restriktive und bauliche Maßnahmen zu erwarten sind.	

## Förderung des Umweltverbundes

Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
Nahverkehrskonzept ÖPNV-Liniennetzplan	Das Nahverkehrskonzept hat den Anspruch, unter Einbeziehung der Regionalbahn (RE 10, Kleve – Düsseldorf) kurze Wege zu den Haltestellen, geringe Wartezeiten und gut abgestimmte Umsteigeverbindungen zu bieten. Zugunsten eines flächendeckenden Liniennetzes werden geringer genutzte Linien als Taxibusse betrieben. Alle Buslinien sind auf den Stadtkern ausgerichtet und enden am Bahnhof.	
Umsetzung des Konzeptes "Mobilitätssicherung und sichere Mobilität in der Stadt Geldern" mit Einführung von zwei neuen Stadtlinien	Der Bau- und Planungsausschuss hat in seiner Sitzung am 31. Januar 2013 beschlossen: Die Stadt, Dienste Geldern - Verkehrsbetrieb werden beauftragt, die neuen Stadtlinien SL 9 Geldern-Bahnhof - östl. Siedlungsgebiet - Krankenhaus und SL 10 Geldern-Bahnhof - westl. Siedlungsgebiet, einschl. Veert – Krankenhaus zu einem Termin ca. Mitte Oktober 2013 zu realisieren. Der Beschluss wurde bereits realisiert.	
Radverkehrsnetz NRW	Die überörtlichen Radwegrouten führen über die Bundes- und Landesstraßen, u. a. über die belasteten Straßen(-abschnitte). Durch das Radwegenetz sind alle Stadtteile mit dem Ortskern Geldern vernetzt. Zur B 58 ist als Verbindung zwischen Geldern und Straelen eine Parallelroute entlang der Niers ausgeschildert. Die Stadt Geldern ist auf den Radtourismus eingerichtet mit einem Angebot von Radrouten mit aktuellen Zielen, Reisemobilpunkten, Fahrradcafés und Einbindung in das NRW-Fahrradverleihsystem Niederrhein.	
Verkehrsbefragung Geldern, 2012	Bevölkerungsbefragung über Ziele innerhalb und außerhalb von Geldern, getrennt nach Einkaufsverkehr, Berufsverkehr, Freizeitverkehr, nach Altersgruppen und Geschlecht. Die schriftliche Verkehrsbefragung von 2012 konzentriert sich auf die Beziehung zwischen Quellen und Zielen der Bewohner von Geldern. Berücksichtigt werden sowohl motorisierte als auch nicht motorisierte Verkehrsgruppen. In der Rubrik Verbesserungshinweise werden Aussagen, die auch für die Belastungsachsen und insbesondere für die Innenstadt relevant sind, gemacht: Angebotserhöhung von Parkständen in der Innenstadt, Lkw-Verbot in der Innenstadt, erhöhter Ausbau von Kreisverkehren, Ausbau des Radwegenetzes, bauliche Verbesserung des vorhandenen Netzes, Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fahrradfahrer, Bau von Querungssicherungen.	



## Stadtplanerische Maßnahmen

Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Erläuterung
Integriertes Handlungskonzept für die Innenstadt von Geldern	Mängel- und Maßnahmenbeschreibung. Genannt sind u. a. (Umbau-) Maßnahmen für Ostwall und Nordwall, Erfordernis eines Verkehrskonzepts, Wegfall von Parkplätzen auf dem West- und Ostwall zugunsten breiterer Gehwege.	

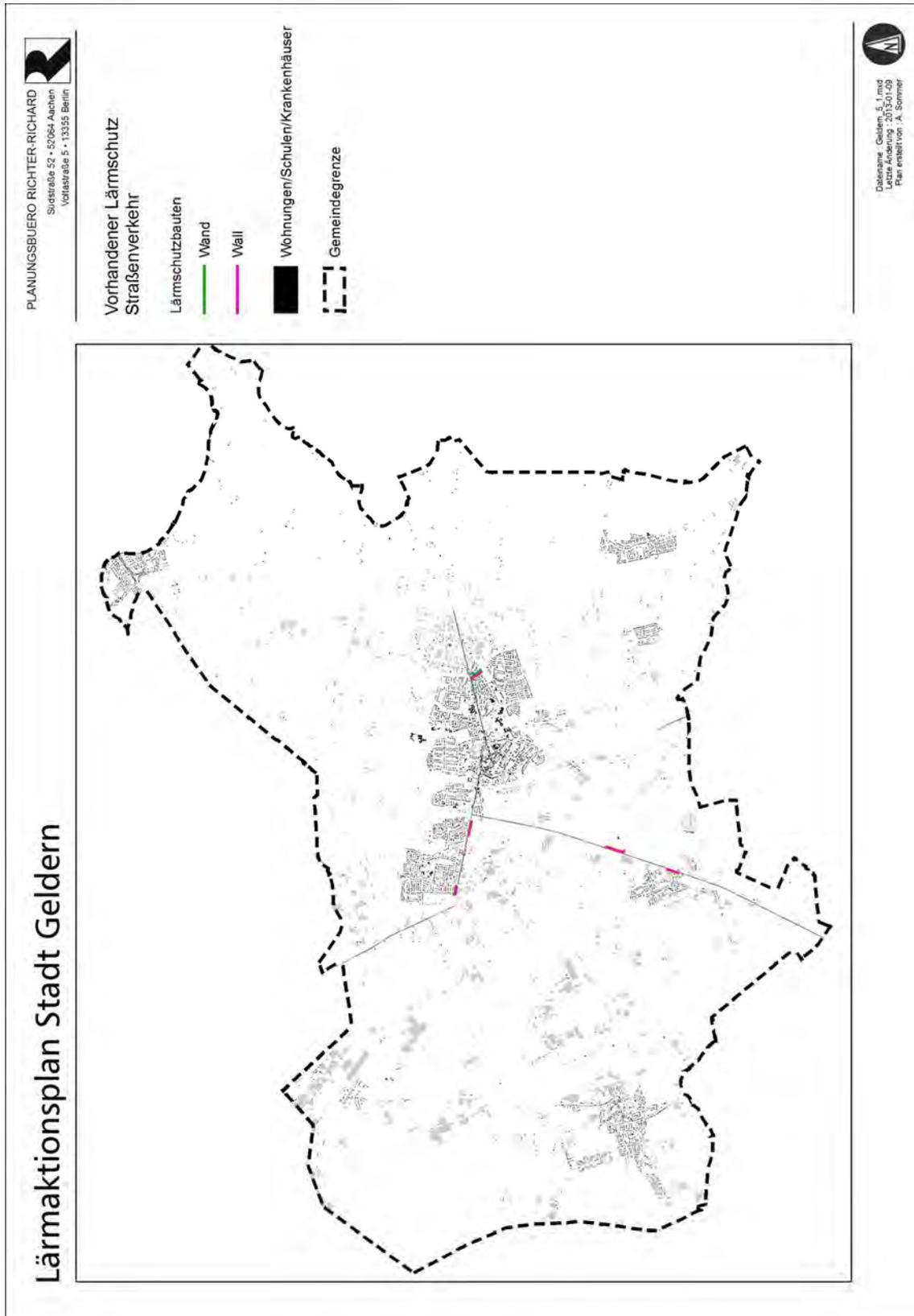


Abbildung 8.1: Vorhandener Lärmschutz an Straßen



## 9. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Die EU geht bei der Umsetzung der Maßnahmen von einem Zeitfenster von fünf Jahren aus (2013 bis 2018). Mit den Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollen bis 2018 sehr hohe Lärmbelastungen (Einhaltung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLSchR97) möglichst unterschritten werden und der Schutz der Nachtruhe hat Vorrang. Mittel- bis langfristig ist eine Unterschreitung der gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen anzustreben (beginnend 2013, aber über 2018 hinausgehend).

Im Mittelpunkt des Lärmaktionsplans stehen zwei Ebenen:

- Entwicklung strategischer Ansätze für die Gesamtstadt und
- vertiefende Maßnahmen an (prioritären) Belastungsachsen.

Die Maßnahmen zur Lärminderung beziehen sich zunächst nicht auf übliche aktive oder passive Maßnahmen zum Lärmschutz, sondern auf Maßnahmen, die direkt bzw. über eine System- und Netzwirkung einen Beitrag zum Lärmschutz leisten (z. B. Förderung des Umweltverbundes). Aber auch qualitative Aspekte wie Stadtgestaltung, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Sicherung von Einzelhandelsstandorten werden berücksichtigt, um so die Lärminderung als Grundlage für die verkehrliche und städtebauliche Weiterentwicklung der Gemeinde zu begreifen.

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht beruhen auf anderen Berechnungsmethoden als die strategischen Lärmkarten nach EU-Recht. Die Rechenwerte sind daher nicht direkt vergleichbar mit den Werten  $L_{den}$  und  $L_{night}$ . Zur Einzelfallprüfung von Lärmschutzmaßnahmen sind deshalb weitergehende Berechnungen für die jeweiligen Immissionsorte notwendig.

### 9.1 Strategische Maßnahmen

Es lassen sich grundsätzliche verkehrliche und städtebauliche Anforderungen für die Erhaltung der historischen Struktur des Zentrums und für eine weitere Attraktivierung des Zentrums ableiten, zu der auch die Senkung von Lärmimmissionen beiträgt.

Die ehemalige Umfassungsmauer hat die historische Entwicklung bestimmt, ist aber heute als Bauwerk nicht mehr erlebbar. Stattdessen verlaufen heute Straßen auf den ehemaligen Wallanlagen und die Straßennamen geben noch Auskunft über die frühere Aufgabe. So führt die B 58 als Hauptverkehrsstraße von Westen zum Harttor über die gleichnamige Straße, dann über den Nordwall und vom ehemaligen Issumer Tor über die wiederum gleichnamige Straße weiter in Richtung Issum.

Das Ziel der Stadt Geldern, den historischen Stadtkern zu einem hochwertigen Einzelhandelsstandort mit großer Aufenthaltsqualität zu entwickeln, wird aus den bisherigen Aktivitäten innerhalb des Stadtrings deutlich. Hierzu gehören unter anderem die Ausweisung der Straßen als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich und der Umbau der Straßen zu Mischflächen.

Die Stadt Geldern hat bereits früh erkannt, dass die Belastung der Ortsdurchfahrt der B 58 mit den Zielen zur Entwicklung der Kernstadt nicht vereinbar ist. Als erster Schritt erfolgte eine Umlenkung eines Teils des Durchgangsverkehrs auf die Achse L 480 Kapellener Straße – Königsberger Straße – Danziger Straße, allerdings ohne eine Umstufung der Straßenzüge und flankierende



Maßnahmen auf den Ortsdurchfahrten. Die verkehrsplanerische Voruntersuchung (siehe Kap. 8.) kommt zwar zu dem Ergebnis, dass die Umstufung die Verkehrsströme kaum verändern wird (500 Kfz/24 h), sagt aber gleichzeitig aus, dass hierzu flankierende Maßnahmen erforderlich wären.

Der eingeschlagene Weg sollte deshalb zukünftig nicht zuletzt auch im Rahmen des Lärmaktionsplans konsequent fortgeführt werden, indem eine Umstufung zwischen der bisherigen Ortsdurchfahrt B 58 und der bestehenden städtischen Umfahrroute einschließlich der Landesstraße angestrebt wird. Um eine verkehrswirksame Umverteilung der Kfz-Ströme zu erreichen, sind weitergehende straßenverkehrsrechtliche und straßenbauliche Widerstände auf dem zu entlastendem Straßenabschnitt erforderlich und auf der Umfahrroute abzubauen.

Der Umfang der tatsächlich verlagerbaren Kfz-Verkehre durch ein angepasstes Umstufungskonzept ist auf Grundlage der vorliegenden Daten nicht abschätzbar. Ein wesentlicher Baustein des Lärmaktionsplans ist deshalb die Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Absicherung dieses Umstufungskonzepts.

Für den Lärmaktionsplan wird zunächst von einer Verkehrsverlagerung in einer Größenordnung von 33 % ausgegangen, was zu einer Pegelminderung von mehr als 1,0 dB(A) auf der Ortsdurchfahrt führen würde. Hinzu kommen jedoch neben der Reduzierung des Kfz-Verkehrs Lärminderungspotenziale durch die weitaus höhere Reduzierung des Lkw-Verkehrs und einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Daraus wiederum ergeben sich erhebliche Gestaltungsspielräume in den entlasteten Straßenräumen, in die die Maßnahmen zur Lärminderung eingebunden werden können. In der Summe kann von einer deutlichen Lärminderung ausgegangen werden, was aber in der Machbarkeitsstudie noch zu verifizieren und zu quantifizieren ist.

Auf der anderen Seite werden sich die Verkehrsmengen auf der zukünftigen B 58 entsprechend erhöhen. Um negative Auswirkungen zu vermeiden, sollten folgende Rahmenbedingungen angestrebt werden:

- Die Umstufung macht grundsätzlich nur dann Sinn, wenn auf der heutigen Ortsdurchfahrt mehr Menschen entlastet als auf der Ortsumfahrung belastet werden ("ökologischer Nettogewinn").
- Ziel sollte sein, die Menschen an der Ortsdurchfahrt deutlich zu entlasten und die Menschen an der Ortsumfahrung nachher nicht schlechter zu stellen als im Status Quo, möglichst sogar zu entlasten (Win-Win-Situation).

Vorbehaltlich der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie erscheint dieses Ziel bei Einsatz lärmindernder Asphaltdeckschichten und ggf. flankierenden aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen realistisch.

Aufgrund der derzeit nicht ausreichenden Datenlage kann der Lärmaktionsplan nur die Rahmenbedingungen für das Umstufungskonzept und damit auch für die Machbarkeitsstudie vorschlagen. Erst nach Abschluss dieser Studie wird es möglich sein, eine fundierte Prognose der Wirkung dieser Umstufung und der dafür erforderlichen verkehrlichen Maßnahmen wie auch der notwendigen Maßnahmen zum Lärmschutz zu erstellen.

Diese konzeptionellen Schritte müssen mit den derzeit laufenden Aktivitäten in der Innenstadt zu einem abgestimmten Gesamtkonzept für die weitere Entwicklung zusammengeführt werden. Unter diesen Vorgaben ist die Umsetzung des Lärmaktionsplans ein strategischer Teil der weiteren Stadtentwicklung.



## Maßnahmen

Die Machbarkeitsstudie soll sich aus folgenden Einzelbausteinen zusammensetzen (zuständig: Stadt Geldern):

- Durchführung von Verkehrszählungen als Stromzählungen zumindest an den strategisch wichtigen Knotenpunkten Klever Straße/ Kapellener Straße/ Harttor/ Venloer Straße, Kapellener Straße/ Königsberger Straße/ Am Mühlenwasser, Weseler Straße/ Stettiner Straße/ Danziger Straße und Geldertor/ Ostwall/ Südwall, da die vorliegenden Daten entweder nicht als Stromzählungen vorliegen bzw. zum Teil 12 Jahren als veraltet gelten müssen.
- Kraftfahrerbefragung an den stadteinwärtigen Querschnitten der Straße Harttor, Weseler Straße und Geldertor zur Ermittlung der Routenwahl. Durch die Befragung können in Verbindung mit den Stromzählungen der auf die B 58n umlenkbare Kfz-Verkehr und mögliche Verkehrsverlagerungen im Süden Gelderns ermittelt werden.
- Fortschreibung der verkehrsplanerischen Vorstudie zur Verlagerung der B 58 mit den Ergebnissen des Lärmaktionsplans, der Stromzählungen und der Kraftfahrerbefragung mit Abschätzung der Be- und Entlastungen, straßenbauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen, grobe Dimensionierung der Knotenpunkte und ihre Steuerung, Berücksichtigung veränderter Verkehrswiderstände auf den heutigen Ortsdurchfahrten.
- Mit der so gewonnenen Prognose der zukünftigen Kfz-Verkehrsmengen erfolgt eine Neuberechnung der Lärmkarten nach RLS-90 mit einer Prüfung, ob sich Bedarf an zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen an der B 58n ergibt.
- Darauf aufbauend Erstellung eines Handlungskonzepts zur verkehrlichen und städtebaulichen Integration der Ortsdurchfahrten und zum Schallschutz an der Umfahrung. Ansatzpunkte sind unter anderem:
  - Entwicklung eines Maßnahmenbündels für die Stadteingangsbereiche östlich der Kapellener Straße und westlich der Danziger Straße,
  - zukünftige Gestaltung Knotenpunkte Klever Straße/ Harttor/ Kapellener Straße und Weseler Straße/ Stettiner Straße/ Danziger Straße,
  - Entwicklung von notwendigen/ flankierenden, aktiven/ passiven Schallschutzmaßnahmen auf der Ortsumfahrung, ggf. mit Neuberechnung der Lärmkarten,
  - Unfallauswertung und sich daraus ergebender Handlungsbedarf,
  - abgestuftes Lkw-Verbotskonzept (Sicherung des Lieferverkehrs),
  - Optimierung des Parkraummanagements in Randlage der Innenstadt sowie in Innenstadtnähe,
  - Bindungen aus der Stadthistorie und laufenden Planungen,
  - Festlegung von verträglichen Straßenquerschnitten, Führung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs,
  - Notwendiger Flächen- und Erschließungsbedarf durch Kirmes und ggf. weitere Veranstaltungen und Feste,
  - Grundsätze der Straßenraumgestaltung,
  - Umgestaltung der Wallstraßen als Teil des historischen Zentrums,
  - gestalterische Aufwertung der Straße Harttor (Kreisverkehr – Bahnstrecke),
  - gestalterische Aufwertung der Weseler Straße,
  - Gestaltung der historischen Stadteingänge Harttor, Issumer Tor, Geldertor,



- Einbindung in das städtebauliche Umfeld,
  - Komfort für Fußgänger, Aufenthaltsqualität, Grüngestaltung,
  - Grundsätze für die Oberflächenbefestigung.
- 
- Fortschreibung des "Integrierten Handlungskonzepts" mit den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie einschließlich der zuführenden Erschließungsstraßen und der Anbindung des Bahnhofs.

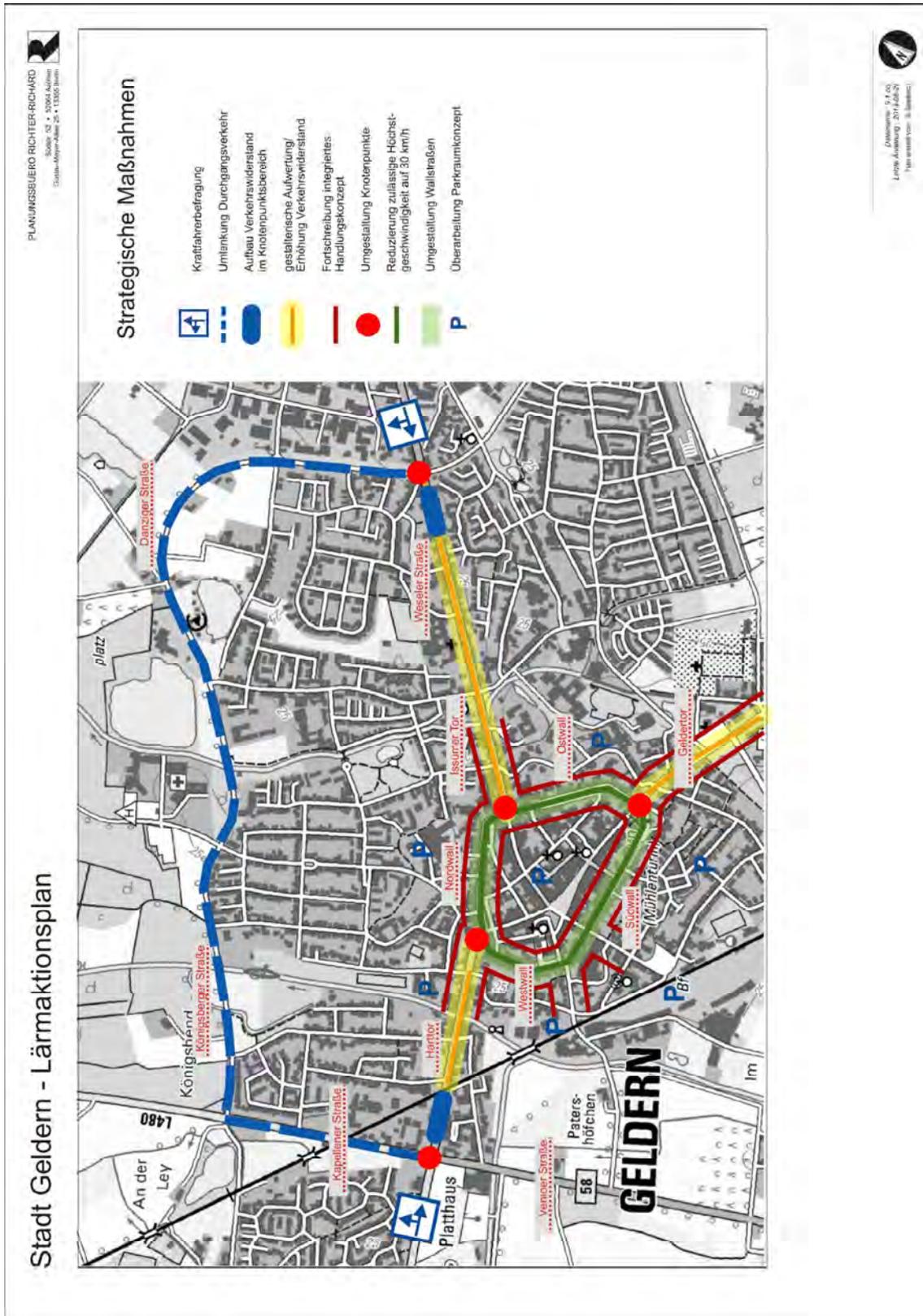


Abbildung 9.1: Strategische Maßnahmen zur Lärminderung



## 9.2 Maßnahmen an Belastungsachsen

Die Lärminderung im Straßenverkehr stützt sich zunächst vor allem auf den Einsatz von kostengünstigen, straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -organisation (Markierung, Beschilderung) und punktueller baulicher Maßnahmen, die kurzfristig umgesetzt werden können.

Die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen für die einzelnen Belastungsachsen zeigen die Potenziale auf, die aus Sicht der Lärminderungsplanung weiter zu verfolgen wären. Sie stehen jedoch im Sinne eines integrierten Planungsansatzes überwiegend unter dem Vorbehalt der Ergebnisse der in Kapitel 9.1 beschriebenen Machbarkeitsstudie.



### 9.2.1 B 58 Harttor

Die DTV beträgt 12.044 Kfz mit einem Lkw-Anteil von 3,8 % tags und 4,3 % nachts. Die maximalen Fassadenpegel sind mit 70,1/60,2 dB(A) ganztags/ nachts sehr hoch. Die Lärmbelastung liegt ansonsten knapp unter 70/60 dB(A) ganztags/ nachts. Nur einzelne Gebäude sind geringer belastet.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Der Verkehrsfluss auf der Belastungsachse wird durch den Bahnübergang unterbrochen, was in beiden Fahrtrichtungen auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten zu längeren Rückstaus führt.

Der Abschnitt vom Bahnübergang bis zum Kreisverkehr mutet mit der ungegliederten Fahrbahn und großflächigen Einzelhandelsbetrieben mit teilweise Kundenparkplätzen, und weiteren Nutzungen, gemischt mit Wohnbebauung fast schon US-amerikanisch an. Hinzu kommen eine geradlinige Führung sowie eine Fahrbahn mit mehreren kleinen Mängeln und Gebrauchsspuren.

Durch den Kreisverkehr und das Erscheinungsbild der nachfolgenden Gebäude wird die Grenze zur Innenstadt deutlich. Ein wesentlicher Teil der Maßnahmen zur Lärminderung auf der heutigen Ortsdurchfahrt dient durch die Erhöhung des Verkehrswiderstands sowohl der Unterstützung des Umstufungskonzepts als auch der angestrebten Aufwertung der Innenstadt (siehe Kap. 9.1).



Tabelle 9.1: Rahmenbedingungen B 58 Harttor (Kapellener Straße - Nordwall)

Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung	Anmerkungen
	<b>B 58 Harttor (Kapellener Straße – Nordwall)</b>		
	Lärmquelle: Straße von Kapellener Str. bis Nordwall		DTV [Kfz] 12.044 Lkw-Anteil Tag/ Nacht [%] 3,8/4,3 V <sub>zul</sub> [km/h] 50 Fassadenpegel maximal [dB(A)] L <sub>den</sub> 70,1 L <sub>night</sub> 60,2
<b>Straßeninfrastruktur</b>		<b>Fahrbahn</b> Fahrbahn zweistreifig, dreistreifig an den Knotenpunkten Harttor/ Kapellener Straße und Harttor/ Wallstraßen, hier Lichtsignalregelung, Kreisverkehr am Knotenpunkt Harttor/ Mühlenweg, Breite 11,00 m. Parken zwischen Wallstraßen und Kreisverkehr in baulich abgesetzten Buchten, Untergliedert durch Baumbeete. Im weiteren Verlauf Parken am Fahrbahnrand	Fahrbahn: Spurrillen, ab Kreisverkehr Absenkung von Einbauten und an Aufgrabungen, offene Nähte, Materialverlust in den Fugen. Bahnübergang mit Halbschranken. Fahrradverkehr wird im Kreisverkehr im Mischverkehr mitgeführt.
<b>Nebenanlagen</b>		Beidseitig getrennter Geh- und Radweg von Nordwall bis Bahnübergang, geht danach in gemeinsamen Geh- und Radweg hinter Bankett über. Querungssicherung am Kreisverkehr und östlich des Bahnübergangs	Zustand der Nebenanlagen verschlechtert sich stadtauswärts erheblich.
<b>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung</b>		Eingeschränktes Halteverbot für Lkw und Busse östlich des Kreisverkehrs bis 19:00 Uhr	
<b>Unfallhäufigkeiten</b>		Keine Auffälligkeiten	
<b>ÖPNV</b>		Haltestellen Niersbrücke und Veert Barriere	
<b>Realnutzung</b>		Super-/ Großmärkte, Outlets, sonstiger Einzelhandel, Wohnen.	Die gewerblichen Einrichtungen sind mit großflächigen Parkplätzen verbunden.
<b>Baustruktur der Wohnbebauung</b>		Einzel- und Mehrfamilienhäuser, großflächige, eingeschossige Hallen, ungeordnete Baustruktur zwischen Kapellener Straße und Mühlenweg	Große Baulücken durch private Parkplätze und brachliegende Grundstücke.
			
Harttor, Kreisverkehr Richtung Wallstraßen		Harttor, Kreisverkehr Richtung Bahnstrecke	Harttor, Richtung Kapellener Straße

## Maßnahmen

### Verkehrsplanerische/ straßenbauliche Maßnahmen

- Umsetzung des Umstufungskonzepts für die B 58 entsprechend Kapitel 9.1. Zuständig: Straßen.NRW und Stadt Geldern.
- Erneuerung der Deckschicht mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (≥ -4



dB(A)). Sofern die Erneuerung unter der Baulast des Bundes erfolgt, wird das Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzepts ermittelt. Eine kurzfristige Sanierung leitet sich daraus nicht zwingend ab. Erfolgt die Maßnahme unter der Baulast der Stadt Geldern, kann die Stadt Geldern in ihrem Ermessen entscheiden. Zuständig: Straßen.NRW, nach Abstufung Stadt Geldern.

#### Knotenpunkt Klever Straße/ Kapellener Straße/ Harttor/ Venloer Straße

- Verlagerung der B 58 von der Ortsdurchfahrt auf die Achse Kapellener Straße – Königsberger Straße – Danziger Straße (B 58n) mit Umbau des Knotenpunkts (Umbau/ Markierung/ Beschilderung):
    - Ausweisung der Hauptfahrbeziehung Klever Straße – Kapellener Straße,
    - Ausweisung der B 58n und der Venloer Straße mit überregionalen Zielen und Gewerbegebieten,
    - Ausweisung Richtung Harttor in das Zentrum, Wegfall der Ausschilderung überregionaler Ziele,
    - Verengung der Einmündung Harttor auf eine Fahrbahnbreite von max. 7,50 m durch die Aufgabe des Linksabbiegefahrstreifens in die Venloer Straße,
    - Umstellung der Signalsteuerung mit Bevorzugung der neuen Hauptfahrbeziehung,
    - Zu prüfen sind freie Rechtsabbiegefahrstreifen von der Kapellener Straße in die Klever Straße und von der Klever Straße in die Venloer Straße zur Unterstützung der Hauptfahrbeziehungen.
- Zuständig: Straßen.NRW und Stadt Geldern.

#### Abschnitt Kapellener Straße bis Bahnstrecke

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h ( $\geq -2,4$  dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einzelfallprüfung: Nächtliches Lkw-Verbot (ca.  $-2,3$  dB(A)). Zeitfenster in Absprache mit den ansässigen Gewerbebetrieben. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.

#### Abschnitt Bahnstrecke bis Kreisverkehr

- Einzelfallprüfung: Nächtliches Lkw-Verbot zwischen Kapellener Straße und Kreisverkehr (ca.  $-2,3$  dB(A)). Zeitfenster in Absprache mit den ansässigen Gewerbebetrieben. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Beidseitig Markierung der Längsparkreihen sofern keine aufwändigen Baumaßnahmen damit verbunden sind, Reduzierung der verbliebenen Hauptfahrbahn auf 6,50 - 7,00 m (Verkehrsverstetigung  $\geq -1$  dB(A), Abstandsgewinnung  $-1$  dB(A)). Zuständig: Straßen.NRW, nach Abstufung Stadt Geldern, und Straßenverkehrsbehörde.
- Gliederung der Parkstreifen durch Baumbestecke zwischen Bahnstrecke und Kreisverkehr, Bildung einer Allee, Zuständig: Straßen.NRW, nach Abstufung Stadt Geldern.
- Unterteilung des geradlinigen, offenen Straßenabschnitts. Die Niers-Querung wird als Anlass für eine Verengung der Fahrbahn und gestalterische Maßnahmen wie ein Baumtor genommen (Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit). Zuständig: Straßen.NRW und Stadt Geldern. Straßen.NRW hat die Maßnahme zur Kenntnis genommen, aber kein Einvernehmen erteilt.



- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.

#### Abschnitt Kreisverkehr bis Wallstraßen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h ( $\geq -2,4$  dB(A)). Östlich des Kreisverkehrs ändert sich der Charakter der Straße von einer unstrukturierten überwiegend gewerblich genutzten Bebauung zugunsten einer dichteren innerstädtischen Wohnbebauung, weshalb eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hier besonders wichtig ist. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einzelfallprüfung: Lkw-Verbot (ca.  $-1,5$  dB(A) von 6:00-22:00 Uhr und  $\geq -2,3$  dB(A) 22:00-6:00 Uhr), da mit der Umfahrung eine alternative Routenführung besteht, begrenzte Anlieferzeiten in Absprache mit den ansässigen Gewerbebetrieben. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.

#### Umstrukturierung des Knotenpunkts Harttor/ Nordwall/ Westwall zugunsten der Hauptfahrbeziehung Nordwall – Westwall

- Prüfung einer Änderung der Umlaufphasen im Knotenpunkt Harttor/ Nordwall/ Westwall zugunsten der Fahrbeziehung Nordwall→Westwall. Beabsichtigt ist keine weitere Belastung des Westwalls, sondern eine Entschleunigung des einfahrenden Verkehrs in den Stadtkern.
- Ausbildung Hartstraße als Einmündung in die Wallstraßen, senkrechte Zuführung, Verengung. Zuständig: Stadt Geldern.

#### Erläuterung

- Kapellener Straße bis Bahnstrecke:  $-4,0$  dB(A) ganztags,  $-6,3$  dB(A) nachts. Damit fällt die Lärmbelastung nachts unter den Auslösewert von 55 dB(A). Ganztags bleibt die Belastung im Bereich von 65 dB(A).
- Bahnstrecke bis Kreisverkehr:  $-5,0$  dB(A) ganztags,  $-7,3$  dB(A) nachts. Damit fällt die Lärmbelastung unter den Auslösewert. Die Fassadenpegel liegen aber weiterhin im Bereich von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts.
- Kreisverkehr bis Wallstraßen:  $-5,5$  dB(A) tags,  $-6,3$  dB(A) nachts. Damit können die Auslösewerte unter 65/55 dB(A) ganztags/ nachts gesenkt werden.

Pegelrückgänge durch eine Verkehrsreduzierung kommen noch jeweils hinzu ( $> -1$  dB(A)).

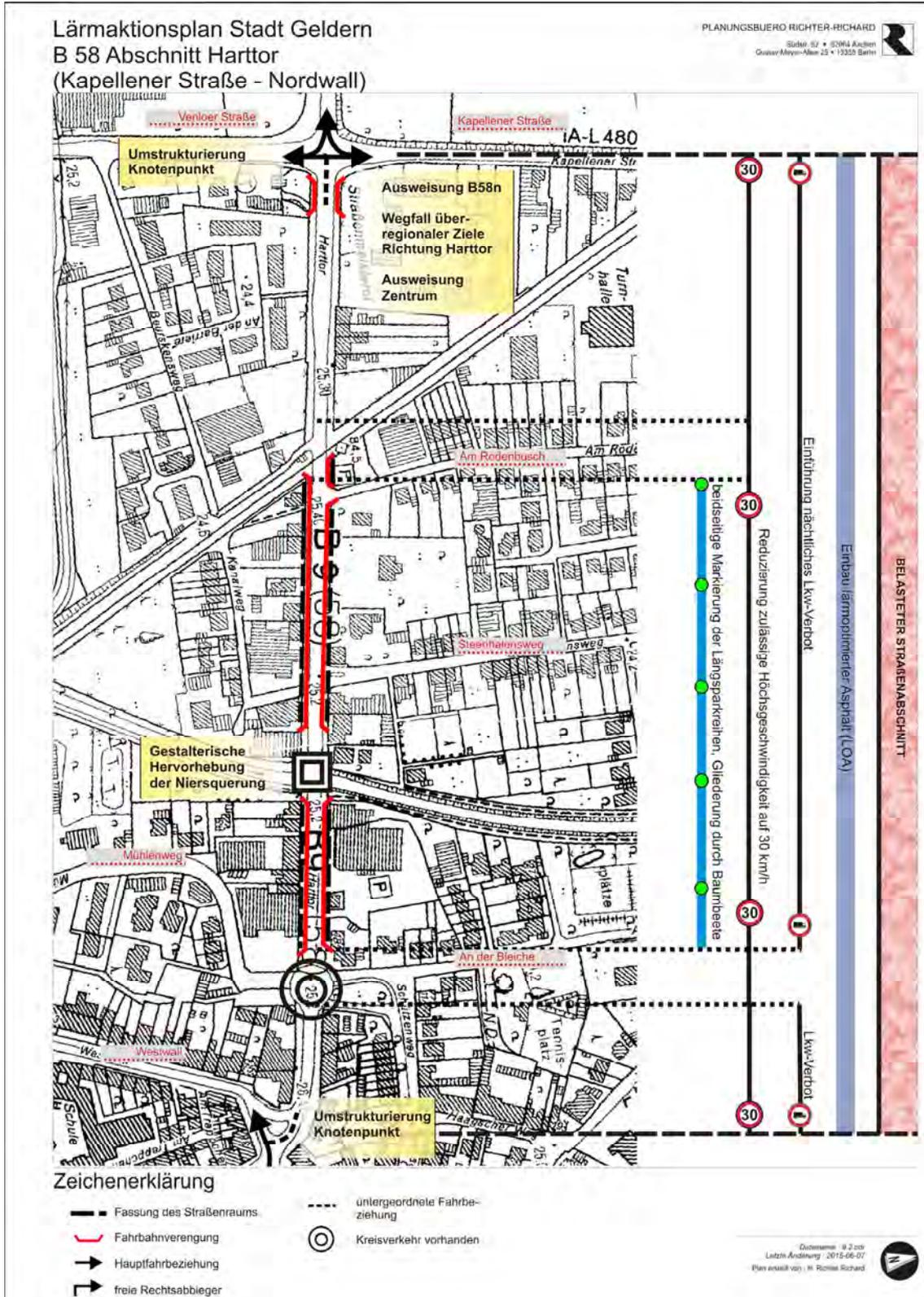


Abbildung 9.2: Maßnahmenübersicht B 58 Harttor (Kapellener Straße – Nordwall)



### 9.2.2 B 58 Weseler Straße – Issumer Tor

Die Achse B 58 Weseler Straße - Issumer Tor führt geradlinig auf das Zentrum zu. Eine Gliederung des Straßenverlaufs ist weder baulich noch optisch gegeben. Sie hat unterschiedliche Funktionen:

- Erschließung des östlichen Wohngebiets und
- Tor zum zentralen Innenstadtbereich.

#### B 58 Weseler Straße (Danziger Straße bis Boeckeler Weg)

Die Weseler Straße zwischen Danziger Straße und Boeckeler Weg ist mit einer DTV von rund 12.000 Kfz belastet mit einem Lkw-Anteil von 3,8 % tags und 4,3 % nachts.

Die maximalen Fassadenpegel liegen im Grenzbereich um 70/60 dB(A) ganztags/ nachts. Höhere Fassadenpegel treten nur nachts an einzelnen Fassaden um den Knotenpunkt Weseler Straße/ Stettiner Straße/ Danziger Straße auf der Weseler Straße östlich der Danziger Straße auf.

Ein Potenzial zur optischen Begrenzung der geradlinigen Führung der Weseler Straße liegt in den begleitenden schmalen Grünstreifen. Hier wurden mit der Pflanzung von Bäumen erste Maßnahmen ergriffen.

Die Schulgebäude der Liebfrauenschule weisen keine Fassadenpegel >65/55 dB(A) ganztags/ nachts auf. Betroffen ist jedoch der zur Straßenseite ausgerichtete Schulhof.



Tabelle 9.2: Rahmenbedingungen Weseler Straße (Danziger Straße - Boeckelter Weg)

Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen			
		<b>B 58 Weseler Straße (Danziger Straße Boeckelter Weg)</b>					
Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/ Nacht [%]	V <sub>zul</sub> [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]		
von	bis				L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>	
Danziger Straße	Boeckelter Weg	12.044	3,8/4,3	50	69,7	60,7	
Straßeninfrastruktur		Fahrbahn Nebenanlagen		Fahrbahn zweistreifig in Asphaltfeinbeton, punktuelle Sanierungen mit differierenden AB-Arten, Parkbuchten gegliedert durch Baumbeteete, ansonsten Markierung (2,50 m Breite) zur Fahrbahn. Fahrbahnbreiten um die 8,30 - 11 m. Begrünte Verkehrsinsel mit Querungssicherung an der Fürstenberger Straße. Auf der Nordseite getrennter Geh- und Radweg, unterteilt durch schmalen, baumbestanden Grünstreifen westlich der Bogenstraße. Im weiteren Verlauf Richtung Osten gem. Geh-/Radweg. Auf der Südseite Gehweg, keine Radverkehrsanlage.			
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		keine					
Unfallhäufigkeiten		Unfalldaten liegen nicht vor.					
ÖPNV		Haltestelle Rathaus Höhe Boeckelter Weg (Busbucht), Haltestelle Fürstenberger Straße (Kap). Die Richtungshaltestellen Boeckelter Weg legen jeweils hinter der Kreuzung, die Haltestelle Richtung Issum liegt schräg gegenüber der Schule; Übergänge an Kreuzung (LSA).					
Realnutzung		Wohnen vorwiegend auf der Südseite, Tankstelle, Schule, Supermarkt, Kreisverwaltung					
Baustruktur der Wohnbebauung		1- bis 2-geschossige Bebauung, weitgehend homogene Bebauung in Hausgruppen					
 <p>Weseler Straße, Danziger Straße Richtung Zentrum</p>		 <p>Weseler Straße auf der Strecke</p>		 <p>Weseler Straße Höhe Schule, gegenläufiger Radweg</p>			



## Maßnahmen

- Umsetzung des Umstufungskonzepts für die B 58 entsprechend Kapitel 9.1. Zuständig: Straßen.NRW und Stadt Geldern.
- Erneuerung der Deckschicht mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht ( $\geq -4$  dB(A)). Sofern die Erneuerung unter der Baulast des Bundes erfolgt, wird das Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzepts ermittelt. Eine kurzfristige Sanierung leitet sich daraus nicht zwingend ab. Erfolgt die Maßnahme unter der Baulast der Stadt Geldern, kann die Stadt Geldern in ihrem Ermessen entscheiden. Zuständig: Straßen.NRW, nach Abstufung Stadt Geldern.

### Knotenpunkt Weseler Straße/ Danziger Straße/ Stettiner Straße – Prüfauftrag

- Änderung der Fahrbahnmarkierung zugunsten der Hauptfahrbeziehung über die Danziger Straße. Entwicklung der Hauptfahrbeziehung Weseler Straße – Danziger Straße über den vorhandenen freien Rechtsabbiegefahrstreifen (Ummarkierung). Es verbleibt ein kurzer Geradeausfahrstreifen Richtung Zentrum. Zuständig: Straßen.NRW. Eine Untersuchung der Rückbaupotenziale ist Gegenstand des Umstufungskonzepts und ist dort festzuschreiben.
- Stärkung der Fahrbeziehung von Süden nach Osten über die Achse Duisburger Straße – Vernumer Straße – Stettiner Straße. Wünschenswert wäre ein freier Rechtsabbiegefahrstreifen von der Stettiner Straße in die östliche Weseler Straße. Zuständig: Straßen.NRW. Eine Untersuchung der Rückbaupotenziale ist Gegenstand des Umstufungskonzepts und ist dort festzuschreiben.
- Steuerung der Lichtsignalanlagen zu Lasten der Fahrbeziehungen in die westliche Weseler Straße. Zuständig: Straßen.NRW. Eine Untersuchung der Rückbaupotenziale ist Gegenstand des Umstufungskonzepts und ist dort festzuschreiben.
- Rückbau der westlichen Einmündung Weseler Straße in den Knotenpunkt. Prüfung einer Entfernung des freien Rechtsabbiegefahrstreifens in die Stettiner Straße, Prüfung einer Aufgabe des Linksabbiegefahrstreifens in die Danziger Straße und der Verengung der Fahrbahn auf max. 7,00 m. Zuständig: Straßen.NRW. Eine Untersuchung der Rückbaupotenziale ist Gegenstand des Umstufungskonzepts und ist dort festzuschreiben.

### Abschnitt Danziger Straße bis Fürstenberger Straße

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Danziger Straße und Fußweg von der Limburger Straße zur Weseler Straße. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einzelfallprüfung: Nächtliches Lkw-Verbot in Abstimmung mit den anliegenden Betrieben ( $-2,3$  dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Markierung eines Schutzstreifens auf der Südseite der Weseler Straße. Die Voraussetzungen entsprechend ERA und Rast 06 sind gegeben. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.



- Ergänzung des beidseitigen Baumbestandes zu einer Allee. Die Baumreihe auf der Nordseite ist weitgehend geschlossen, auf der Südseite befinden sich unregelmäßig Pflanzbeete, großenteils ohne Baum, als Untergliederung der Parkstände. Hier sollte eine weitere Untergliederung zugunsten einer Allee erfolgen. Um den Parkraum nicht unnötig zu verringern sollten neue Baumstandorte mit Baumscheiben überfahrbar gestaltet werden. Weiterhin ist eine teilweise Verkleinerung bestehender Baumscheiben oder sogar deren Umgestaltung als Baumstandort mit Baumscheibe denkbar. In diesem Zusammenhang kann auch ein Ausbau der Haltestelle Fürstenberger Straße zum Kap erfolgen. Zuständig: Stadt Geldern.
- In Verlängerung des Fußwegs von der Limburger Straße zur Weseler Straße Anlage einer begrünten Verkehrsinsel mit Fahrbahnverschwenk einschließlich Querungssicherung. Im Wechsel mit der doppelten Baumreihe sollte die Verkehrsinsel mit zwei Bäumen bepflanzt werden. Durch die Maßnahme wird die geradlinige, weit einsehbare Straßenachse unterbrochen. Zuständig: Straßen.NRW, nach Abstufung Stadt Geldern.

#### Fürstenberger Straße bis Boeckelter Weg

- Einzelfallprüfung: Nächtliches Lkw-Verbot in Abstimmung mit den anliegenden Betrieben (-2,3 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Markierung eines Radfahrstreifens auf der Südseite der Weseler Straße (-1 dB(A)). Die Voraussetzungen entsprechend ERA und RAS 06 sind gegeben. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Entlastung des Schulhofs beispielsweise durch eine abschirmende (Gabionen-) Mauer (-10 bis -15 dB(A) im Lärmschatten). Zuständig: Stadt Geldern.
- Verdichtung der beidseitigen Baumstandorte zu geschlossenen Baumreihen (Alleen). Um den Parkraum nicht unnötig zu verringern sollten neue Baumstandorte mit Baumscheiben überfahrbar gestaltet werden. Weiterhin ist eine teilweise Verkleinerung bestehender Baumscheiben oder sogar deren Umgestaltung als Baumstandort mit Baumscheibe denkbar. Aus Sicherheitsgründen ist gegenüber der Schule vor der Tankstelle die Einrichtung eines größeren Baumbeets mit Raseneinsaat zu prüfen. Zuständig: Stadt Geldern.
- Prüfung einer gesicherten Überquerung in Höhe Bogenstraße u. a. zur Sicherung des Schülerverkehrs. Zuständig: Stadt Geldern.

#### Knotenpunkt Weseler Straße/ Issumer Tor/ Boeckelter Weg

- Ausbau zum Kreisverkehr (-0,5 dB(A)). Auf den Achsen Harttor und Krefelder Straße - Geldertor wird das Tor in den inneren Stadtbereich jeweils durch einen Kreisverkehr eingeleitet. Der Übergang von der Weseler Straße in die Straße Issumer Tor entspricht diesen Standorten. Zuständig: Nach Umstufung Stadt Geldern.

#### Erläuterung

- Abschnitt Danziger Straße bis Fürstenberger Straße: Die Lärmimmissionen können ganztags von maximal 69,7 dB(A) um 4,0 dB(A) auf 65,7 dB(A), nachts von maximal



60,7 dB(A) um 6,5 dB(A) auf maximal 54,2 dB(A) gesenkt werden.

- Abschnitt Fürstenberger Straße bis Boeckeler Weg: Die Lärmimmissionen können ganztags von maximal 69,7 dB(A) um 4,0 dB(A) auf 65,7 dB(A), und nachts von maximal 60,7 dB(A) um 6,3 dB(A) auf maximal 56,4 dB(A) gesenkt werden.

Damit verbleiben ganztags auf dem Abschnitt Fürstenberger Straße bis Boeckeler Weg nur noch einzelne über 65 dB(A) betroffene Gebäude. Unter Berücksichtigung der verstetigenden Maßnahmen (u. a. Radfahrstreifen, Kreisverkehr) sowie einer Reduktion der Verkehrsmenge und des Lkw-Anteils durch die Umstufung wird es keine Betroffenen über den Auslösewerten geben.

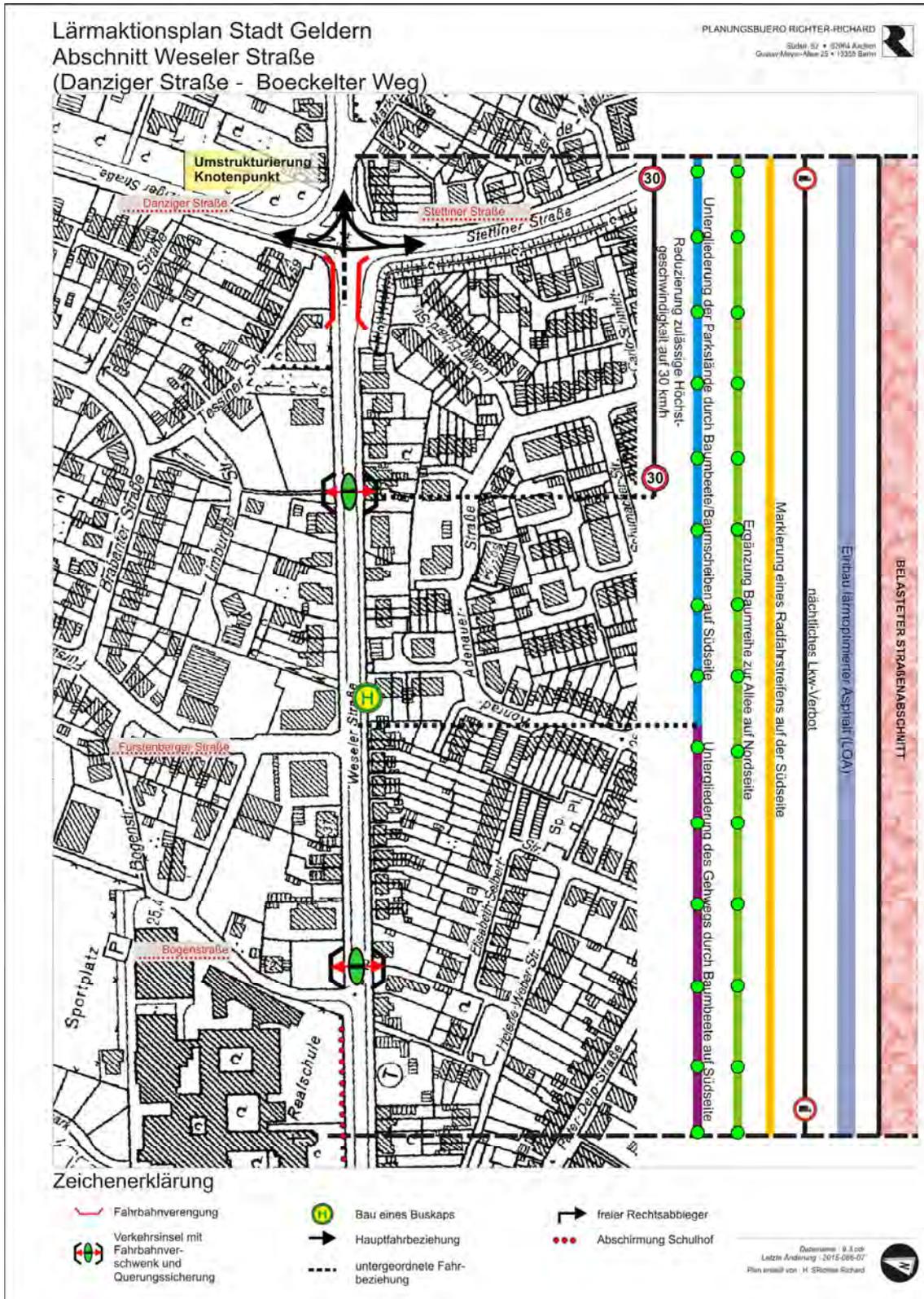


Abbildung 9.3: Maßnahmenübersicht Weseler Straße (Danziger Straße - Boeckelter Weg)



## B 85 Issumer Tor

Die Straße Issumer Tor ist mit einer DTV von rund 12.000 Kfz belastet mit einem Lkw-Anteil von 3,8 % tags und 4,3 % nachts.

Der Straßenabschnitt gehört mit einem  $L_{den}$  von 71,0 dB(A) bzw. mit einem  $L_{night}$  von 62,7 dB(A) zu den am höchsten belasteten Standorten Gelderns. Die Betroffenheit reißt östlich des querenden Gewässers (Gelderner Fleuth) ab. Hervorgerufen werden die hohen Immissionen durch den engen Straßenraum mit einer annähernd geschlossenen Bebauung.

Der von Einzelhandel geprägte Straßenraum des westlichen Abschnitts wird vom fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr fast vollständig in Anspruch genommen. Die im Knotenpunktbereich Issumer Tor/ Wallstraßen dreistreifige Fahrbahn verjüngt sich östlich anschließend auf 6,45 m Fahrbahnbreite. Stattdessen wird beidseitig Längsparken (Streifen) angeboten. Die Parkstreifen haben eine Breite von nur 1,40 m + 0,25 m Rinne. Ein- und Aussteigen ist deshalb mit Gefahren für Personen verbunden und trägt zu einem un stetigen Verkehrsverlauf bei.

Der Geschäftsbesatz, der sich in Verlängerung der Issumer Straße gebildet hat, hat durch die heutige Verkehrssituation Standortnachteile, was bereits zur Änderung der Nutzungsmischung geführt hat.



Tabelle 9.3: Rahmenbedingungen B 58 Issumer Tor (Boeckelter Weg - Nordwall)

Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen	
	<b>B 58 Issumer Tor (Nordwall - Boeckelter Weg)</b>				
	Lärmquelle: Straße von Nordwall bis Boeckelter Weg		DTV [Kfz] 12.044	Lkw-Anteil Tag/ Nacht [%] 3,8/4,3	V <sub>zul</sub> [km/h] 50
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn    Nebenanlagen	Wechselnde Fahrbahnbreite in Asphaltbeton zwischen 9,15 m, 6,45 m und 9,30 m, beidseitig markierte Parkstreifen von 1,40 m + 0,25 m Rinne im Geschäftsbereich, LSA mit Übergängen im Knotenpunkt Issumer Tor/ Weseler Straße/ Boeckelter Weg.  Beidseitig getrennte Gehweg- und Radwege in Mindestbreiten, kleine Kaps an Übergängen (Aufstellbereiche vor Radweg).		Zustand: offene Längsnaht	
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung					
Unfallhäufigkeiten		Unfalldaten liegen nicht vor.			
ÖPNV		Haltestelle mit Umsteigefunktion Höhe Boeckelter Weg (Schulzentrum) mit Busbuchten			
Realnutzung		Wohnen, kleinteiliger Geschäftsbesatz, Park um Rathaus			
Baustruktur der Wohnbebauung		2- bis 3-geschossig, Hausgruppen, trauf- und giebelständig			
					
Issumer Straße Höhe Egmondstraße		Issumer Straße, Einmündung in Wallstraßen		Knotenpunkt Issumer Tor/ Boeckelter Weg	



## Maßnahmen

### Verkehrsplanerische Maßnahmen

- Umsetzung des Umstufungskonzepts für die B 58 entsprechend Kapitel 9.1. Zuständig: Straßen.NRW und Stadt Geldern.
- Erneuerung der Deckschicht mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht ( $\geq -4$  dB(A)). Sofern die Erneuerung unter der Baulast des Bundes erfolgt, wird das Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzepts ermittelt. Eine kurzfristige Sanierung leitet sich daraus nicht ab. Erfolgt die Maßnahme unter der Baulast der Stadt Geldern, kann die Stadt Geldern in ihrem Ermessen entscheiden. Zuständig: Straßen.NRW, nach Abstufung Stadt Geldern.

### Boeckelter Weg bis Wallstraßen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h ( $\geq -2,4$  dB(A)). Diese Anordnung sollte sowohl zur Lärmreduzierung, als auch zur Hervorhebung des Umfeldes, aus Sicherheitsgründen wegen des beidseitigen Geschäftsbesatzes unabhängig von einer Rückstufung erfolgen. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einzelfallprüfung: Nächtliches Lkw-Verbot für die Straße Issumer Tor im Rahmen eines abgestuften Lkw-Verbotskonzepts (Sicherung des Lieferverkehrs in Abstimmung mit den anliegenden Betrieben (-2,3 dB(A)), siehe auch Kapitel 9.1 Strategische Maßnahmen. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einzelfallprüfung: Nach Abstufung der Straße Issumer Tor ganztägiges Lkw-Verbot (-2,3 dB(A)) im Rahmen eines abgestuften Lkw-Verbotskonzepts (Sicherung des Lieferverkehrs in Abstimmung mit den anliegenden Betrieben (-2,3 dB(A)), siehe auch Kapitel 9.1 Strategische Maßnahmen. Zuständig: Stadt Geldern.

### Egmondstraße bis Wallstraßen

- Aufgabe der Parkreihe auf der Nordseite zugunsten eines breiteren Gehwegs vor den Geschäften und Aufwertung durch Baumreihe. Auf der Nordseite wird so die Verbindung zwischen den Geschäftsbereichen Issumer Tor, Nordwall (im Kurvenbereich) und Issumer Straße gestärkt. Zuständig: Stadt Geldern.
- Im gleichen Zuge Verbreiterung der Längsparkstände auf der Südseite. Dadurch wird ein bequemes Ein- und Ausladen ermöglicht, was in einem Geschäftsbereich von hoher Bedeutung ist. Vergrößerung der vorhandenen Kaps einschließlich der Beete, Pflanzung einer Baumreihe. Zuständig: Stadt Geldern.
- Umstrukturierung Knotenpunkt Issumer Tor/ Issumer Straße/ Nordwall/ Ostwall. Siehe Kapitel 9.2.4.

## Erläuterung

- Abschnitt Boeckelter Weg bis Wallstraßen: Die Lärmimmissionen können ganztags von maximal 72,0 dB(A) um 4,0 dB(A) auf 68,0 dB(A), nachts von maximal 63,1



dB(A) um 6,3 dB(A) auf maximal 56,8 dB(A) gesenkt werden.

- Abschnitt Egmondstraße bis Wallstraßen: Durch die Abstandgewinnung der Gebäude zur Fahrbahn reduzieren sich die Fassadenpegel auf der Nordseite zusätzlich um 1 dB(A).

Damit verbleiben ganztags über 65 dB(A) betroffene Gebäude. Unter Berücksichtigung der verstetigenden Maßnahmen sowie einer Reduktion der Verkehrsmenge durch das Umstufungskonzept wird es voraussichtlich keine Betroffenen über den Auslösewerten geben.





### 9.2.3 Krefelder Straße - Geldertor

Die Achse Krefelder Straße – Geldertor ist ab dem südlichen Ortseingang mit einer DTV von 9.500 Kfz bis zur Vernumer Straße und ab der Vernumer Straße mit einer DTV von 12.000 Kfz belastet. Der Lkw-Anteil liegt zwischen Ortseingang und Vernumer Straße bei 3,5/1,8 % Tag/ Nacht etwas über der Straße Geldertor (3,2/1,6 %). Damit erhöht sich die Anzahl der Lkw absolut von 333 Lkw (tags) auf der Krefelder Straße auf 384 Lkw (tags) auf der Straße Geldertor.

Die maximalen Lärmpegel sind mit 74,8/64,6 dB(A) ganztags/ nachts sehr hoch. Besonders betroffen ist die Hausgruppe anschließend an den Ortseingang in der Innenkurve. Hier grenzt die Wohnbebauung unmittelbar an den Straßenraum. Durch unregelmäßige Bebauung an der Straße Geldertor sind nur wenige Gebäude von Immissionsbelastungen über 70/60 dB(A) ganztags/ nachts betroffen.

Der Knotenpunkt Krefelder Straße/ Duisburger Straße befindet sich unmittelbar anschließend an den Ortseingang. Die Hauptfahrbeziehung liegt deutlich auf der Achse Krefelder Straße, dagegen verläuft die L 478 von Süden über die Krefelder Straße kommend weiter über die Duisburger Straße. Im Knotenpunkt ist das Gewerbegebiet Geldern (an der Weseler Straße) über die Route Duisburger Straße ausgewiesen, womit der Lkw-Verkehr Richtung Westen größtenteils um die Innenstadt geleitet wird.

Nachteilig ist die starke Aufweitung der Fahrbahn der Krefelder Straße mit dem Ortseingang (L 478). Der Grund ist, dass ab dem Ortseingang die Aufweitung der Fahrbahn zum Knotenpunkt Krefelder Straße/ Duisburger Straße erfolgt. Die Fahrbahnerweiterung der Krefelder Straße (L 478) wird hinter dem Knotenpunkt auf der weiter nach Norden führenden Krefelder Straße (Stadtstraße) nicht zurückgenommen. Stattdessen sind beidseitig Parkstreifen auf der immer noch breiten zweistreifigen Hauptfahrbahn abmarkiert. Diese großzügige Fahrbahnaufteilung gilt für die gesamte Achse, auch bei anbaufreien Abschnitten oder großen Privatparkplätzen.

Positiv ist der Kreisverkehr am Knotenpunkt Krefelder Straße/ Vernumer Straße/ Geldertor. Durch den Kreisverkehr wird der Straßenraum der Belastungsachse unterbrochen. Vor allem aber bildet er ein Eingangstor zum inneren Stadtbereich, ähnlich dem Kreisverkehr am Knotenpunkt Harttor/ An der Bleiche/ Mühlenweg.

Auf der Krefelder Straße sind die Nebenanlagen als gemeinsame Geh- und Radwege ausgewiesen. Auf der Straße Geldertor ist die Fahrradführung nicht eindeutig. Auf der Westseite ist der Gehweg auf dem südlichen Abschnitt sehr schmal und kann nicht gemeinsam von Fußgängern und Fahrradfahrern genutzt werden. Auf der Ostseite ist durchgängig ein gemeinsamer Geh- und Radweg (Einrichtungsverkehr) Die Gehwegfunktion der Nebenanlage wird Höhe Haus Nr. 15, hier ragt eine Hausecke in den Straßenraum, ausgesetzt/stark eingegrenzt. Stattdessen wird eine Fahrradführung in beiden Fahrtrichtungen gegeben. Neben der verkehrsrechtlich bedenklichen Ausweisung ergibt sich für die Fußgänger, die nun den Radwege benutzen müssen, eine gefährliche Situation, da die Situation durch das in den Straßenraum ragende Gebäude nicht einzusehen ist. Eine alternative Führung für Fußgänger wird nicht angeboten.



Tabelle 9.4: Rahmenbedingungen Krefelder Straße – Geldertor (Duisburger Straße – Ostwall)

Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen		
	<b>Krefelder Straße – Geldertor (Duisburger Straße - Ostwall)</b>					
	Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/ Nacht [%]	V <sub>zul</sub> [km/l]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]
von	bis	12.000	3,5/1,8	50	L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>
Ortseingang Süd	Vernumer Straße				74,7	64,5
	Vernumer Straße	9.500	3,2/1,6	50	74,8	64,6
Straßeninfrastruktur		Fahrbahn		Fahrbahn 4-streifig, Hauptfahrbahn zweistreifig und beidseitig Markierung von Parkstreifen, Sanierung mit neuer Verschleißschicht, mit Mängeln; Kreisverkehr im Knotenpunkt Krefelder Straße/ Vernumer Straße/ Geldertor/ Am Holländer See, dichte Folge von Linksabbiegefahrstreifen auch zu wenig frequentierten Erschließungsstraßen und Betrieben.		
		Nebenanlagen		Ortseingang bis Grüner Weg Gussasphalt mit punktuellen Ausbesserungen, im Umfeld des Kreisverkehrs ab Grüner Weg Grunderneuerung mit rotem Betonsteinpflaster.		
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Keine		Es gibt keine gesicherten Übergänge.		
Unfallhäufigkeiten		Unfalldaten liegen nicht vor.				
ÖPNV		Haltestellen mit Busbuchten, Buslinie SL 2 fährt bis Mittag alle halbe Stunde, danach stündlich, Linie SL 6 vier Mal täglich.				
Realnutzung		Wohnen mit einzelnen Gewerbebetrieben vorwiegend auf der Westseite, auf der Ostseite gewerbliche Nutzung und Mischnutzung, Frei- und Parkflächen, Friedhof.				
Baustruktur der Wohnbebauung		Homogene 1- bis 1½-geschossige Wohnbebauung nördlich des Ortseingangs in der Innenkurve, sonst unterschiedliche Bauformen ohne Bezug zum Straßenraum.				
						
Südlicher Ortseingang, Knotenpunkt Krefelder Straße/ Duisburger Straße		Krefelder Straße nördlich der Duisburger Straße		Geldertor, Friedrich-Spee-Straße Richtung Ostwall		



## Maßnahmen

L 478 Krefelder Straße bis Knotenpunkt Krefelder Straße (L 478)/ Duisburger Straße (L 478)

- Pflanzung einer Baumreihe zwischen dem Wohngebäude im Außenbereich und dem Ortseingang hinter dem gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Südostseite (Begrenzung des Straßenraums durch Alleebildung). Zuständig: Stadt Geldern.
- Ummarkierung zur Unterstützung der übergeordneten Verkehrsführung - Aufgabe des Linksabbiegefahrstreifens von der L 478 in den Gewerbebetrieb, statt dessen Trennung des Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifens. Der Rechtsabbieger wird dem Verlauf der L 478 folgend als Hauptfahrstreifen geführt, der Geradeausfahrstreifen als getrennter Abbiegefahrstreifen in die Krefelder Straße. Zuständig: Straßen.NRW.
- Klare Ausweisung der Route Duisburger Straße – Vernumer Straße – Stettiner Straße als "östliche Ortsumfahrung". Ein Anfang ist mit der Ausweisung des Gewerbegebiets West an der Weseler Straße über die "östliche Ortsumfahrung" bereits gemacht. Zuständig: Stadt Geldern.

Krefelder Straße ab dem Knotenpunkt Krefelder Straße/ Duisburger Straße

- Erneuerung der Fahrbahn auf dem Abschnitt Duisburger Straße bis Straße Am Ölberg mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht ( $\geq -4$  dB(A)). Zuständig: Stadt Geldern.
- Prüfung einer Aufgabe des Linksabbiegefahrstreifens von der Krefelder Straße in die Duisburger Straße, stattdessen begrünte Verkehrsinsel mit Querungssicherung. Zuständig: Stadt Geldern.
- Begrenzung der Fahrbahn zwischen Duisburger Straße und Vernumer Straße auf 7,50 m Breite mit einer mittigen Linienführung. Zuständig: Stadt Geldern.
- Beidseitig Anlage von Schutzstreifen ( $\geq -1$  bis  $-3$  dB(A)). Nach ERA und RAS 06 sind die Voraussetzungen für die Anlage von Schutzstreifen gegeben. Zuständig: Stadt Geldern.
- Dialog-Displays in beide Fahrtrichtungen, Richtung Geldern Höhe Grüner Weg, Richtung Ortseingang südlich des Kreisverkehrs. Zuständig: Stadt Geldern.
- Sofern keine aufwändigen Baumaßnahmen damit verbunden sind, Entwicklung einer Allee auf den beidseitig markierten Parkstreifen, z. B. mit Baumbeten zwischen Parkbuchten vor Wohnbebauung nördlich der Duisburger Straße in der Innenkurve, sowie Entsigelung der Fläche und Begrünung im Bereich vor anbaufreien Abschnitten und bei privaten (Besucher-)Parkplätzen ( $\geq -1$  bis  $-3$  dB(A)). Eine Planung liegt bereits vor und wird im Sinne der Maßnahmen des LAP geprüft. Zuständig: Stadt Geldern.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km ab der Duisburger Straße bis zur Straße Am Ölberg ( $-2,4$  dB(A)). Zuständig: Stadt Geldern.



- Anlage einer Querungssicherung zwischen Wohnbebauung und Geschäftszeile Höhe Krefelder Straße Haus Nr. 12-16. Zuständig: Stadt Geldern.

#### Geldertor

- Erneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht ( $\geq -4$  dB(A)). Zuständig: Stadt Geldern.
- Prüfung eines nächtlichen Lkw-Verbots ( $-0,8$  dB(A)). Zuständig: Stadt Geldern.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h ( $-2,4$  dB(A)). Zuständig: Stadt Geldern.
- Auf der Ostseite Verbreiterung der Gehwege über den vorhandenen Parkstreifen ( $-1$  bis  $-3$  dB(A)). Ausweisung eines getrennten Geh- und Radwegs. Das kommt insbesondere den Fußgängern an dem Zwangspunkt vor Haus Nr. 15 zugute. Der Bedarf an Parkraum sollte an einem adäquaten Standort aufgefangen werden. Zuständig: Stadt Geldern.
- Prüfung einer Anlage eines Schutzstreifens auf der Westseite. Falls die Anforderungen an den Platzbedarf entsprechend ERA und RAS 06 zz. nicht gegeben sind, sollte die Maßnahme im Zusammenhang mit der Aufgabe der Parkstände auf der Ostseite umgesetzt werden. Zuständig: Stadt Geldern.
- Begrenzung der Fahrbahn zwischen Vernumer Straße und der Straße Am Bollwerk auf 7,50 m Breite. Zuständig: Stadt Geldern.
- Aufgabe der Busbuchten zugunsten von Buskaps. Zuständig: Stadt Geldern.

#### Umstrukturierung des Knotenpunkts Geldertor/ Gelder Straße/ Wallstraßen

- Anpassung der Steuerung der Lichtsignalanlage zugunsten der neuen Hauptfahrbeziehung. Zuständig: Stadt Geldern.
- Sperrung der Gelderstraße nördlich des Parkplatzes (siehe oben) für den Kfz-Verkehr, ausgenommen Anlieferverkehr, Behinderte und Anwohner mit Sondergenehmigung. Zuständig: Stadt Geldern.
- Ummarkierung der Fahrstreifen zugunsten der neuen Hauptfahrbeziehung. Zuständig: Stadt Geldern.

#### Erläuterung

- Abschnitt Krefelder Straße: Die Lärmimmissionen können ganztags von maximal 74,7 dB(A) um 4,0 dB(A) auf 70,7 dB(A) und nachts von maximal 64,6 dB(A) um 4,0 dB(A) auf maximal 60,6 dB(A) gesenkt werden.
- Abschnitt Geldertor: Die Lärmimmissionen können ganztags von maximal 74,7 dB(A) um 4,0 dB(A) auf 70,7 dB(A) und nachts von maximal 64,6 dB(A) um 4,8 dB(A) auf maximal 59,8 dB(A) gesenkt werden.



Damit bleiben die Gebäude an der südlichen Krefelder Straße im Bereich der Innenkurve weiterhin über 65/55 dB(A) ganztags/ nachts belastet. Ein wesentlicher Faktor auf der Belastungsachse ist die Wirkung der verkehrsverstetigenden Maßnahmen und der Maßnahmen zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Durch diese Maßnahmen ist eine weitere Immissionsreduzierung von ca. 3 dB(A) zu erwarten. Den weiterhin betroffenen Anwohnern wird, sofern nicht bereits erfolgt, zum Einbau von Lärmschutzfenstern geraten. An den Wohngebäuden entlang der L 478 südlich des Knotenpunkts Krefelder Straße/ Duisburger Straße sollte geprüft werden, ob Anspruch auf Lärmsanierung besteht.

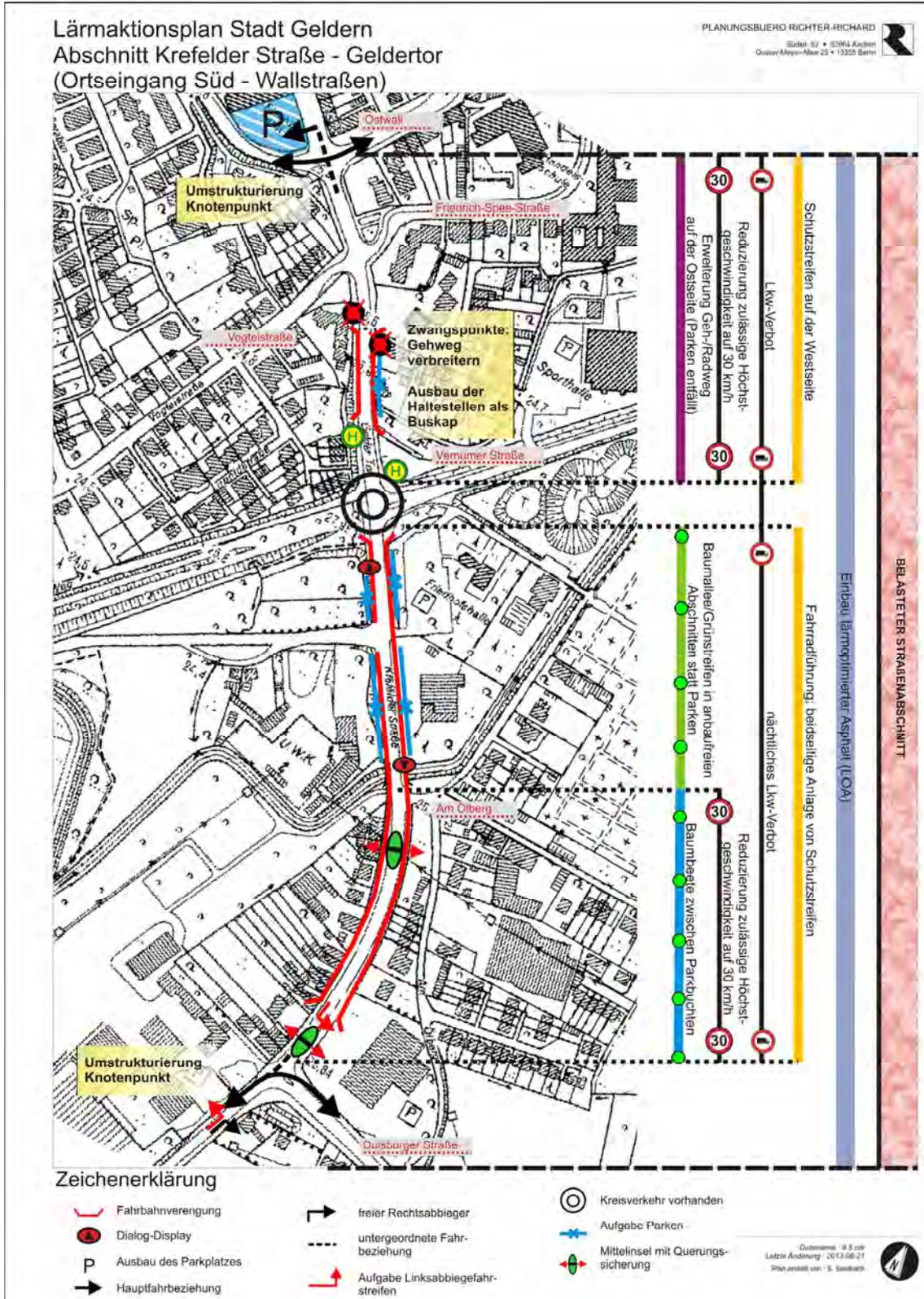


Abbildung 9.5: Maßnahmenübersicht Krefelder Str. – Geldertor (Duisburger Str. – Ostwall)



## 9.2.4 Wallstraßen

### B 58 Nordwall

Der Nordwall ist mit einer DTV von rund 12.000 Kfz belastet mit einem Lkw-Anteil von 3,8 % tags und 4,3 % nachts.

Die Lärmbelastung ist überwiegend <70/60 dB(A) ganztags/ nachts. Die höchste Belastung tritt auf dem mittleren Abschnitt der Straße auf. Auf der Südseite sind aufgrund der zurückspringenden Bebauung weniger Gebäude betroffen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Auf diesem Abschnitt befindet sich vor der Innenkurve Richtung Ostwall eine Haltestelle. Die Busbucht liegt etwa 20 m vor der Kurve. Mit Beginn des Kurvenbereichs weitet sich die Fahrbahn bis zu 14,70 m im Knotenpunkt mit der Straße Issumer Tor zunehmend auf. Möglicherweise begründen sich hieraus die Fahrunfälle auf der Strecke.

Der Straßenraum wird bestimmt von einer inhomogenen Bebauung, eine Mischung aus 1- bis 2-geschossigen älteren Gebäuden und einer Bebauung aus den 1970er Jahren mit bis zu fünf Geschossen. In der Außenkurve hat sich im Erdgeschoss Geschäftsbesatz angesiedelt.

Die nachfolgenden Maßnahmen stimmen mit den Maßnahmen des Integrativen Verkehrskonzepts nicht überein bzw. werden im Sinne der Lärminderung präzisiert. So wurden z. B. die Möglichkeiten, die sich aus einer strukturellen Änderung im Verkehrsnetz mit flankierenden Maßnahmen auf der bisherigen Ortsdurchfahrt (Umlegung B 58) ergeben, im Integrativen Verkehrskonzept nicht ausreichend genug beachtet.

Ein wesentlicher Teil der Maßnahmen zur Lärminderung auf der heutigen Ortsdurchfahrt dient durch die Erhöhung des Verkehrswiderstands sowohl der Unterstützung des Umstufungskonzepts als auch der angestrebten Aufwertung der Innenstadt (siehe Kap. 9.1), indem er zu einer Verkehrsverlagerung auf die Umfahrung beiträgt und den verbleibenden Verkehr verträglicher gestaltet.



Tabelle 9.5: Rahmenbedingungen B 58 Nordwall (Harttor – Issumer Straße)

		B 58 Nordwall (Harttor - Issumer Tor)						
		Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/ Nacht [%]	V <sub>zul</sub> [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]	
		von	bis			L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>	
		Harttor	Issumer Tor	12.044	3,8/4,3	50	71,5	63,1
Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen			
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	Zweistreifige Fahrbahn, Aufweitung am Knotenpunkt Nordwall/ Issumer Tor/ Ostwall auf drei Fahrstreifen (Linksabbieger in Issumer Tor) und am versetzten Knotenpunkt Nordwall/ Westwall/ Hartstraße/ Harttor dreistreifig, Rechtsabbieger in Harttor, Geradeaus in Westwall, Fahrbahn in Asphaltbeton, Breite 7,00 m, Aufweitung im Knotenpunkt Issumer Tor auf 2 x 7,35 m und am Knotenpunkt Hartstraße auf 9,50 m			Hauptfahrbziehung Harttor – Nordwall – Issumer Tor			
	Nebenanlagen	Beidseitig getrennter Geh- und Radweg, baulich von der Fahrbahn getrennte Parkbuchten, gegliedert durch Baumbete auf Nordseite, auf der Südseite Parken erschlossen über Nebenfahrbahnen Webergasse und Hülser-Kloster-Straße getrennt durch Hecken						
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		keine						
Unfallhäufigkeiten		Unfälle westlich der Kurve zum Issumer Tor vor Parkplatz (Längs- bzw. Fahrnfälle)						
ÖPNV		Bushaltestellen mit Busbucht westlich der Innenkurve Richtung Issumer Tor auf der Südseite, östlich Hartstraße auf der Südseite			Keine Gegenhaltestellen			
Realnutzung		Wohnen, Einzelhandel im Erdgeschoss im Kurvenbereich vor Issumer Tor.						
Baustruktur der Wohnbebauung		Gebäude 2- bis 3-geschossig, weitgehend geschlossene, traufständige Straßenrandbebauung, zurückspringend an, unterschiedliche Baustile						
 <p>Nordwall aus Richtung Issumer Tor</p>		 <p>Nordwall</p>			 <p>Nordwall aus Richtung Harttor</p>			



## Maßnahmen

- Umsetzung des Umstufungskonzepts für die B 58 entsprechend Kapitel 9.1. Zuständig: Straßen.NRW und Stadt Geldern.
- Erneuerung der Deckschicht mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht ( $\geq -4$  dB(A)). Sofern die Erneuerung unter der Baulast des Bundes erfolgt, wird das Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzepts ermittelt. Eine kurzfristige Sanierung leitet sich daraus nicht zwingend ab. Erfolgt die Maßnahme unter der Baulast der Stadt Geldern, kann die Stadt Geldern in ihrem Ermessen entscheiden. Zuständig: Straßen.NRW, nach Abstufung Stadt Geldern.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h ( $\geq -2,4$  dB(A)) als Teil einer generellen Reduzierung im Rahmen der Aufwertung des Zentrums. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einzelfallprüfung: Lkw-Verbot (ca.  $-1,5$  dB(A, von 6:00 – 22:00 Uhr und  $\geq -2,3$  dB(A) 22:00 bis 6:00 Uhr), da mit der Umfahrung eine alternative Routenführung besteht; begrenzte Anlieferzeiten in Absprache mit den ansässigen Gewerbebetrieben. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Umstrukturierung des Knotenpunkts Issumer Tor/ Issumer Straße/ Nordwall/ Ostwall zugunsten einer Hauptfahrbeziehung auf den Wallstraßen (siehe Belastungsachse Issumer Tor).
- Umstrukturierung des Knotenpunkts Harttor/ Nordwall/ Westwall zugunsten einer Hauptfahrbeziehung auf den Wallstraßen (siehe Belastungsachse Harttor).
- Reduzierung der Fahrstreifenbreiten auf dem Nordwall zwischen Kurvenlage und Issumer Tor auf 9,50-10,50 m (dreistreifig). Die gewonnene Fläche sollte der Ostseite bzw. der Außenkurve zugeschlagen werden (Abstandsgewinnung zu den Gebäuden an der Außenkurve  $-1,0$  bis  $1,5$  dB(A)). Neben der lärmindernden Wirkung der Maßnahme bietet sich durch die Verbreiterung der Nebenanlage eine Möglichkeit zur städtebaulichen Aufwertung des Geschäftsbereichs (ggf. mit gestalterischem Hinweis auf die ehemalige Stadtmauer). Zuständig: Straßen.NRW, nach Abstufung Stadt Geldern).

## Erläuterung

Die Lärmimmissionen können ganztags von maximal 73,1 dB(A) um 5,6 dB(A) auf 67,5 dB(A) und nachts von maximal 64,2 dB(A) um 6,3 dB(A) auf maximal 57,9 dB(A) gesenkt werden.

Der zentrale Abschnitt des Nordwalls mit der beidseitig geschlossenen Straßenrandbebauung bleibt weiterhin über den Auslösewerten von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts belastet. Bei einem Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht mit hoher Wirkung (z. B. LOA 5D GM) könnte dieser Auslösewert unterschritten werden.

Unter Berücksichtigung einer Reduktion der Verkehrsmenge und des Lkw-Anteils werden sich die Immissionen weiter verringern.

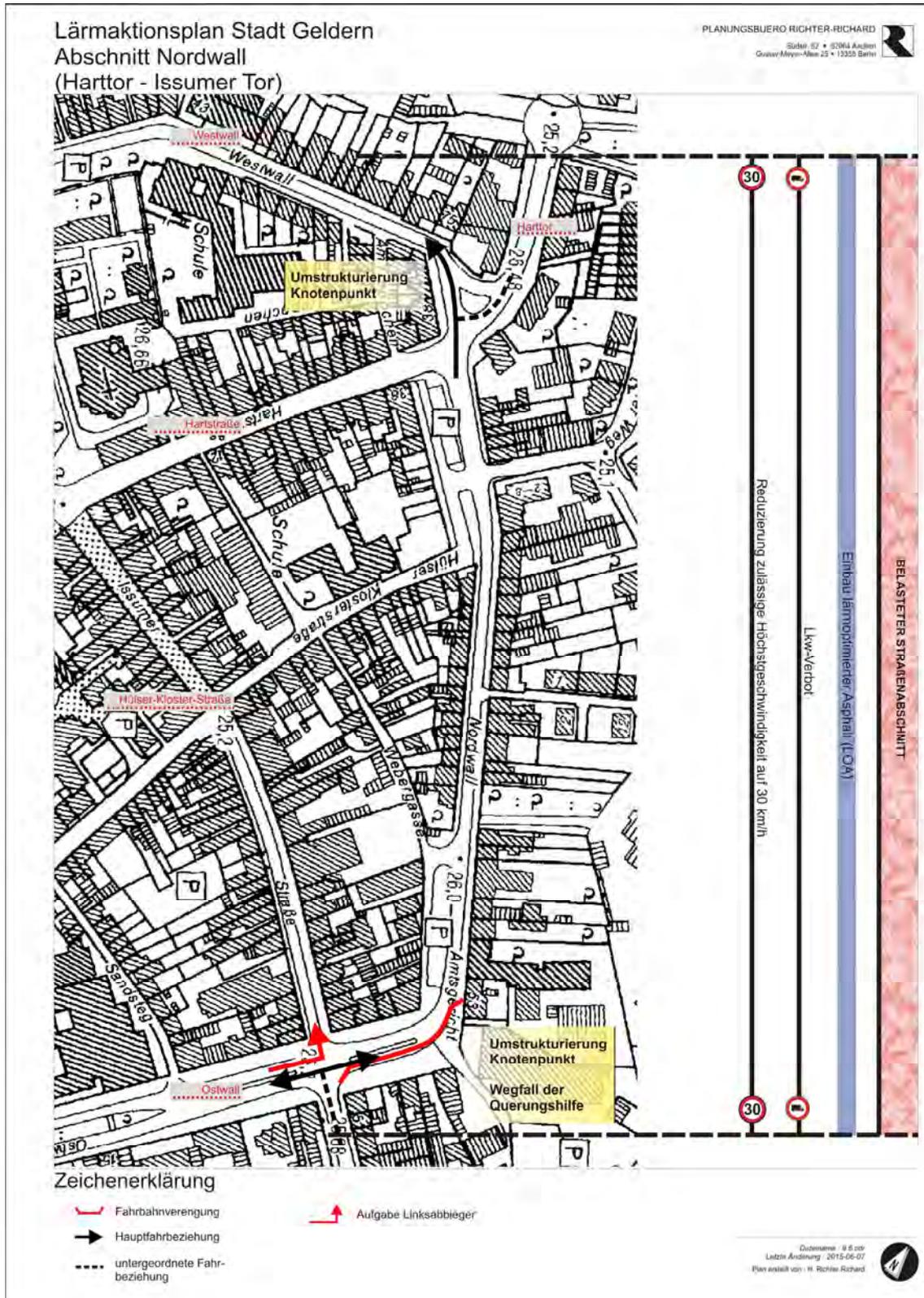


Abbildung 9.6: Maßnahmenübersicht Nordwall (Harttor - Issumer Tor)



## Ostwall

Durch gestalterische Einzelentscheidungen, die den jeweiligen Zeitgeist widerspiegeln, entstand ein städtebaulich uneinheitliches Stadtbild auf dem ca. 300 m langen Abschnitt zwischen Issumer Tor und Kapuzinerstraße:

- Mit dem Berufsschulkolleg wurde eine städtebauliche Bresche in die historische Altstadt geschlagen, die den westlichen Straßenraum des Ostwalls bestimmt.
- Dem hohen Verkehrsaufkommen wurde durch zusätzliche Fahrstreifen in den Knotenpunktbereichen Wallstraßen Issumer Tor und Wallstraßen/ Geldertor entsprochen. Dabei erhielt insbesondere der Rückstau auf dem Ostwall durch längere Ampelphasen zugunsten der Führung der B 58 Beachtung. Als Folge ist die Fahrbahn im Geschäftsbereich um den Knotenpunkt stark aufgeweitet und dominant.

Es fehlen abschnittsweise Radverkehrsanlagen, obwohl ausreichende Flächen sowohl bei den Nebenanlagen als auch auf der Fahrbahn vorhanden sind.

Das vorliegende "Integrierte Handlungskonzept" nennt für den Ostwall folgende Ziele:

- Umbau als "Adresse",
- Berücksichtigung der Funktion als Festplatz,
- Gestaltung von Stadteingängen,
- durchgehende Aufwertung inklusive B 58 (bis Anfang Nordwall),
- Verlegung der Fahrstreifen in beide Richtungen auf die Ostseite der Straße,
- Aufwertung des Grüns, die Neudefinierung des Mittelstreifens, die Verbreiterung der Bürgersteige zu Lasten der Parkstreifen, sowie Querungssicherungen und Radwege.

Das Integrative Verkehrskonzept bezieht den Aspekt der Lärminderung nicht ein, weshalb dessen Ziele nicht maßgebend für die Formulierung von lärmindernden Maßnahmen an den Belastungsachsen sind. So werden z. B. die Möglichkeiten, die sich aus einer strukturellen Änderung im Verkehrsnetz mit flankierenden Maßnahmen auf der bisherigen Ortsdurchfahrt (Umlegung B 58) ergeben, eingebracht.

Ein wesentlicher Teil der Maßnahmen zur Lärminderung auf der heutigen Ortsdurchfahrt dient durch die Erhöhung des Verkehrswiderstands sowohl der Unterstützung des Umstufungskonzepts als auch der angestrebten Aufwertung der Innenstadt (siehe Kap. 9.1), indem er zu einer Verkehrsverlagerung auf die Umfahrung beiträgt und den verbleibenden Verkehr verträglicher gestaltet.

Von Süden kommende Lkw nutzen neben der direkten Verbindung über die B 9 die Strecke nach Norden über die Achse Geldertor - Ostwall. Zur Entlastung sollte die Route über die B 9 gefördert werden, um das Zentrum von Schwerverkehr zu entlasten.



Tabelle 9.6: Rahmenbedingungen Ostwall (Issumer Tor – Geldertor)

Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen			
		<b>Ostwall (Issumer Tor – Geldertor)</b>					
		Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/ Nacht [%]	V <sub>zul</sub> [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]
		von Issumer Tor	bis Geldertor	9.000 - 9.500	4,2-4,4/ 1,3-1,4	50	L <sub>den</sub> 69,6 L <sub>night</sub> 59,5
Straßeninfrastruktur		Fahrbahn		Zweistreifige Fahrbahn, begrünter Mittelstreifen zwischen Kurve und Aufweitung der Fahrbahn am KN Wallstraßen/Issumer Tor, dreistreifig im Kurvenbereich Richtung Issumer Tor, vierstreifig im Knotenpunkt Issumer Tor, dreistreifig im Knotenpunkt Geldertor		Ständig wechselnde Breiten der Fahrbahn und des Mittelstreifens.	
		Nebenanlagen		Gehwege unterschiedlich breit und in den Knotenpunkten Unterteilung in Gehweg und Radweg, auf der Strecke teilweise keine Fahrradführung. Beidseitig Parken in Parkbuchten ohne Gliederung durch Baumbeete			
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		keine					
Unfallhäufigkeiten		Keine Angaben					
ÖPNV		Bushaltestelle (Bucht) vor Berufskolleg, Übergang Höhe Haltestelle (Kapuzinerstraße)		Busse umrunden die Innenstadt auf den Wallstraßen im Einrichtungsverkehr mit dem Uhrzeigersinn.			
Realnutzung		Wohnen, vereinzelt Einzelhandel im Erdgeschoss zunehmend Richtung Issumer Tor und auf der Westseite, Berufskolleg					
Baustruktur der Wohnbebauung		2- bis 3-geschossige, traufständige, weitgehend geschlossene Wohnbebauung aus verschiedenen Bauepochen, Berufskolleg reißt Lücke in die ansonsten homogene Bebauung					
							
Ostwall, Issumer Tor Richtung Süden		Ostwall, Knotenpunkt Ostwall/ Geldertor, Blick in den Ostwall		Ostwall, belastete Wohngebäude auf der Ostseite			



## Maßnahmen

- Umsetzung des Umstufungskonzepts für die B 58 entsprechend Kapitel 9.1. Zuständig: Straßen.NRW und Stadt Geldern.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf dem Ostwall als Teil einer generellen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf allen Wallstraßen ( $\geq 2,4$  dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einzelfallprüfung: Ganztägiges Lkw-Verbot (-2,0 dB(A) tags, -0,2 dB(A) nachts); Anlieferzeiten in Absprache mit den ansässigen Betrieben. Der von Süden kommende Durchgangsverkehr kann über die B 9 nach Westen und Norden und über die Achse Duisburger Straße – Vernumer Straße – Stettiner Straße nach Osten abfließen. Zur Umsetzung siehe Kapitel 9.1 Strategische Maßnahmen. Zuständig: Stadt Geldern.
- Reduzierung des erhöhten Verkehrsaufkommens auf den Wallstraßen durch Parksuchverkehr im Rahmen der Weiterbearbeitung des Verkehrskonzepts. Zuständig: Stadt Geldern.
- Umstrukturierung des Knotenpunkts Issumer Tor/ Issumer Straße/ Nordwall/ Ostwall (siehe Belastungsachse Issumer Tor).
- Reduzierung der Fahrstreifen auf dem Ostwall zwischen Issumer Tor bis Kurve. Aufgabe des Außenfahrstreifens Richtung Issumer Tor zur Abstandsgewinnung zur Wohnbebauung ( $\geq -1,0$  dB(A)). Zuständig: Stadt Geldern.
- Die vorhandene Querungssicherung Höhe Kapuzinerstraße in Verlängerung des Zugangs zu den schulischen Einrichtungen ist durch die gleichförmige Straßengestaltung kaum wahrnehmbar. Aufwertung durch folgende Maßnahmen (zuständig: Stadt Geldern):
  - Aufgabe der Parkbucht (2 Parkstände) in der Kurvenlage. Die parkenden Fahrzeuge versperren die Sicht auf den einmündenden Fußweg.
  - Ausweitung des Kaps auf den aufgegebenen Fahrstreifen, bis zu einem Umbau des Ostwalls durch eine entsprechende Markierung oder aufgebrachte Borde. Kennzeichnung des Kaps und der Querung des Grünstreifens durch Pflanzkübel mit auffallender Bepflanzung.
  - Ankündigung des Übergangs (heute nur Beschilderung "Achtung Kinder" für die gesamte Strecke).
  - Prüfung eines Zebrastreifens (FGÜ).
- Neugliederung des Straßenraums mit folgenden Punkten aus lärmtechnischer Sicht:
  - Beibehaltung eines großzügigen Abstands zu den belasteten Wohngebäuden zwischen Issumer Tor und Kurve.
  - Aufgabe der Parkplätze, wie im integrierten Handlungskonzept vorgeschlagen. Das entfallene Parkraumangebot wird durch Sammelparkplätze (siehe oben) kompensiert.
  - Durchgängiges Angebot an Radverkehrsanlagen. Das könnte bei einer Neuaufteilung des Querschnitts als gegenläufiger Radweg auf der Zentrumsseite erfolgen.
  - Erneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht ( $\geq -4$  dB(A)).



Zuständig: Stadt Geldern.

- Umstrukturierung des Knotenpunkts Geldertor/ Gelderstraße/ Ostwall/ Südwall zugunsten einer Hauptfahrbeziehung auf der Achse Ostwall – Südwall. Zuständig: Stadt Geldern.

### Erläuterung

Die Lärmimmissionen können ganztags von maximal 69,6 dB(A) um 6,0 dB(A) auf 63,6 dB(A) gesenkt werden. Die Wohnbebauung auf der Ostseite zwischen Issumer Tor und Kurve ist dann nur noch mit maximal 58,3 dB(A) ganztags belastet.

Nachts können die Immissionen von maximal 59,5 dB(A) um 4,2 dB(A) auf maximal 55,3 dB(A) gesenkt werden. Geringfügig belastet bleibt das Gebäude Ostwall/ Gelderstraße. Durch die zusätzliche Abstandsvergrößerung zwischen Issumer Tor und Kurve kann die Lärmbelastung hier auf ca. 50,2 dB(A) gesenkt werden.

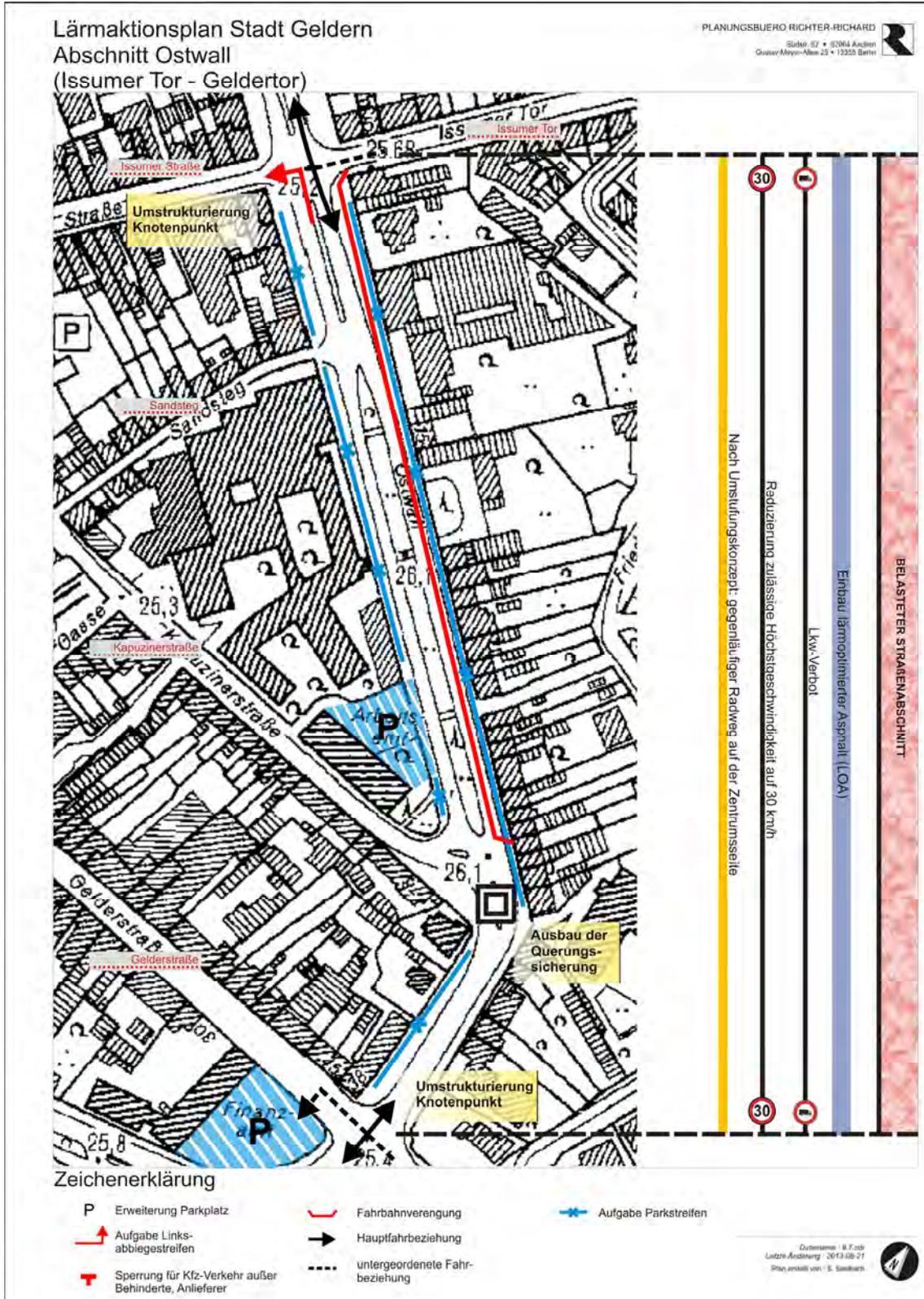


Abbildung 9.7: Maßnahmenübersicht Ostwall (Issumer Tor – Geldertor)



### 9.2.5 L 480 Klever Straße – Kapellener Straße

#### Klever Straße (Schulstraße – Kapellener Straße)

Die Klever Straße ist mit einer DTV von 11.200 Kfz belastet. Der Lkw-Anteil beträgt 6 % tagsüber und 6,8 % nachts. Die höchsten Fassadenpegel liegen knapp über 70/60 dB(A) ganztags/ nachts.

Der Straßenabschnitt tangiert die südliche Wohnbebauung von Veert. Die angrenzende Bebauung ist unregelmäßig mit Lücken. Auf der Nordseite ist die Straße nahezu anbaufrei, die Gärten sind durch hohe Hecken, teilweise auch Mauern begrenzt. Die Straße ist stark eingegrünt mit Banketten auf beiden Seiten und meist einseitigen Baumreihen. Insgesamt bildet sich ein anonymer Straßenabschnitt mit dem typischen Charakter freier Strecken.

Lärmreduzierende Maßnahmen, die in die Lärmkartierung eingingen, sind:

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 50 km/h zwischen Grunewaldstraße und Kapellener Straße.
- Lärmschutzwall auf der Südseite der Klever Straße westlich Venloer Straße. Bei der geschützten Fläche handelt es sich um eine zz. unbebaute Fläche.

Aufgrund ihres außerörtlichen Charakters ist das Maßnahmenpektrum zur Reduzierung von Immissionen eingeschränkt.



Tabelle 9.7: Rahmenbedingungen L 480 Klever Straße (Schulstraße – Kapellener Straße)

Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen	
		<b>L 480 Klever Straße (Schulstraße - Kapellener Straße)</b>			
Lärmquelle: Straße		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/ Nacht [%]	V <sub>zul</sub> [km/l]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]
von	bis				L <sub>den</sub> / L <sub>night</sub>
Schulstraße	Grunewaldstraße	11.210	6/6,8	70	71,9 / 62,7
Grunewaldstraße	Kapellener Straße	11.210	6/6,8	50	69,70 / 60,5
Straßeninfrastruktur		Fahrbahn		Zwei Fahrstreifen mit $\geq 7,50$ m Breite, Begrenzungslinie zwischen den Fahrstreifen, Aufweitung durch Linksabbiegefahrstreifen an der Kapellener Straße, Lichtsignalsteuerung mit Übergängen an den Knotenpunkten Klever Straße/ Grunewaldstraße und Klever Straße/ Kapellener Straße	
		Nebenanlagen		Grünstreifen mit Baumreihe, dahinter gem. Geh-/Radweg auf der Nordseite ab Grunewaldstraße bis Kapellener Straße, auf der Südseite durchlaufend	
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Reduzierung auf 50 km/h vor dem Knotenpunkt L 480/ Grunewaldstraße Richtung Zentrum			
Unfallhäufigkeiten		Vereinzelt Unfälle mit Sachschaden			
ÖPNV		Haltestelle Am Boosweg: Buslinien 053, SL1 und SL8, Haltestelle Schulstraße: Buslinien SL1 und SL8, Bushaldebuchten		Die Haltestellenbereiche sind nicht mit Bord, Aufstellbereich u.s.w. ausgebaut.	
Realnutzung		Mischnutzung mit einzelnen Handwerksbetrieben, landwirtschaftliche Flächen, Discounter, Tankstelle, Brachflächen			
Baustruktur der Wohnbebauung		Vorwiegend Einzelhausbebauung und Mehrfamilienhäuser, Nordseite: Schulstraße bis Grunewaldstraße anbaufrei, Erschließung von Parallelstraßen, Grunewaldstraße bis Kapellenerstraße lückenhafte Straßenrandbebauung, Südseite: Schulstraße bis Grunewaldstraße lückenhafte Straßenrandbebauung		Häufig Gärten zur Klever Straße.	
					
Klever Straße, Richtung Grunewaldstraße		Klever Straße/ Grunewaldstraße		Klever Straße/ Kapellener Straße	



## Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h auf dem Abschnitt Schulstraße bis Grunewaldstraße (-2 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Mittelfristig Erneuerung der Deckschicht mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (-4 dB(A)). Zuständig: Straßen.NRW. Straßen.NRW hat diese Maßnahme zur Kenntnis genommen, aber kein Einvernehmen erteilt.
- Änderungen Knotenpunkt Klever Straße/ Kapellener Straße/ Harttor/ Venloer Straße (Umbau/Markierung/Beschilderung):
  - Ausweisung der Hauptfahrbeziehung Klever Straße – Kapellener Straße,
  - Ausweisung der B 58n und der Venloer Straße zu überregionalen Zielen und Gewerbegebieten,
  - Ausweisung Zentrum Richtung Harttor,
  - Verengung der Einmündung Harttor,
  - Umstellung der Lichtsignalsteuerung zulasten der Straße Harttor,
  - Wünschenswert sind freie Rechtsabbiegefahrstreifen von der Kapellener Straße in die Klever Straße und von der Klever Straße in die Venloer Straße.
 Zuständig: Straßen.NRW und Stadt Geldern.

## Empfehlungen für privaten Lärmschutz:

- Für die von der Straße Am Booshof erschlossenen Gebäude ist als Schutz der Gärten eine Gabionenwand denkbar.
- Die Innenräume der an die Klever Straße angrenzenden Gebäude sollten, soweit nicht bereits geschehen, mit Schallschutzfenstern, Glasvorsätzen oder Fensterläden geschützt werden. Nach den Regelungen der VLärmSchR97 kann hier "auf Antrag des Eigentümers" eine 75 %-ige Bezuschussung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen gewährt werden. Der Anspruch "dem Grunde nach" bedeutet, dass bei einer Antragstellung zunächst noch weitere Anspruchskriterien abzu prüfen sind, zu denen u. a. auch das Baujahr des betreffenden Gebäudes zählt.

## Erläuterung

- Abschnitt Schulstraße bis Grunewaldstraße: Die Lärmimmissionen können ganztags von maximal 71,9 dB(A) um 4,0 dB(A) auf maximal 67,9 dB(A), nachts von maximal 62,7 dB(A) um 4,0 dB(A) auf maximal 58,7 dB(A) gesenkt werden.
- Abschnitt Grunewaldstraße bis Kapellener Straße: Die Lärmimmissionen können ganztags von maximal 69,7 dB(A) um 4,0 dB(A) auf maximal 65,7 dB(A), nachts von maximal 60,5 dB(A) um 4,0 dB(A) auf maximal 56,5 dB(A) gesenkt werden.

Damit verbleiben weiterhin Betroffene über den Auslösewerten 65/55 dB(A) ganztags/ nachts im Bereich Van-Galen-Straße. Private Maßnahmen, d.h. Schallschutzfenster oder Abschirmung der zur Straße liegenden Gärten, werden hier ergänzend empfohlen.

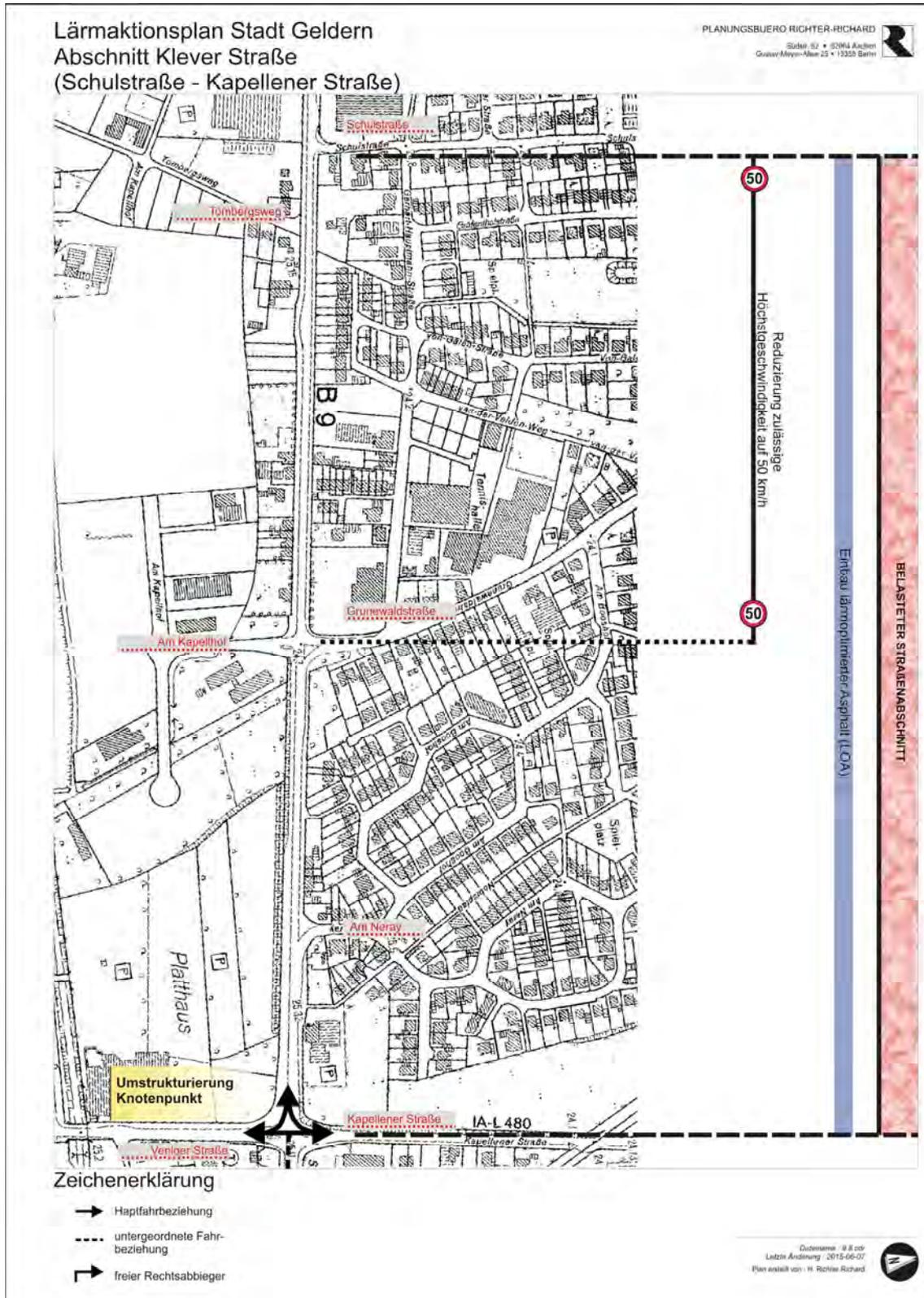


Abbildung 9.8: Maßnahmenübersicht Klever Straße (Schulstraße – Kapellener Straße)



### 9.2.6 Kapellener Straße (Klever Straße – Königsberger Straße)

Die Kapellener Straße zwischen Harttor und Königsberger Straße hat eine DTV von 10.500 – 11.500 Kfz. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Auf der Kapellener Straße befindet sich ein niveaugleicher Bahnübergang.

Die Achse ist auf der Westseite anbaufrei, eine Ausnahme bildet ein Gebäude, das im spitzen Winkel zwischen Bahnstrecke und Straße liegt. Es ist mit 76,6/66 dB(A) ganztags/ nachts stark belastet.

Zwischen Harttor und Bahnstrecke wird die Wohnbebauung auf der Ostseite von der Kapellener Straße erschlossen. Die Immissionsbelastung liegt hier bei maximal 71,5/61 dB(A) ganztags/ nachts. Die Wohnbebauung nördlich der Bahnstrecke bis zur Königsberger Straße ist nicht von Immissionen über den Auslösewerten betroffen.

Die Immissionen werden im südlichen Abschnitt durch den lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt Klever Straße, Venloer Straße, Kapellener Straße, Harttor, der als Lärmspitze nicht in die Lärmbeurteilung eingeht, erhöht.



Tabelle 9.8: Kapellener Straße (Klever Straße – Kapellener Straße)

Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung	Anmerkungen				
		<b>L 480 Kapellener Straße (Klever Straße – Kapellener Straße)</b> Lärmquelle: Straße					
		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/ Nacht [%]	V <sub>zul</sub> [km/h]	Fassadenpegel maximal [dB(A)]		
		von Klever Straße	bis Königsberger Straße	11.500 – 10.500	3.3-3.4/ 2.7	50	L <sub>den</sub> 76,6 L <sub>night</sub> 66
Straßeninfrastruktur		Fahrbahn	Zwei Fahrstreifen, Aufweitung mit Linksabbiegefahrstreifen in den Knotenpunkten Kapellener Straße/Klever Straße/ Venloer Straße/ Harttor und Kapellener Straße/ Königsberger Straße, Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten.				
		Nebenanlagen	Gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Ostseite.				
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Keine.					
Unfallhäufigkeiten		Daten liegen nicht vor.					
ÖPNV		Haltestellen: Geschwister-Scholl-Schule, Buslinien SL 1/3, SL 8		Die Haltestellenbereiche sind nicht mit Bord, Aufstellbereich usw. ausgebaut.			
Realnutzung		Wohngebiet, land- und forstwirtschaftlich genutzte Fläche					
Baustruktur der Wohnbebauung		Wohnen		Sichtschutz und/ oder Lärmschutz zur Kapellener Straße nördlich der Bahnstrecke.			
							
Belastungsachse südlich der Bahnstrecke		Belastungsachse südlich der Bahnstrecke		Kapellener Straße nördlich der Bahnstrecke			



## Maßnahmen

- Prüfung eines freien Rechtabbiegefahrstreifens von der Kapellener Straße in die Klever Straße (-1 bis -3 dB(A)). Zuständig Straßen.NRW.
- Mittelfristig Erneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (-4 dB(A)). Zuständig: Straßen.NRW.
- Prüfauftrag: Absiedelung des Gebäudes Kapellener Straße, Haus Nr. 29. Das Gebäude ist aufgrund der doppelten Belastung durch Straße und Schiene so hoch belastet, dass ein ausreichender Schutz des Wohnumfeldes nicht möglich ist. Zuständig: Stadt Geldern.
- Empfehlungen zum privaten Lärmschutz:
  - Bau von (Gabionen-)Wänden zur Straße (-10 bis -15 dB(A) im Lärmschatten).
  - Schallschutzfenster, sofern nicht bereits vorhanden.Nach den Regelungen der VLärmSchR97 kann hier "auf Antrag des Eigentümers" eine 75 %-ige Bezuschussung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen gewährt werden. Der Anspruch "dem Grunde nach" bedeutet, dass bei einer Antragstellung zunächst noch weitere Anspruchskriterien abzu prüfen sind, zu denen u. a. auch das Baujahr des betreffenden Gebäudes zählt.

## Erläuterung

Die Lärmimmissionen südlich der Bahnstrecke können ganztags von maximal 71,5 dB(A) um maximal 4,0 dB(A) auf maximal 67,5 dB(A) und nachts von maximal 61,0 dB(A) um 4,0 dB(A) auf maximal 57,0 dB(A) gesenkt werden.

Damit bleibt die Wohnbebauung tags/nachts über den Auslösewerten von 65/55 dB(A). Bei einem Einbau einer hochwirksamen lärmindernden Asphaltdeckschicht (z. B. LOA 5D GM, weitere -3 dB(A), zz. noch in Erprobung) kann der Auslösewert unterschritten werden.

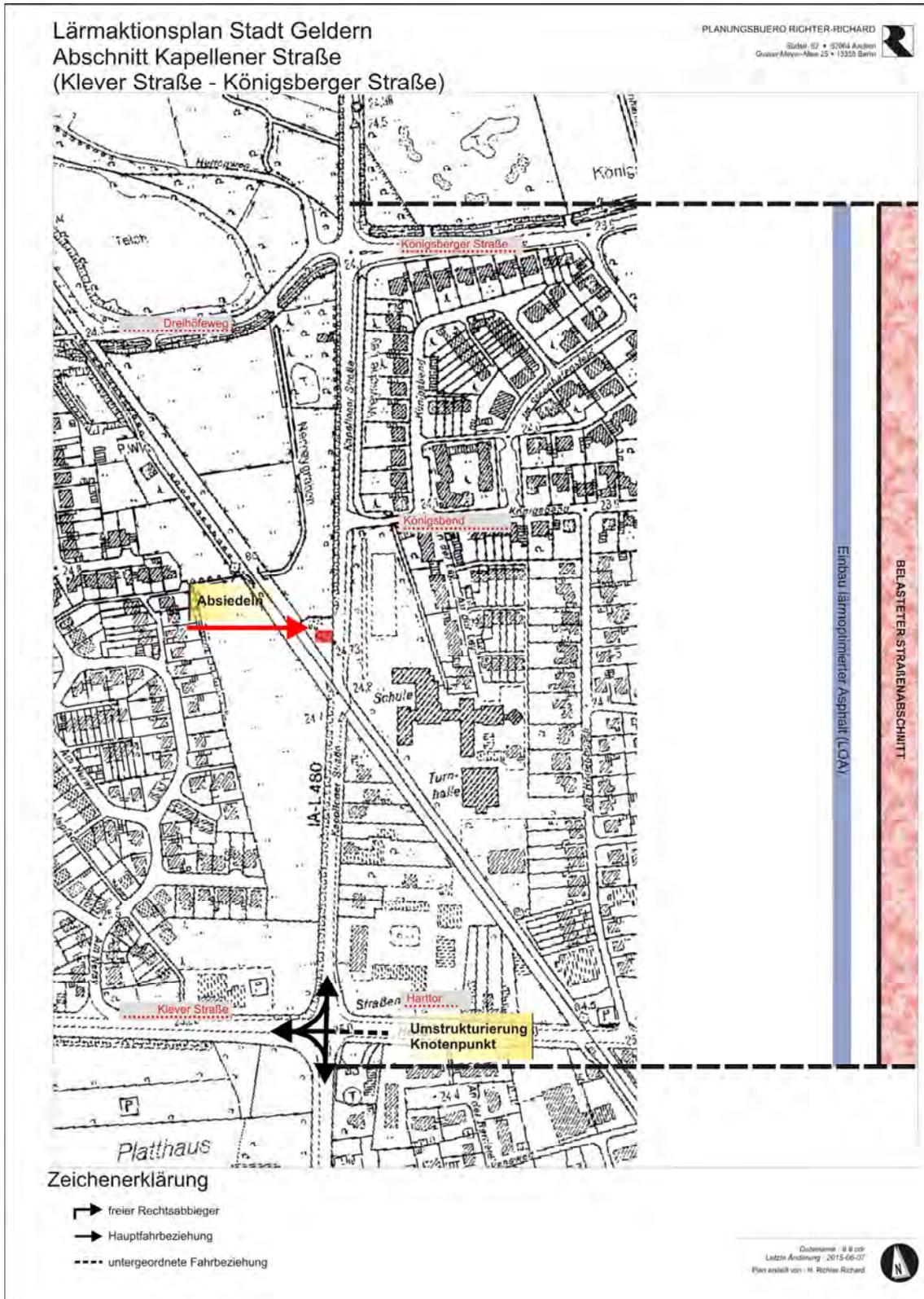


Abbildung 9.9: Maßnahmenübersicht Kapellener Straße (Klever Str. – Königsberger Str.)



## Straße Am Mühlenwasser – Lange Straße (OD Kapellen)

Die DTV der Lange Straße beträgt am südwestlichen Ortseingang etwa 6.000 Kfz. Die Anwohner sind in dem engen Straßenraum vorwiegend über 75/64 dB(A) ganztags/ nachts belastet. zwischen Kirchplatz und dem östlichen Ortsausgang, für den keine DTV vorliegen, gilt vermutlich die gleiche Belastung.

Beide Ortseingänge werden durch begrünte Verkehrsinseln markiert.

Die Gehwege entsprechen den Minimalanforderungen, die Fahrbahn ist für zwei Fahrstreifen ausgebaut. Tatsächlich wird der südliche Fahrbahnrand beparkt (Bewirtschaftung von 8-19 Uhr, erste 2 Std. frei), wodurch die Fahrbahn nur einstreifig nutzbar ist.

Die wechselseitige Befahrung des verbliebenen Fahrstreifens ist nicht geregelt und erfolgt durch gegenseitiger Rücksichtnahme, d.h. die Fahrzeuge in Fahrtrichtung Sonsbeck sind auf freie Parkstände zum Ausweichen angewiesen. Der enge Straßenraum wird mit ihrem hohen Konfliktpotenzial den Anforderungen an eine Landesstraße nicht gerecht.

In der Ortslage gilt die innerörtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, die aufgrund der Verkehrssituation kaum genutzt werden kann.

Trotz der unbefriedigenden verkehrlichen Situation und den sehr hohen Immissionen ist die Bausubstanz durchgängig gepflegt und stark begrünt durch Blumengehänge an den Leuchtenmasten sowie viele private Initiativen.



Tabelle 9.9: Rahmenbedingungen Am Mühlwasser - Lange Straße (OD Kapellen)

Rahmenbedingungen		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen			
		Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung		Keine			
Unfallhäufigkeiten		Unfalldaten liegen nicht vor.					
ÖPNV		Buslinien 36, SL4, Haltestellen Kapellener Markt und Feldstraße, Haltekanten mit Buskap					
Realnutzung		Vorwiegend Wohnen, Gastronomie, wenig Infrastruktur					
Baustruktur der Wohnbebauung		1- bis 2-geschossig, traufständig, geschlossene Bebauung					
							
Ortsdurchfahrt, Ausweichverkehr in Parkstreifen		Ortsdurchfahrt, einstreifig befahrbar durch Parkstreifen		Ortsdurchfahrt, LSA - Funktionsmängel durch Einstreifigkeit (siehe ausweichender Lkw)			



## Maßnahmen

- Erneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (-4 dB(A)). Eine kurzfristige Sanierung leitet sich aus dem Lärmaktionsplan nicht zwingend ab. Zuständig: Straßen.NRW.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h (-2,4 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Fahrbahnübergreifende Gestaltung der Ortsmitte (Kirchplatz). Zuständig: Straßen.NRW und Stadt Geldern. Straßen.NRW nimmt die vorgeschlagene Maßnahme zur Kenntnis ohne Einvernehmen. Das Einvernehmen und die Kostenträgerschaft sind im weiteren Verfahren zu klären.

## Erläuterung

Die Lärmimmissionen können ganztags von maximal 75,7 dB(A) um 6,4 dB(A) auf 69,3 dB(A) und nachts von maximal 65,1 dB(A) um 6,4 dB(A) auf maximal 58,7 dB(A) gesenkt werden.

Die Belastungswerte bleiben damit deutlich über den Auslösewerten von 65/55 dB(A) ganztags/nachts. Für den Lkw-Verkehr besteht keine Alternativroute, so dass ein Lkw-Verbot nicht in Betracht kommt. Eine effektive Lärmreduzierung ist nur durch Verlagerung des überregionalen Verkehrs möglich.

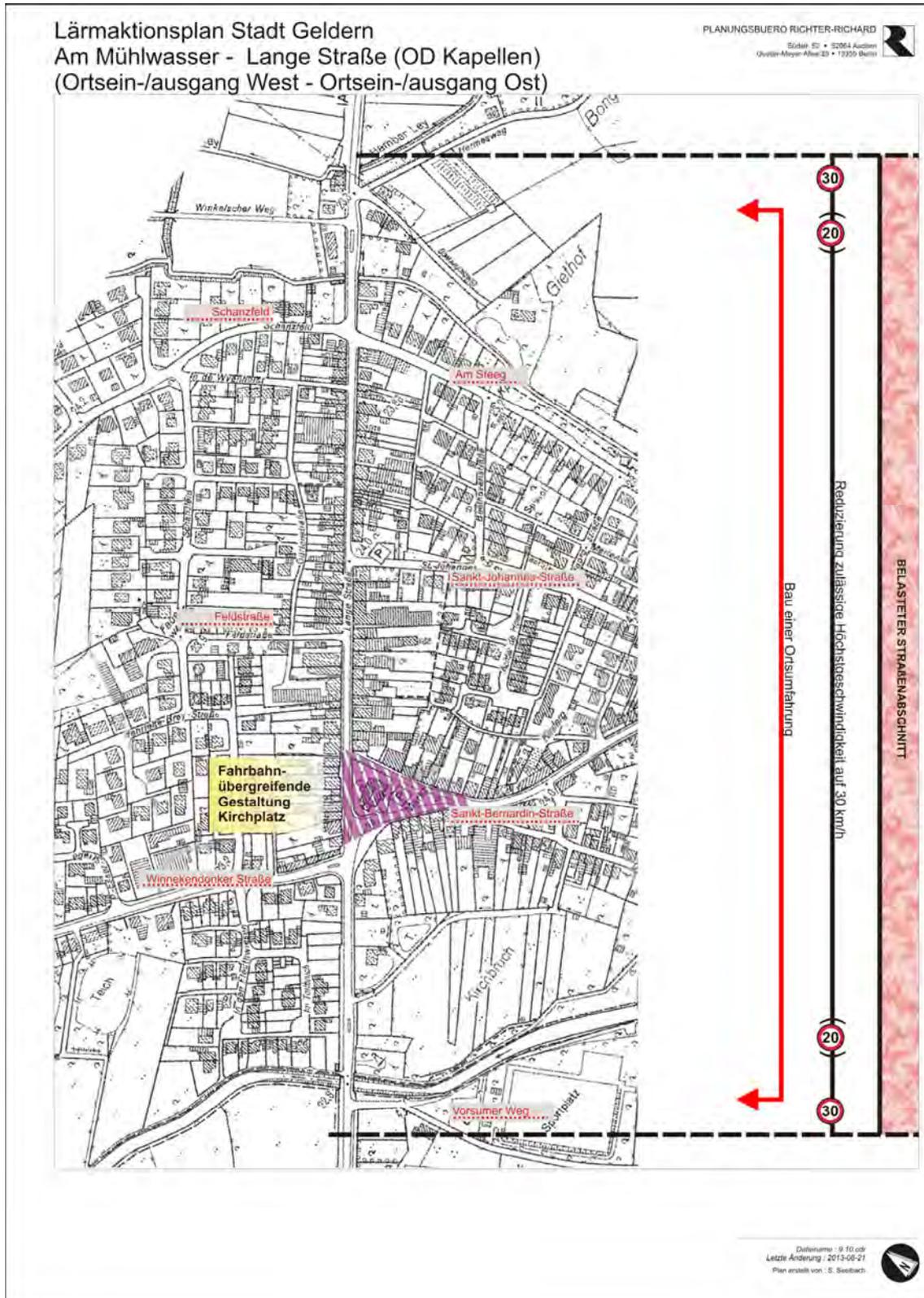


Abbildung 9.10: Maßnahmenübersicht Am Mühlwasser - Lange Straße (OD Kapellen)



## 10. Langfristige Strategie

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2018 angestrebt wird, wird nachfolgend die langfristige Strategie zur Lärminderung dargestellt, die über das Jahr 2018 hinausgeht. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um strategisch angelegte Konzepte. Ziel ist, langfristig die Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV einzuhalten.

### Straßenbauliche Maßnahmen

Grundsätzlich sollten die für eine kurzfristige/ mittelfristige Umsetzung benannten Deckschichterneuerungen möglichst zeitnah umgesetzt werden. Real ist damit zu rechnen, dass nicht alle Maßnahmen bis 2018 umgesetzt werden können. Deshalb ist es sinnvoll, eine Rangfolge nach den Kriterien Dringlichkeit aus lärmtechnischer Sicht, Fahrbahnzustand, geplante Umgestaltung des Straßenraums oder gestalterisch aufzuwertende Standorte vorzunehmen. Eine Rolle spielen dabei auch unterschiedliche Zuständigkeiten, die teilweise noch zu klären sind (Umstufungskonzept).



## 11. Finanzielle Informationen

Eine finanzielle Einschätzung der Kosten für die Stadt Geldern kann aufgrund der mit der Umstufung wechselnden Zuständigkeiten im Rahmen des Lärmaktionsplans nicht ermittelt werden.



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

Die Bewertung erfolgt dadurch, dass für die in der ersten Stufe beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie in der Zwischenzeit umgesetzt wurden oder nicht.

Sofern mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2018 die Lärmkarten und die Anzahl der von Lärm Betroffenen mit einer vergleichbaren Methodik neu berechnet wird, können die Differenzsummen aus den Lärmkarten und der Betroffenenanzahlen 2012 zu 2017 berechnet werden, um eine Bewertung der Wirkung des Lärmaktionsplans zu ermöglichen.



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

Die erwarteten akustischen Auswirkungen der lärmreduzierenden Maßnahmen sind in Kapitel 9. bei den einzelnen Straßenabschnitten aufgeführt. Eine Zuordnung zur Anzahl der Betroffenen ist nicht möglich, da die Angaben entsprechend den rechtlichen Vorgaben nur als Summe für das gesamte Gemeindegebiet ausgewiesen werden. Damit ist eine straßenabschnittsweise Abschätzung der Reduzierung der Anzahl der Betroffenen als Voraussetzung für eine Gesamtbilanz nicht möglich.



Anhang I.1

Hinweise aus der Information und Mitwirkung der  
Öffentlichkeit – 1. Phase

**Mitwirkungsverfahren Lärmaktionsplan Geldern 2. Stufe – Mitwirkung allgemeine Öffentlichkeit**

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	24.02.2014	<p>Rückblickend fragen wir als persönlich Betroffene uns, warum die Stadt Geldern zwar ihre Bürger einst dazu ermuntert hat, in einer beworbenen Stadtrandlage Eigentum zu erwerben, in der Folgezeit aber die Verschlechterung der Lebensqualität in eben jener Stadtrandlage billigend in Kauf genommen bzw. sie sogar aktiv gefördert hat. So wurde ursprünglich die Königsberger Straße als kleiner Zubringer zum örtlichen Krankenhaus angelegt, dann schrittweise ausgebaut, als Umfahrung an die Weseler Straße angeschlossen, schließlich sogar explizit für Lkw ausgewiesen - und dies stets gegen die ausdrücklichen Proteste der Anwohner.</p> <p>Heute ist das Gesundheitsrisiko durch die gestiegene Feinstaub-Belastung stark erhöht. Abgasgeruch lässt uns regelmäßig die Fenster schließen, Abriebpartikel legen sich auf Fenster und Bodenbeläge und verschmutzen sie stetig. In den Gärten und auf den Terrassen ist oft das eigene Wort werk- und auch sonntags nicht zu verstehen.</p> <p>In unserem Haus kann man regelmäßig bei vorbeifahrendem Schwerlastverkehr beobachten, wie voll beladene Schränke und Kommoden dröhnend klappern.</p> <p>Unabhängig von dem Wertverlust, den unser Eigentum durch diese städtebauliche Entwicklung, die die Stadt Geldern vorangetrieben hat, sicherlich erfahren hat – ist für uns der Verlust unserer Lebensqualität dabei entscheidend. Und damit sind wir sicherlich nicht allein: Drei Wohngebiete (in denen auch viele Kinder junger Familien leben), zwei Schulen, viele Schulwege, das Krankenhaus, ein Hotel, ein von der Bevölkerung intensiv genutztes Naherholungsgebiet - und damit insgesamt weit mehr als 1000 Bürgerinnen und Bürger wären massiv durch die geplante Umwidmung bzw. den weiteren Ausbau der Königsberger- und Danziger Straße betroffen - und zwar in allen Lebenslagen. Für sie alle würde dies eine Verschlechterung der Lebensqualität in unserer "Land.leben Stadt" bedeuten.</p> <p>Verwunderlich finden wir dabei auch, dass in der momentanen Diskussion gar nicht mehr erwähnt wird, welche langfristigen planerischen Gestaltungsmöglichkeiten sich der Stadt Geldern durch eine weiträumigere Umfahrung bieten würden.</p>	<p>Frage nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans</p> <p>Ziel des Lärmaktionsplans ist, die Lärmbelastung und möglichst auch weitere Umweltbelastungen zu verringern.</p> <p>Erschütterungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Erklärtes Ziel des Lärmaktionsplans ist es, den Lärm in der Stadt zu mindern ohne an anderer Stelle zu einer Verschlechterung der Situation zu kommen.</p> <p>Der Lärmaktionsplan bezieht sich vor allem auf Maßnahmen, die bis 2018 ausgeführt werden sollen. Eine weiträumige Umfahrung ist in diesem Zeitraum nicht abzusehen und die Stadt Geldern ist hier auch nicht Herr des Verfahrens. Ob diese Planung mittelfristig weiterverfolgt werden kann, entscheidet sich unter anderem mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
2	19.02.2014	<p>Als Eigentümer des Grundstücks Königsbend 43, welches gartenseitig an die Kapellener Straße (L 480) angrenzt, begrüßen wir Maßnahmen, die zu einer Verringerung der Lärmbeeinträchtigung führen. Aus dem Lärmaktionsplan entnehmen wir, dass die Überlegungen, die Achse L 480 – Königsberger Straße - Danziger Straße umzuwidmen und als B 58n auszuweisen, konkrete Gestalt annehmen. Im Zuge einer solchen Maßnahme wird sich eine erhebliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der L 480 einstellen. Wie unter Ziffer 9.1 auf Seite 31 des Lärmaktionsplans erwähnt wird, erfolgte bereits eine Umlenkung eines Teils des Durchgangsverkehrs auf die Achse L 480 - Königsberger Straße - Danziger Straße. Dies geschah 1987/1988 durch verkehrslenkende Maßnahmen, die anfänglich mit Baumaßnahmen auf der B 58-Trasse gerechtfertigt wurden, später jedoch gegen den Widerstand der damaligen Bürgerinitiative "Stadtkerntangente" in der Folgezeit aufrechterhalten wurden, ohne dass damit Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung einhergingen.</p> <p>Sollten Maßnahmen ergriffen werden, die zu einer relevanten Vermehrung des Verkehrsaufkommens führen, müsste ausreichender Lärmschutz nicht nur für die Wohngebäude selbst, sondern auch für die Freizeitbereiche der Grundstücke gewährleistet werden, was aus unserer Sicht nur durch Errichtung einer Lärmschutzwand möglich wäre. Den Anspruch auf Durchführung aktiver Lärmschutzmaßnahmen würden wir erforderlichenfalls mit Nachdruck verfolgen.</p>	<p>Erklärtes Ziel des Lärmaktionsplans ist es, den Lärm in der Stadt zu mindern ohne an anderer Stelle zu einer Verschlechterung der Situation zu kommen.</p> <p>Diese Betrachtungen sind Gegenstand der im Lärmaktionsplan aufgeführten Machbarkeitsstudie.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
3	07.03.2014	<p>Sowohl tagsüber als auch nachts sind die Anwohner der Innenstadt durch Verkehrslärm sehr stark beeinträchtigt, wie durch die Ausführungen des Lärmaktionsplanes bestätigt wird. Von einem Wohlgefühl für Anwohner oder Besucher der Innenstadt bei einem solch großen Verkehrsaufkommen ist die Stadt Geldern weit</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		entfernt.		
		Die Innenstadt ist permanent durch Kraftfahrzeuge aller Art überfüllt und auch nachts fahren sehr viele Lkw durch die Innenstadt. Das hohe Verkehrsaufkommen führte bereits zu mehreren Unfällen, bei denen v. a. Radfahrer und Fußgänger z. T. schwer verletzt wurden. Deutliche Gefahrenpunkte sind hier sicherlich der Nordwall sowie das Issumer Tor, wie der Unfall zwischen einer 14-jährigen Radfahrerin und einem Lkw im Juli 2013 an der Kreuzung Ecke Spielwaren Laumann beispielhaft zeigt. Zudem befindet sich am Issumer Tor, Höhe Stadtverwaltung, eine Bushaltestelle, die u. a. von unzähligen Schülern der zwei Gymnasien sowie der Liebfrauenschule genutzt wird. Zu Stoßzeiten ist dort bereits der Rad- und Fußgängerverkehr als gefährlich hoch einzustufen. Durch den starken Kraftfahrzeugverkehr – insbesondere eben auch im Berufsverkehr – ist hier ein weiterer Gefahrenpunkt zu sehen. Ergänzend sei an dieser Stelle auf die im Lärmaktionsplan völlig richtig dargestellte Situation am Harttor hingewiesen. Neben dem sehr deutlichen Gefahrenpunkt der Kreisverkehrs Höhe Rewe-Markt, in dem der Fahrradverkehr im Kraftfahrzeugverkehr mitgeführt wird, stellt auch die tägliche Problematik des Verkehrsrückstaus durch den Bahnübergang eine kaum tragbare Situation dar.	Die Hinweise entsprechen den Zielen und den vorgeschlagenen Maßnahmen des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die ausgeschilderte Lkw-Umleitung über die Ortsumgehung wird oftmals nicht beachtet. Sowohl im Sinne betroffener Anwohner der B 58 als auch für Besucher der Innenstadt (auswärtige Besucher wie auch Bürger der Stadt Geldern) sollte das Ziel der Stadt Geldern sein, den Lärmaktionsplan und die damit verbundene Verlegung der B 58 möglichst kurzfristig anzustreben.	Die Hinweise entsprechen den Zielen und den vorgeschlagenen Maßnahmen des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Weitere strategische und gestalterische Maßnahmen sollten darüber hinaus mittel- bis langfristig umgesetzt werden. In den dargelegten strategischen Maßnahmen auf Seite 32 werden die objektiven Argumente für eine Verlegung deutlich.	Die Hinweise entsprechen den Zielen und den vorgeschlagenen Maßnahmen des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Geeignete Lärminderungsmaßnahmen lassen sich in der Innenstadt nicht umsetzen. In der Innenstadt ist – im Vergleich zur Ortsumgehung – ein Vielfaches an Menschen durch den Verkehrslärm betroffen. Entlang der Ortsumgehung hingegen lassen sich sehr wohl geeignete Lärmschutzmaßnahmen errichten. Bei entsprechenden Maßnahmen würde trotz der Verlegung der B 58 auf die Ortsumfahrung eine deutliche Verbesserung für die Anwohner gegenüber der jetzig beeinträchtigenden Verkehrssituation darstellen. Die objektiven Kriterien des Lärmaktionsplanes sind damit eindeutig erfüllt.	Die Hinweise entsprechen den Zielen und den vorgeschlagenen Maßnahmen des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Anregungen aus dem Lärmaktionsplan, die für den Bereich der jetzigen B 58 und die Ortsumgehung vorrangig umgesetzt werden sollten:		
		- Nach Verlegung der B 58 auf die Ortsumgehung sollen auf der Ortsdurchfahrt eine Straßenverengung mit Ausrundungen und einer Straßenbegleitbepflanzung für eine geringere Geräusentwicklung und ein ansprechendes Ortsbild sorgen. Zusätzliche Parkbuchten sollten durch gestalterische Planungen entstehen. Ein geeignetes Beispiel stellt hier ggf. die Gelderner Straße in Kevelaer dar.	Diese Betrachtungen sind Gegenstand der im Lärmaktionsplan aufgeführten Machbarkeitsstudie.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		- Eine neue Deckschicht der Fahrbahn mit lärmoptimiertem Asphalt auf beiden Strecken (langfristig).	Diese Betrachtungen sind Gegenstand der im Lärmaktionsplan aufgeführten Machbarkeitsstudie.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		- Je ein Kreisverkehr an der Weseler Str. / Danziger Str. bzw. Königsberger Str. / Kapellener Str. in Verbindung mit sinnvollen Grünphasen ermöglichen einen gleichmäßigen Verkehrsfluss und vermindert so Lärm durch permanentes Anfahren der Lkw (langfristig).	Diese Betrachtungen sind Gegenstand der im Lärmaktionsplan aufgeführten Machbarkeitsstudie.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		- Eine Temporeduzierung in der Innenstadt auf 30km/h und auf der Ortsumgehung auf 50km/h.	Diese Betrachtungen sind Gegenstand der im Lärmaktionsplan aufgeführten Machbarkeitsstudie.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		- Ein Lkw-Verbot für nachts in der Innenstadt.	Diese Betrachtungen sind Gegenstand der im Lärmaktionsplan aufgeführten Machbarkeitsstudie.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		- Eine Lärmschutzwand entlang der Ortsumgehung. In möglichen Bereichen der Ortsumgehung sollten Pflanzstreifen mit hiesigen Sträuchern angepflanzt werden, die aufgrund ihrer Blattstellung der Schallentwicklung entgegen wirken	Diese Betrachtungen sind Gegenstand der im Lärmaktionsplan aufgeführten Machbarkeitsstudie.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Im Lärmaktionsplan werden zudem allgemeine Regeln für ein rücksichtsvolles Verhalten aufgeführt. Diese sollten im Rahmen der nächsten Veröffentlichung der Stadt Geldern zu diesem Thema ergänzend vorgestellt werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
4	07.03.2014	Die Umlegung der B 58 aus der Innenstadt heraus wird befürwortet. Die Gelderner Innenstadt ist durch Fahrzeuge aller Art bereits jetzt sehr stark frequentiert. Als Fußgänger bzw. Radfahrer wie auch als Autofahrer ist man hierdurch immer wieder gefährlichen, oder doch wenigstens unnötig "nervigen" Verkehrssituationen ausgesetzt. Durch die Umlegung der B 58 würde sich die Verkehrssituation entspannen, und die Attraktivität der Innenstadt würde sich deutlich erhöhen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
5	10.03.2014	Unsere Familie lebt seit mehr als 20 Jahren am Boeckeller Weg, ca. 3 Baugrundstücke von der Kreuzung zur Danziger/ Fürstenbergerstraße entfernt. In dieser Zeit haben sich der Verkehr und damit die Lärmbelastigung erheblich erhöht, insbesondere da der Lärm über die o. g. Kreuzung und über die "Kuhwiese" am Wendehammer des Vorstädter Weges ungebrochen einfällt. Nicht zuletzt ist immer häufiger zu beobachten, dass auch größere Lkw und Reisebusse sich durch den Boeckeller Weg zwängen, obwohl in dieser Straße viele Pkw parken mit entsprechenden Schwierigkeiten mit dem Gegenverkehr, und völlig ungeachtet der zahlreichen Schüler, die zu Fuß und mit dem Fahrrad auf dem Boeckeller Weg unterwegs sind. Nun ist unbestritten nachvollziehbar, dass die (größeren) Lkw nicht durch das Gelderner Stadtzentrum fahren sollten und eine alternative Fahrroute gefunden werden muss. Andererseits sollte dies aber keinesfalls zu einer stärkeren Belastung der Anwohner der "Umgehungsstraßen" führen, die wie o. g. bereits jetzt unter dem Verkehrslärm leiden.	Erklärtes Ziel des Lärmaktionsplans ist es, den Lärm in der Stadt zu mindern ohne an anderer Stelle zu einer Verschlechterung der Situation zu kommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zwar sind im Aktionsplan "Lärmverminderungsmaßnahmen" vorgeschlagen worden, aber wer garantiert denn, dass diese zeitnah durchgeführt werden? Und zeitnah hieße ja wohl, vor Beginn der Verkehrsverlegung. Und auch im Plan wird von einer zu vernachlässigenden Lärmsteigerung nur nach Durchführung der vorgeschlagenen Lärmverminderungsmaßnahmen ausgegangen! Es bedarf also intensiver Schutzmaßnahmen für die Anwohner der genannten Straßen und auch für die Straßenverkehrsteilnehmer in diesem Bereich.	Die im Lärmaktionsplan unter Kap. 9. letztlich beschlossenen Maßnahmen sollen bis 2018 umgesetzt werden. Die Stadt Geldern will die Umlenkungsmaßnahmen "im Paket" umsetzen, d.h. zunächst entsprechender Schutz an der Ortsumfahrung, dann Umlenkung des Verkehrs, dann weitergehende Maßnahmen im Stadtkern. Die dafür notwendigen Maßnahmen in den Bereich Verkehrsplanung, Lärmschutz und Städtebau sollen im Rahmen der im Lärmaktionsplan angeführten Machbarkeitsstudie sein.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Meine Vorschläge zur Lärminderung (und zur Sicherung der Passanten (u. a. Schüler und Lehrer)): 1. Für den Boeckeller Weg: Durchfahrverbot für Lkw und Reisebusse und Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h	Der Boeckeller Weg ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Stadt Geldern wird prüfen, in welchem Umfang unabhängig vom Lärmaktionsplan flanierende Maßnahmen im weiteren Verfahren untersucht werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		2. Für die sog. Umgehungsstraße (Weseler Straße bis Kapellener Straße: Nachfahrverbot für Lkw auf der Umgehungsstraße	Das zu prüfen, ist Gegenstand der Machbarkeitsstudie. Bei positivem Ergebnis muss letztlich die Straßenverkehrsbehörde eine Einzelfallprüfung durchführen. Es ist aber zumindest kritisch zu sehen, den Lkw-Verkehr aus der Innenstadt auf die Umfahrung zu verlegen und diese dann mit einem nächtlichen Lkw-Verbot zu belegen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		3. Geschwindigkeitsbegrenzung für alle Fahrzeuge auf durchgehend 50 km/h auf der Umgehungsstraße	Das zu prüfen, ist Gegenstand der Machbarkeitsstudie. Bei positivem Ergebnis muss letztlich die Straßenverkehrsbehörde eine Einzelfallprüfung durchführen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
4. Einsatz von Flüsterasphalt zur Geräuschminderung	Das zu prüfen, ist Gegenstand der Machbarkeitsstudie.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.		
5. Anlage von lärmindernden Wänden/ dichte Heckenbepflanzung von mindestens 2 m Höhe	Das zu prüfen, ist Gegenstand der Machbarkeitsstudie.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.		
6	10.03.2014	Grundsätzlich ist das ein sehr guter Entwurf, alles ist wohl durchdacht und so auch baulich umsetzbar. Für die Anwohner des gesamten Projektes gibt es nur Vorteile. Von Verkehrsberuhigung über Lärmschutz bis hin zu	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>einer Wertsteigerung der Immobilie. Ich hoffe dass das Projekt so oder mit einigen positiven Veränderungen, wie mein folgender Vorschlag, umgesetzt wird.</p> <p>Abschnitt Danziger Str. bis Fürstenberger Str.: Warum eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit nur bis zum Fußweg Limburger Str.? Eine durchgehende dreißiger Zone bis Boeckeller Weg / Stauffenbergstr. wäre sinnvoll, da in diesem Bereich das "Haus Karin" und die "Liebfrauenschule" liegt. Eine ruhigere Lage für die dort ansässigen älteren Bewohner wäre ein Zugewinn der Wohnqualität, eine Gefährdung der älteren Bewohner durch erhöhte Geschwindigkeit reduziert</p> <p>An der Liebfrauenschule könnte der Bau einer Gabionen-Mauer in Verbindung mit einem entsprechenden Asphalt entfallen, was die Kosten an dieser Stelle erheblich mindern würde. Auch hier käme der Entfall der Gefährdung durch schneller fahrende Fahrzeuge hinzu.</p> <p>Ein ganz großer Aspekt aber ergibt sich für die Anwohner ab dem Fußweg Limburger Str. in Richtung Innenstadt. Hier entfallen die zusätzlich auftretenden Geräusche von Fahrzeugen die nach der dreißiger Zone wieder auf 50 Km/h (oder mehr) beschleunigen. Dieses beschleunigen wird die gewünschten Erfolge wieder zunichte machen.</p>	<p>Das im Detail zu prüfen, ist Gegenstand der Machbarkeitsstudie. Bei positivem Ergebnis muss letztlich die Straßenverkehrsbehörde eine Einzelfallprüfung durchführen.</p> <p>Das im Detail zu prüfen, ist Gegenstand der Machbarkeitsstudie. Bei positivem Ergebnis muss letztlich die Straßenverkehrsbehörde eine Einzelfallprüfung durchführen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
7	10.03.2014	<p>Mehrere Anwohner des Buchenweges haben am 18.08.2012 einen Bürgerantrag zur Lärmreduzierung an der Königsberger Straße gestellt. In seiner Sitzung am 11. Dezember 2012 hat der Haupt-, Sozial- und Finanzausschuss des Rates der Stadt die Verwaltung beauftragt, vor der Einleitung von Maßnahmen zur Lärmreduzierung eine Lärmimmissionsbegutachtung durchzuführen. Abgesehen davon, dass seit Einreichung des Bürgerantrages inzwischen schon fast 1 ½ Jahre vergangen sind, nehmen wir zum Inhalt des Gutachtens wie folgt Stellung:</p> <p>Die Stadt als zuständige Behörde hat entschieden, über ihre Pflichtaufgabe hinaus als gemeindliche Hauptverkehrsstraße mit Lärmproblemen im Lärmaktionsplan auch den Bereich Kapellener Straße – Königsberger Straße – Danziger Straße zu betrachten (s. S. 6 des Lärmaktionsplanes). Wenn nun in dem Gutachten das Planungsbüro den Bereich Königsberger Straße mit drei kurzen Sätzen abhandelt und dann zu dem Schluss kommt, dass die Königsberger Straße keine Belastungssachse darstelle, so ist u. E. der Auftrag des Haupt-, Sozial- und Finanzausschusses nicht umgesetzt worden.</p> <p>Hinzu kommt, dass die Aussagen inhaltlich unzutreffend sind und auch nicht den Bereich der gesamten Königsberger Straße betreffen. Die Grundstücke zwischen Haagscher Allee und Breslauer Straße sind nicht durchgehend durch private Lärmschutzmaßnahmen geschützt, hier handelt es sich fast ausnahmslos lediglich um Sichtschutz.</p> <p>Nicht hinnehmbar ist auch, zumindest gilt dies für den Bereich Königsberger Straße, dass der aufgeführten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) alte, aktuell nicht mehr zutreffende Zahlen zugrunde liegen. Diese alten Zahlen bestätigen zwar schon – wenn auch nur knapp – eine zu hohe Belastung über den Auslösewerten. Die aktuelle Situation ist aber noch deutlich schlimmer, da die Verkehrsbelastung in den letzten Jahren ständig angestiegen ist. Nach jeder angeordneten Umleitung über die Danziger/Königsberger Straße, vor allem im Zusammenhang mit der Gelderner Pfingstkirmes, hat der Verkehr und hier insbesondere der Schwerverkehr zugenommen.</p> <p>Im Lärmaktionsplan nicht angesprochen wurden der übrige Bereich mit Wohnbebauung an der Königsberger Straße und zwar von der Kapellener Straße bis zum Steenhalensweg sowie die Bebauung im Bereich des Boeckeller Weges.</p> <p>Der Beschlussempfehlung für die Sitzung des Bau- und Planungsausschusses am 26.11.2013 ist zu entnehmen, dass aufgrund der Offenlage des Lärmaktionsplanes einschl. Diskussion bzw. Abwägung von Stellungnahmen, 2. Offenlage usw. die Festlegung des endgültigen Inhalts des Lärmaktionsplanes in absehbarer Zeit nicht zu erwarten ist. Vor dem Hintergrund, dass die Verlagerung der B 58 von der Ortsdurchfahrt auf die Achse Kapellener Straße - Königsberger Straße – Danziger Straße Bestandteil des Lärmaktionsplanes sein wird, dürfte der Zeitrahmen einer evtl. Umsetzung mit 5 bis 10 Jahren nicht zu niedrig gegriffen sein.</p> <p>Da die Lärmbelastung so nicht länger hinnehmbar ist und ohne entsprechende Lärmschutzmaßnahmen den Bewohnern nicht länger zuzumuten ist, halten wir es für erforderlich, so schnell wie möglich eine Verkehrszäh-</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Lärmaktionsplan hat sich an gesetzliche Vorgaben zu halten. Der Beschluss des Fachausschusses bleibt davon unberührt. Beides zu einem abgestimmten Konzept mit entsprechenden Maßnahmenvorschlägen zusammenzuführen, ist Gegenstand der Machbarkeitsstudie.</p> <p>Das im Detail zu prüfen, ist Gegenstand der Machbarkeitsstudie.</p> <p>Das zu prüfen, ist Gegenstand der Machbarkeitsstudie, in der auch umfangreiche Verkehrszählungen vorgesehen sind.</p> <p>Der Lärmaktionsplan hat sich an gesetzliche Vorgaben zu halten. Es werden nur solche Gebäude betrachtet, die über den Auslösewerten von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts liegen.</p> <p>Die letztlich beschlossenen Maßnahmen sind verbindlich. Es sollte aber im Mitwirkungsverfahren deutlich sein, dass nichts vorfestgelegt ist und eine offene Diskussion möglich ist. Die Maßnahmen sind deshalb derzeit noch als "Maßnahmenvorschläge" bezeichnet.</p> <p>Das zu prüfen, ist Gegenstand der Machbarkeitsstudie, in der auch umfangreiche Verkehrszählungen vorgesehen sind.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		lung auf der Königsberger Straße durchzuführen und auf der Grundlage des Ergebnisses zeitnah über den Bürgerantrag vom 18.08.2012 eine Entscheidung zu treffen.		
8	17.03.2014	Die Anwohner des Weges "Zur Boeckell" und Einmündung des Kiwitweg sind gegen die geplante Umlegung der B 58 auf die Königsberger Straße und Danziger Straße. Es wird geschätzt, dass der Verkehr in den letzten 10 Jahren zwischen 30-50 % erheblich zugenommen hat. Dies ist u. a. auf den Ausbau des Seehotels, Krankenhauses und Ärztehauses sowie der neuen Beschilderung für Lkw auf die zuvor genannte Trasse zurückzuführen. Bei Verlegung der B 58 ist mit einer weiteren Verkehrszunahme bis zu 50 % zu rechnen. Wir fordern Sie deshalb auf, beim Umsetzen des o. g. Vorhabens entsprechend aktiv zu werden und gesonderte Lärmschutzmaßnahmen durch Schallschutzmauern oder einem Lärmschutzwall zu betreiben. Des Weiteren sind wir gegen die Umlegung, zumal die B 58 vor nicht all zu langer Zeit im Stadtinneren neu gestaltet wurde.	Um nicht von Schätzungen und Vermutungen auszugehen, sollen die Ergebnisse der im Lärmaktionsplan aufgeführten Machbarkeitsstudie abgewartet werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
9	10.03.2014	<p>Für die Mandanten wird darauf hingewiesen, dass der Lärmaktionsplan des Sachverständigen Richter-Richard den Bereich des Seehotels nicht berücksichtigt. Sollte es zu einer Durchführung des ins Auge gefassten Umstufungskonzeptes kommen, würde eine Verkehrsverlagerung in einer Größenordnung von 33% eintreten, die zu einer Lärmmehrbelastung des Straßenbereiches auch vor dem Seehotel führt.</p> <p>Das beschworene "integrative Handlungskonzept" muss, soll es nicht eine Lehrformel sein, auch Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Danziger Straße vor den Gebäuden des Seehotels vorsehen. Es kann nicht sein, dass eine Lärminderung im Innenstadtbereich, die durchaus wünschenswert ist, zu einer Lärmmehrbelastung in anderen Bereichen führt, die dann nicht durch machbare Lärmschutzkonzepte und Maßnahmen abgemindert wird.</p> <p>Das Seehotel ist ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor für den Standort Geldern und den Freizeit- und Tourismusbereich linker Niederrhein. Der Lärmaktionsplan muss also in seiner weiteren Ausgestaltung auch Lösungsansätze für den hier fraglichen Bereich bieten.</p>	<p>Hinweis: Der Lärmaktionsplan wird vom Planungsbüro Richter-Richard und nicht von einem einzelnen Sachverständigen erstellt. Die Aufstellung des Lärmaktionsplans muss sich an gesetzliche Vorgaben halten. Hier gehören gewerbliche Betriebe nicht zu den schützenswerten empfindlichen Einrichtungen. Der Umfang des umzuverteilenden Verkehrs und eines daraus resultierende Erhöhung des Schallpegels ist derzeit nicht bekannt.</p> <p>Es sollte zunächst das Ergebnis der Machbarkeitsstudie abgewartet werden, um eine Basis für weitere Bewertungen zu erhalten.</p> <p>Erklärtes Ziel ist, die Situation in der Innenstadt deutlich zu entlasten, ohne an der Danziger Straße den Lärm zu erhöhen. Auch zu diesem Punkt sollte zunächst das Ergebnis der Machbarkeitsstudie abgewartet werden.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
10	27.02.2014	<p>Die Planung geht dahin, die Verkehrsbelastung (Lärm und Emissionen) aus der Innenstadt herauszunehmen und an die "Peripherie" zu verlagern. Festzuhalten ist zunächst, dass beim Umzug des Krankenhauses 1972 an Straßenzügen lediglich eine Zufahrt zum Krankenhaus von Osten her und von der Stadt vorhanden und genehmigt war. Erst in späteren Jahren wurde die Königsberger Straße als Durchgangsstraße ausgebaut, in kleinen Schritten, ohne Rücksicht auf das unmittelbar angrenzende Krankenhaus. Das Krankenhaus war zuerst da, erst dann folgte der Straßenbau. Bei der Aussiedlung wäre es - bei entsprechender Weitsicht - ein Leichtes gewesen, die Klinik weiter Richtung Schloss Haag zu verlagern.</p> <p>Die vorgesehene Planung, den Verkehr von der B 58 von Issum - Wesel her kommend Richtung Krefeld (B 9) und Straelen (B 58) im 3/4 Kreis um die Stadt herum zu leiten, widerspricht jeder ökologischen und ökonomischen Vernunft. Die Vorschläge, mit Lärmschutzwällen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Flüsterasphalt den Schaden zu begrenzen, ist nur ein Kurieren an den Symptomen.</p> <p>Die Argumentation mit der "Okobilanz" geht vereinfachend von einer quantitativen Rechnung aus. Aber haben nicht Kranke einen höheren Anspruch auf Rücksichtnahme für ihre Genesung? Man kann doch nicht die Belästigung von Gesunden auf Kranke verlagern indem man die Kopfzahl 1: 1 gleichsetzt. Das Hospital ist ein Schwerpunktkrankenhaus und ein Magnet für Geldern. Es ist ein erheblicher Ausbau der Geriatrie (= alte Menschen) notwendig, der nur an der Südost-Seite realisiert werden kann.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Krankenhäuser gehören im Lärmaktionsplan zu besonders schützenswerten Nutzungen. Das wird in der Machbarkeitsstudie berücksichtigt.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>Was das See-Hotel, als einzigen größeren Hotelbetrieb in Geldern angeht, ist zu fragen, ob der Werbe-Slogan: "Land - Leben - Stadt" einen einzigen Gast zum Zwecke des Niederrhein-Genusses in das Hotel lockt.</p> <p>Die Real-Schule mit dem Ausgang auf die Nord-Tangente ist ein Gefahrenpunkt, den auch häufige Radarmessungen nicht beseitigen können, unabhängig vom Lärm.</p> <p>Die jetzige Generation leidet unter Fehlern, die die Vorgänger nicht sehen und nicht bezahlen wollten oder konnten. Die Verkehrsdichte, ob für Innenstadt oder Tangente wird steigen.</p> <p>Einzigste Abhilfe kann nur eine weiträumige Umfahrung "B 58 geplant" bringen. Sie muss den von Wesel-Issum kommenden Durchgangsverkehr der B 58 weiträumig links vor Geldern ableiten und am Gewerbegebiet und Rosengarten vorbei die Duisburger Straße und B 9 querend zur B 58 führen. Diese Trasse ist längst geplant, dort ist Bauverbot seit vielen Jahren und viele Grundstücke sind in öffentlicher Hand. Das kostet viel Geld, aber wenn die jetzige Generation es nicht vorantreibt und nur Symptome kuriert, werden die späteren nicht von Lärmschutz reden sondern von Bevölkerungsschwund.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Unabhängig davon, ob der Vorschlag eine Lösung darstellt oder nicht, sollen die über den Auslösewerten des Lärmaktionsplans betroffenen Menschen aus gesundheitlichen Gründen möglichst kurzfristig entlastet werden. Zuständig für eine großräumige Ortsumfahrung ist der Bund. Hier gibt es keine Planungsaktivitäten. Ein Bau ist deshalb derzeit nicht absehbar und damit auch eine Entlastung der besonders gesundheitsgefährdeten Menschen an der heutigen Ortsdurchfahrt wäre mit einer solchen Vorgehensweise in Frage gestellt. Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie sollte abgewartet werden.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
11	30.05.2014	Wir fordern umgehend die Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h zum Lärmschutz der Anwohner auf die gesamte Tangente. Alles andere ist nicht vertretbar, da man so mit zweierlei Maß misst.	Die "Tangente" ist derzeit keine im Lärmaktionsplan identifizierte Belastungsachse. Im Rahmen des in der Machbarkeitsstudie zu untersuchenden Umstufungskonzepts werden auch die lärmtechnischen Auswirkungen untersucht. Die Stadt Geldern will die Umlenkungsmaßnahmen "im Paket" umsetzen, d.h. zunächst entsprechender Schutz an der Ortsumfahrung, dann Umlenkung des Verkehrs, dann weitergehende Maßnahmen im Stadtkern. Die dafür notwendigen Maßnahmen in den Bereich Verkehrsplanung, Lärmschutz und Städtebau sollen im Rahmen der im Lärmaktionsplan angeführten Machbarkeitsstudie sein. Nach Vorliegen dieser Ergebnisse kann entschieden werden, ob bzw. in welchem Umfang die Tempo 50-Anordnung ausgeweitet werden kann.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



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

**1. Mitwirkungsverfahren Lärmaktionsplan Geldern 2. Stufe – Mitwirkung Träger öffentlicher Belange**

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
<p>1 Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Regionalniederlassung Niederrhein</p>	<p>14.04.2014</p>	<p>Martin Hartung Postfach 10 10 27 41010 Mönchengladbach martin.hartung@strassen.nrw.de</p>	<p><b>Hinweis zum Berechnungsverfahren</b> Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) richtet sich nach den bundesweit für Straßenbauverwaltungen festgelegten Regelungen. Die Ermittlung und Bewertung der Lärmsituation erfolgt gemäß den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90". Demnach muss zur Gewährung von Lärmschutzmaßnahmen die Grundvoraussetzung der maßgeblichen Immissionsgrenzwertüberschreitung in Abhängigkeit von der Gebietsnutzung erfüllt sein. Die Art der baulichen Nutzung der zu schützenden Gebiete und Anlagen ist den Festsetzungen der Bebauungspläne zu entnehmen. Grundlage der von Gemeinden aufzustellenden Lärmaktionsplanung sind dagegen die Regelungen des §§ 47 a-f BImSchG. Demnach erfolgen lärmtechnische Berechnungen gemäß der "Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen - VBUS", welche den Erfordernissen der Anhänge I und 11 der Richtlinie 2002/49/EG angepasst ist. Ein direkter Vergleich der nach VBUS und RLS-90 berechneten Pegelwerte ist nicht möglich. Der Landesbetrieb kann lediglich eine Überprüfung der Lärmsituation im Rahmen der für Straßenbauverwaltungen geltenden RLS-90 durchführen. Auf den Hinweis auf Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) und dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen (Lärmvorsorge) wird im Lärmaktionsplan schon eingegangen und wird daher in diesem Schreiben nicht mehr behandelt.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p><b>Zu Kapitel 3. Der rechtliche Hintergrund</b> Wenn es sich um eine bestehende Straße handelt, wird die Lärmsituation nach den Kriterien der Lärmsanierung gemäß VLärmSchR 97 (Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes) überprüft. Lärmsanierungsmaßnahmen sind freiwillige Leistungen. Prinzipiell müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein, damit eine Bezuschussung erfolgen kann: 1) Die zulässigen Auslösewerte müssen überschritten sein. 2) Die vorhandenen Umfassungsbauteile bieten keinen ausreichenden Schutz vor dem Verkehrslärm. 3) Eine Förderung kann nur nach Dringlichkeit und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gewährt werden. Eine Bezuschussung erfolgt zu maximal 75% der angemessenen Aufwendungen. Es werden keine Messungen von Schallpegeln durchgeführt. Die Ermittlung der Schallimmissionen an baulichen Anlagen erfolgt durch ein Berechnungsverfahren, das in Abs. 37.3 Satz 1 VLärmSchR 97 verankert und durch die "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90" im Abs. 4 in seiner Form vorgeschrieben ist. Es handelt sich dabei um ein bundesweit einheitliches Berechnungsverfahren, um die Gleichbehandlung aller durch Lärmbelastung betroffener Grundstückseigentümer zu gewährleisten. Eine einzelne Messung bildet nur eine Momentaufnahme ab. Mit dem Berechnungsverfahren liegt im Ergebnis ein Dauerschallpegel vor.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p><b>Allgemein:</b> Zu den Aussagen im LAP der Stadt Geldern: <i>"Umsetzung des Umstufungskonzepts für die B 58 entsprechend Kapitel 9. 1." Zuständig: Strassen .NRW und Stadt Geldern</i></p>	<p>Die Zuständigkeit ist im LAP klar ausgewiesen, da eine Umstufung ohne die Zustimmung der Stadt Geldern auch nicht möglich wäre. Bezüglich der Verla-</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Solange das Umstufungskonzept für die B 58 nicht bestätigt bzw. umgesetzt wurde, ist die Zuständigkeit weiterhin beim Bund. Nach Meinung des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen wird der widmungsrechtliche Zweck einer Bundes- oder Landesstraße oftmals durch verkehrsrechtliche Anordnungen in Frage gestellt. Zudem kann durch eine Beschränkung des Verkehrs eine Verlagerung stattfinden, die eine Mehrbelastung an anderer Stelle hervorruft.	gerung wird im LAP die Machbarkeitsstudie vorgeschlagen, die sich inzwischen in Bearbeitung befindet.	
			<i>"geforderte Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h"</i> Geschwindigkeitsbegrenzungen können dann in Betracht kommen, wenn u. a. die Lärmrichtwerte der "Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm" ("LärmschutzRichtlinien-StV"; Verkehrsblatt 2007, S. 767) überschritten werden, der Lkw-Anteil unter 10 % liegt und der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) (Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann.	Deshalb ist die Maßnahme im LAP als Einzelfallprüfung ausgewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<i>"Nächtliches Lkw-Verbot, sowie generelles LKW-Verbot."</i> Für die Realisierung verkehrsbeschränkender Maßnahmen, wie die Sperrung für den Schwerverkehr oder die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit finden die Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm) Anwendung. Für verkehrsrechtliche Anordnungen sind die jeweiligen Straßenverkehrsbehörden zuständig.	Deshalb ist die Maßnahme im LAP als Einzelfallprüfung ausgewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<b>B 58 Harttor</b> <i>"Umsetzung des Umstufungskonzepts für die B 58 entsprechend Kapitel 9.1."</i> <b>Zuständig: Straßen.NRW und Stadt Geldern</b> Siehe unter <b>Allgemein</b>	Die Zuständigkeit ist im LAP klar ausgewiesen, da eine Umstufung ohne die Zustimmung der Stadt Geldern auch nicht möglich wäre. Bezüglich der Verlagerung wird im LAP die Machbarkeitsstudie vorgeschlagen, die sich inzwischen in Bearbeitung befindet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<i>"Erneuerung der Deckschicht mit einem lärmoptimierten Asphalt (≥ -4 dB(A))."</i> <b>Zuständig: Straßen. NRW, nach Abstufung Stadt Geldern.</b> Die in dem Lärmaktionsplan Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden. Der Einbau von lärmindernden Fahrbahnbelägen wird diesseits bei jeder erforderlichen Fahrbahnsanierung überprüft. Die Deckschicht wird bei Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzeptes ermittelt und kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht festgelegt werden.	Die Ausführungen im LAP werden entsprechend differenziert.	Sofern die Deckschichterneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht unter der Baulast des Bundes erfolgt, wird das Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzeptes ermittelt. Erfolgt die Maßnahme unter der Baulast der Stadt Geldern, kann die Stadt Geldern in ihrem Ermessen entscheiden.
			<b>Abschnitt Kapellener Straße bis Bahnstrecke</b> <i>Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h (≥-2,4 dB(A)).</i> <b>Zuständig: Straßenverkehrsbehörde</b> - Siehe unter <b>Allgemein</b> - Ich mache darauf aufmerksam, dass für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen die jeweilige Straßenverkehrsbehörden und für Geschwindigkeitsüberwachungen die Polizeibehörden zuständig sind	Deshalb ist die Maßnahme im LAP als Einzelfallprüfung ausgewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<i>Einzelfallprüfung: Nächtliches Lkw-Verbot (ca.-2,3 dB(A)). Zeitfenster in Absprache mit den ansässigen Gewerbebetrieben.</i> <b>Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.</b>	Deshalb ist die Maßnahme im LAP als Einzelfallprüfung ausgewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siehe unter <b>Allgemein</b>.</li> <li>- Für verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gelten die Regelungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm).</li> </ul>		
			<p><u>Erläuterung: Kapellener Straße bis Bahnstrecke: -4,0 dB(A) ganztags, -6,3 dB(A) nachts. Damit fällt die Lärmbelastung nachts unter den Auslösewert von 55 dB(A). Ganztags bleibt die Belastung im Bereich von 65 dB(A).</u> Diese Aussagen beziehen sich auf die nach VBUS berechneten Werte und können seitens des Landesbetriebes ohne genaue Berechnung nicht bestätigt werden.</p>	Eine Bestätigung der Pegel der strategischen Lärmkarten durch Straßen.NRW ist nicht erforderlich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p><b>Abschnitt Bahnstrecke bis Kreisverkehr</b> <i>Einzelfallprüfung: Nächtliches Lkw-Verbot zwischen Kapellenerstraße und Kreisverkehr (ca.-2,3 dB(A)). Zeitfenster in Absprache mit den ansässigen Gewerbebetrieben. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.</i> Siehe unter <b>Allgemein</b>.</p>	Deshalb ist die Maßnahme im LAP als Einzelfallprüfung ausgewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p><i>Beidseitig Markierung der Längsparkreihen sofern keine aufwändigen Baumaßnahmen damit verbunden sind, Reduzierung der verbliebene Fahrbahnbreite auf 6,50-7,00 m (Verkehrsverstetigung <math>\geq -1</math> dB(A), Abstandsgewinnung -1 dB(A)).</i> Die oben erwähnte Reduzierung der Fahrbahnbreiten wird aus Sicht des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen zur Kenntnis genommen. Jedoch kann für diese Maßnahme kein Einvernehmen mit dem Landesbetrieb Straßenbau vorausgesetzt werden. Die von Ihnen genannten Immissionspegelminderungen beziehen sich auf die nach VBUS berechneten Werte und können seitens des Landesbetriebes ohne genaue Berechnung nicht bestätigt werden.</p>	Die Maßnahme bezieht sich zunächst auf den Fall, dass die Umstufung umgesetzt werden kann und damit auch die Baulastträgerschaft wechselt. Sofern die Umstufung nicht erfolgt oder die Maßnahme vorgezogen umgesetzt werden soll, wäre vorher das Einvernehmen mit Straßen.NRW herzustellen. Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans erfolgte die Ermittlung der Lärmbelastung gemäß den gesetzlichen Vorgaben des BImSchG und den dazugehörigen BImSchV nach VBUS und VBEB. Die Abschätzung der Lärminderung erfolgt mit in der Literatur veröffentlichten Werten oder nach Experten-Meinung. Eine Bestätigung durch Straßen.NRW ist nicht erforderlich. Für die Umsetzung des noch zu beschließenden Lärmaktionsplans hat die Stadt Geldern bereits Berechnungen nach RLS-90 erstellen lassen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p><i>Unterteilung des geradlinigen, offenen Straßenabschnitts. Die Niers-Querung wird als Anlass für eine Verengung der Fahrbahn und gestalterische Maßnahmen wie ein Baumtor genommen (Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit). Zuständig: Straßen.NRW und Stadt Geldern.</i> Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden.</p>	<b>Die Ausführungen im LAP werden entsprechend differenziert.</b>	<b>Straßen.NRW hat diese Maßnahme zur Kenntnis genommen, aber kein Einvernehmen erteilt.</b>
			<p><i>Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 Km/h. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde</i> - Siehe Punkt <b>Allgemein</b>.</p>	Deshalb ist die Maßnahme im LAP als Einzelfallprüfung ausgewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>- Ich mache darauf aufmerksam, dass für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen die jeweilige Straßenverkehrsbehörden und für Geschwindigkeitsüberwachungen die Polizeibehörden zuständig sind. Für verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gelten die Regelungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm).</p>		
			<p><i>Erläuterung: Bahnstrecke bis Kreisverkehr: -5,0 dB(A) ganztags, -7,3 dB(A) nachts. Damit fällt die Lärmbelastung unter den Auslösewert. Die Fassadenpegelliegen aber weiterhin im Bereich von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts.</i> Diese Aussagen beziehen sich auf die nach VBUS berechneten Werte und können seitens des Landesbetriebes ohne genaue Berechnung nicht bestätigt werden.</p>	<p>Eine Bestätigung der Pegel der strategischen Lärmkarten durch Straßen.NRW ist nicht erforderlich.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p><b>Abschnitt Kreisverkehr bis Wallstraßen</b> <i>Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h (<math>\geq -2,4</math> dB(A)). Östlich des Kreisverkehrs ändert sich der Charakter der Straße von einer unstrukturierten überwiegend gewerblich genutzten Bebauung zugunsten einer dichteren innerstädtischen Wohnbebauung, weshalb eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hier besonders wichtig ist. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.</i></p> <p>- Siehe Punkt <b>Allgemein</b>.</p> <p>- Ich mache darauf aufmerksam, dass für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen die jeweilige Straßenverkehrsbehörden und für Geschwindigkeitsüberwachungen die Polizeibehörden zuständig sind. Für verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gelten die Regelungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm).</p>	<p>Deshalb ist die Maßnahme im LAP als Einzelfallprüfung ausgewiesen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p><i>Einzelfallprüfung: Lkw-Verbot (ca. -1,5 dB(A) von 6:00-22:00 Uhr und <math>\leq -2,3</math> dB(A) 22:00-6:00 Uhr), da mit der Umfahrung eine alternative Routenführung besteht, begrenzte Anlieferzeiten in Absprache mit den ansässigen Gewerbebetrieben. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.</i></p> <p>- Siehe Punkt <b>Allgemein</b> - Ist mit Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.</p>	<p>Deshalb ist die Maßnahme im LAP als Einzelfallprüfung ausgewiesen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p><i>Erläuterung: Kreisverkehr bis Wallstraßen: -5,5 dB(A) tags, -6,3 dB(A) nachts. Damit können die Auslösewerte unter 65/55 dB(A) ganztags/ nachts gesenkt werden. Pegelrückgänge durch eine Verkehrsreduzierung kommen noch jeweils hinzu (<math>&gt; -1</math> dB(A)).</i> Diese Aussagen beziehen sich auf die nach VBUS berechneten Werte und können seitens des Landesbetriebes ohne genaue Berechnung nicht bestätigt werden.</p>	<p>Eine Bestätigung der Pegel der strategischen Lärmkarten durch Straßen.NRW ist nicht erforderlich.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p><b>B 58 Weseler Straße - Issumer Tor</b> "Umsetzung des Umstufungskonzepts für die B 58 entsprechend Kapitel 9.1. Zuständig: Straßen.NRW und Stadt Geldern." Siehe Punkt <b>Allgemein</b>.</p>	<p>Die Zuständigkeit ist im LAP klar ausgewiesen, da eine Umstufung ohne die Zustimmung der Stadt Geldern auch nicht möglich wäre. Bezüglich der Verlagerung wird im LAP die Machbarkeitsstudie vorgeschlagen, die sich inzwischen in Bearbeitung befindet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>"Mittelfristig Erneuerung der Deckschicht auf der Weseier Straße mit einem lärmoptimierten Asphalt (-4 dB(A))." Zuständig: Straßen.NRW, nach Abstufung Stadt Geldern. Lärmindernde Beläge, wie z.B. Splittmastixasphalt und Asphaltbeton erzielen ihre gewünschte Wirkung dann, wenn die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit mehr</p>	<p>Die Ausführungen im LAP werden entsprechend differenziert.</p>	<p>Sofern die Deckschichterneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht unter der Baulast des Bundes erfolgt, wird das Erfordernis einer</p>

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			als 60 km/h beträgt. Sobald eine Deckensanierung in dem betroffenen Abschnitt ansteht, wird auch die Möglichkeit des Einsatzes von lärmindernden Fahrbahnoberflächen geprüft. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.		Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzeptes ermittelt. Erfolgt die Maßnahme unter der Baulast der Stadt Geldern, kann die Stadt Geldern in ihrem Ermessen entscheiden.
			<b>Knotenpunkt Weseler Straße / Danziger Straße / Stettiner Straße</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Änderung der Fahrbahnmarkierung zugunsten der Hauptfahrbeziehung über die Danziger Straße. Entwicklung der Hauptfahrbeziehung Weseler Straße – Danziger Straße über den vorhandenen freien Rechtsabbiegefahrstreifen (Ummarkierung). Es verbleibt ein kurzer Geradeausfahrstreifen Richtung Zentrum.</li> <li>- Stärkung der Fahrbeziehung von Süden nach Osten über die Achse Duisburger Straße Vernumer Straße - Stettiner Straße. Wünschenswert wäre ein freier Rechtsabbiegefahrstreifen von der Stettiner Straße in die östliche Weseler Straße.</li> </ul> <p>Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden. In absehbarer Zeit sind keine Änderungen der Fahrbahnmarkierungen bzw. Stärkungen der Fahrbeziehung in diesem Bereich geplant.</p>	Die Ausführungen werden im LAP angepasst.	Die Maßnahme ist Gegenstand des Umstufungskonzeptes und ist dort festzuschreiben.
			<b>Rückbau der westlichen Einmündung Weseler Straße in den Knotenpunkt. Entfernung des freien Rechtsabbiegefahrstreifens in die Stettiner Straße, Prüfung einer Aufgabe des Linksabbiegefahrstreifens in die Danziger Straße, Verengung der Fahrbahn auf max. 7,00 m.</b> <p>Für derartige Rück- und Umbaumaßnahmen stehen keine finanziellen Mittel zur Verfügung und in absehbarer Zeit sind für diesen Abschnitt keine Änderungen geplant.</p>	Die Maßnahme bezieht sich zunächst auf den Fall, dass die Umstufung umgesetzt werden kann und damit auch die Baulasträgerschaft wechselt. Sofern die Umstufung nicht erfolgt oder die Maßnahme vorgezogen umgesetzt werden soll, wäre vorher das Einvernehmen mit Straßen.NRW herzustellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<b>Abschnitt Danziger Straße bis Fürstenberger Straße</b> <b>Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Danziger Straße und Fußweg von der Limburger Straße zur Weseler Straße. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen sind die jeweilige Straßenverkehrsbehörden und für Geschwindigkeitsüberwachungen die Polizeibehörden zuständig sind. Für verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gelten die Regelungen der Lärmschutz-Richtlinien-STV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm).</li> <li>- Siehe Punkt <b>Allgemeines</b></li> </ul>	Deshalb ist die Maßnahme im LAP als Einzelfallprüfung ausgewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<b>Einzelfallprüfung: Nächtliches Lkw-Verbot in Abstimmung mit den anliegenden Betrieben (-2,3 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen sind die jeweilige Straßenverkehrsbehörden und für Geschwindigkeitsüberwachungen die Polizeibehörden zuständig sind. Für verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gelten die Regelungen der Lärmschutz-Richtlinien-STV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm).</li> <li>- Siehe Punkt <b>Allgemeines</b></li> </ul>	Deshalb ist die Maßnahme im LAP als Einzelfallprüfung ausgewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Markierung eines Schutzstreifens auf der Südseite der Weseler Straße. Die Voraussetzungen entsprechend ERA und Rast 06 sind gegeben. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.</p> <p>Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden. In absehbarer Zeit sind keine Änderungen in diesem Bereich geplant.</p>	<p>Die Maßnahme bezieht sich zunächst auf den Fall, dass die Umstufung umgesetzt werden kann und damit auch die Baulastträgerschaft wechselt. Sofern die Umstufung nicht erfolgt oder die Maßnahme vorgezogen umgesetzt werden soll, wäre vorher das Einvernehmen mit Straßen.NRW herzustellen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Ergänzung des beidseitigen Baumbestandes zu einer Allee. Die Baumreihe auf der Nordseite ist weitgehend geschlossen, auf der Südseite befinden sich unregelmäßig Pflanzbeete, großenteils ohne Baum, als Untergliederung der Parkstände. Hier sollte eine weitere Untergliederung zugunsten einer Allee erfolgen. In diesem Zusammenhang kann auch ein Ausbau der Haltestelle Fürstenberger Straße zum Kap erfolgen. Zuständig: Straßen.NRW, nach Abstufung Stadt Geldern.</p> <p>In absehbarer Zeit sind keine Änderungen in diesem Bereich geplant. Des Weiteren wird bei der Berechnung nach der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90" eine innerstädtische Bepflanzung nicht als Pegelminderung mit berücksichtigt.</p>	<p><b>Maßnahmen im Bereich der Parkstreifen und Gehwege liegen nach ODR in der Baulast der Stadt Geldern und nicht bei Straßen.NRW. Die Zuständigkeit im LAP wird entsprechend angepasst.</b></p> <p>Dass Baumpflanzungen zur Pegelminderung beitragen, wird im LAP nicht ausgeführt. Die Maßnahme ist flankierend, um die Akzeptanz zu erhöhen.</p>	<p><b>Straßen.NRW wird gestrichen und durch Stadt Geldern ersetzt.</b></p>
			<p>In Verlängerung des Fußwegs von der Limburger Straße zur Weseler Straße Anlage einer begrünten Verkehrsinsel mit Fahrbahnverschwenk einschließlich Querungssicherung. Im Wechsel mit der doppelten Baumreihe sollte die Verkehrsinsel mit zwei Bäumen bepflanzt werden. Durch die Maßnahme wird die geradlinige, weit einsehbare Straßenachse unterbrochen. Zuständig: Straßen.NRW, nach Abstufung Stadt Geldern.</p> <p>Die aufgeführten zwei Punkte die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagen werden nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden. In absehbarer Zeit sind keine Änderungen in diesem Bereich geplant.</p>	<p>Die Maßnahme bezieht sich zunächst auf den Fall, dass die Umstufung umgesetzt werden kann und damit auch die Baulastträgerschaft wechselt. Sofern die Umstufung nicht erfolgt oder die Maßnahme vorgezogen umgesetzt werden soll, wäre vorher das Einvernehmen mit Straßen.NRW herzustellen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p><u>Erläuterung: Abschnitt Danziger Straße bis Fürstenberger Straße: Die Lärmimmissionen können ganztags von maximal 69, 7 dB(A) um 4,0 dB(A) auf 65, 7 dB(A), nachts von maximal 60,7 dB(A) um 6,5 dB(A) auf maximal 54,2 dB(A) gesenkt werden.</u></p> <p>Diese Aussagen beziehen sich auf die nach VBUS berechneten Werte und können seitens des Landesbetriebes ohne genaue Berechnung nicht bestätigt werden.</p>	<p>Eine Bestätigung der Pegel der strategischen Lärmkarten durch Straßen.NRW ist nicht erforderlich.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p><b>Fürstenberger Straße bis Boeckelker Weg</b></p> <p><b>Einzelfallprüfung: Nächtliches Lkw-Verbot in Abstimmung mit den anliegenden Betrieben (-2,3 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Siehe Punkt <b>Allgemein</b></li> <li>- Ich mache darauf aufmerksam, dass für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen die jeweilige Straßenverkehrsbehörden und für Geschwindigkeitsüberwachungen die Polizeibehörden zuständig sind. Für verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gelten die Regelungen der Lärmschutz-Richtlinien-SIV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm).</li> </ul>	<p>Deshalb ist die Maßnahme im LAP als Einzelfallprüfung ausgewiesen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Markierung eines Radfahrstreifens auf der Südseite der Weseler Straße (-1 dB(A)). Die Voraussetzungen entsprechend ERA und RAST 06 sind gegeben. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Ein-</li> </ul>	<p>Die Maßnahme bezieht sich zunächst auf den Fall, dass die Umstufung umgesetzt werden kann und damit auch die Baulastträgerschaft wechselt. Sofern die Umstufung nicht erfolgt oder die Maß-</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>vernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden. In absehbarer Zeit sind keine Änderungen in diesem Bereich geplant.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Darüber hinaus nimmt der Landesbetrieb Straßenbau die aufgeführten Pegelminderungspotenziale zur Kenntnis. Jedoch kann für die Werte kein Einvernehmen vorausgesetzt werden.</li> </ul>	<p>nahme vorgezogen umgesetzt werden soll, wäre vorher das Einvernehmen mit Straßen.NRW herzustellen.</p> <p>Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans erfolgte die Ermittlung der Lärmbelastung gemäß den gesetzlichen Vorgaben des BImSchG und den dazugehörigen BImSchV nach VBUS und VBEB. Die Abschätzung der Lärminderung erfolgt mit in der Literatur veröffentlichten Werten oder nach Experten-Meinung. Eine Bestätigung durch Straßen.NRW ist nicht erforderlich. Für die Umsetzung des noch zu beschließenden Lärmaktionsplans hat die Stadt Geldern bereits Berechnungen nach RLS-90 erstellen lassen.</p>	
			<p><i>Entlastung des Schulhofs beispielsweise durch eine abschirmende (Gabionen-) Mauer (-10 bis -15 dB(A) im Lärmschatten.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden. In absehbarer Zeit sind keine Änderungen in diesem Bereich geplant.</li> <li>- Darüber hinaus nimmt der Landesbetrieb Straßenbau die aufgeführten Pegelminderungspotenziale zur Kenntnis. Jedoch kann für die Werte kein Einvernehmen vorausgesetzt werden.</li> </ul>	<p>Die Maßnahme liegt nicht in der Baulast von Straßen.NRW.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p><i>Verdichtung der beidseitigen Baumstandorte zu geschlossenen Baumreihen (Alleen). Zuständig: Straßen.NRW, nach Abstufung Stadt Geldern. Knotenpunkt Weseler Straße/ Issumer Tor/ Boeckeller Weg</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden. In absehbarer Zeit sind keine Änderungen in diesem Bereich geplant.</li> <li>- Darüber hinaus nimmt der Landesbetrieb Straßenbau die aufgeführten Pegelminderungspotenziale zur Kenntnis. Jedoch kann für die Werte kein Einvernehmen vorausgesetzt werden.</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen im Bereich der Parkstreifen und Gehwege liegen nach ODR in der Baulast der Stadt Geldern und nicht bei Straßen.NRW. Die Zuständigkeit im LAP wird entsprechend angepasst.</b></p>	<p><b>Straßen.NRW wird gestrichen und durch Stadt Geldern ersetzt.</b></p>
			<p><i>Ausbau zum Kreisverkehr (-0,5 dB(A)). Auf den Achsen Harttor und Krefelder Straße - Geldertor wird das Tor in den inneren Stadtbereich jeweils durch einen Kreisverkehr eingeleitet. Der Übergang von der Weseler Straße in die Straße Issumer Tor entspricht diesen Standorten.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden. In absehbarer Zeit sind keine Änderungen in diesem Bereich geplant.</li> <li>- Darüber hinaus nimmt der Landesbetrieb Straßenbau die aufgeführten Pegelminderungspotenziale zur Kenntnis. Jedoch kann für die Werte kein Einvernehmen vorausgesetzt werden.</li> </ul>	<p>Die Maßnahme bezieht sich zunächst auf den Fall, dass die Umstufung umgesetzt werden kann und damit auch das Einnehmen hergestellt wird. Sofern die Umstufung nicht erfolgt oder die Maßnahme vorgezogen umgesetzt werden soll, wäre vorher das Einvernehmen mit Straßen.NRW herzustellen.</p> <p>Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans erfolgte die Ermittlung der Lärmbelastung gemäß den gesetzlichen Vorga-</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				ben des BImSchG und den dazugehörigen BImSchV nach VBUS und VBEB. Die Abschätzung der Lärminderung erfolgt mit in der Literatur veröffentlichten Werten oder nach Experten-Meinung. Eine Bestätigung durch Straßen.NRW ist nicht erforderlich. Für die Umsetzung des noch zu beschließenden Lärmaktionsplans hat die Stadt Geldern bereits Berechnungen nach RLS-90 erstellen lassen.	
			<p><i>Erläuterung: Abschnitt Fürstenberger Straße bis Boeckelter Weg: Die Lärmimmissionen können ganztags von maximal 69, 7 dB(A) um 4,0 dB(A) auf 65, 7 dB(A), und nachts von maximal 60,7 dB(A) um 6,3 dB(A) auf maximal 56,4 dB(A) gesenkt werden. Damit verbleiben ganztags auf dem Abschnitt Fürstenberger Straße bis Boeckelter Weg nur noch einzelne über 65 dB(A) betroffene Gebäude. Unter Berücksichtigung der verstetigenden Maßnahmen (u. a. Radfahrstreifen, Kreisverkehr) sowie einer Reduktion der Verkehrsmenge und des Lkw-Anteils durch die Umstufung wird es keine Betroffenen über den Auslösewerten geben.</i></p> <p>Diese Aussagen beziehen sich auf die nach VBUS berechneten Werte und können seitens des Landesbetriebes ohne genaue Berechnung nicht bestätigt werden.</p>	Eine Bestätigung der Pegel der strategischen Lärmkarten durch Straßen.NRW ist nicht erforderlich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p><b>B 58 Issumer Tor</b>  <i>Umsetzung des Umstufungskonzepts für die B 58 entsprechend Kapitel 9.1. Zuständig: Straßen.NRW und Stadt Geldern.</i>          Siehe Punkt <b>Allgemein</b>.</p>	Die Zuständigkeit ist im LAP klar ausgewiesen, da eine Umstufung ohne die Zustimmung der Stadt Geldern auch nicht möglich wäre. Bezüglich der Verlagerung wird im LAP die Machbarkeitsstudie vorgeschlagen, die sich inzwischen in Bearbeitung befindet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p><i>Auf der Straße Issumer Tor mittelfristig Erneuerung der Deckschicht mit einem lärmoptimierten Asphalt H dB(A)). Zuständig: Straßen.NRW, nach Abstufung Stadt Geldern.</i></p> <p>Lärmindernde Beläge, wie z.B. Splittmastixasphalt und Asphaltbeton erzielen ihre gewünschte Wirkung dann, wenn die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Sobald eine Deckensanierung in dem betroffenen Abschnitt ansteht, wird auch die Möglichkeit des Einsatzes von lärmindernden Fahrbahnoberflächen geprüft. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.</p>	<b>Die Ausführungen im LAP werden entsprechend differenziert.</b>	<b>Sofern die Deckschichterneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht unter der Baulast des Bundes erfolgt, wird das Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzeptes ermittelt. Erfolgt die Maßnahme unter der Baulast der Stadt Geldern, kann die Stadt Geldern in ihrem Ermessen entscheiden.</b>
			<p><b>Boeckelter Weg bis Wallstraßen</b>  <i>Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h (≥-2,4 dB(A)). Diese Anordnung sollte sowohl zur Lärmreduzierung, als auch zur Hervorhebung des Umfeldes, aus Sicherheitsgründen wegen des beidseitigen Geschäftsbesatzes unabhängig von einer Rückstufung erfolgen. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.</i>          Siehe Punkt <b>Allgemein</b>.</p>	Deshalb ist die Maßnahme im LAP als Einzelfallprüfung ausgewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<i>Einzelfallprüfung: Nächtliches Lkw-Verbot für die Straße Issumer Tor im Rahmen eines</i>	Deshalb ist die Maßnahme im LAP als	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>abgestuften Lkw-Verbotskonzepts (Sicherung des Lieferverkehrs in Abstimmung mit den anliegenden Betrieben (-2,3 dB(A)), siehe auch Kapitel 9.1 Strategische Maßnahmen. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde. Siehe Punkt Allgemein.</p>	<p>Einzelfallprüfung ausgewiesen.</p>	
			<p>Einzelfallprüfung: Nach Abstufung der Straße Issumer Tor ganztägiges Lkw-Verbot (-2,3 dB(A)) im Rahmen eines abgestuften Lkw-Verbotskonzepts (Sicherung des Lieferverkehrs in Abstimmung mit den anliegenden Betrieben (-2,3 dB(A)), siehe auch Kapitel 9.1 Strategische Maßnahmen. Zuständig: Stadt Geldern. Siehe Punkt Allgemein.</p>	<p>Deshalb ist die Maßnahme im LAP als Einzelfallprüfung ausgewiesen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p><u>Erläuterung:</u> Abschnitt Boeckelter Weg bis Wallstraßen: Die Lärmimmissionen können ganztags von maximal 72,0 dB(A) um 4,0 dB(A) auf 68,0 dB(A), nachts von maximal 63,1 dB(A) um 6,3 dB(A) auf maximal 56,8 dB(A) gesenkt werden. Damit verbleiben ganztags über 65 dB(A) betroffene Gebäude. Unter Berücksichtigung der verstetigenden Maßnahmen sowie einer Reduktion der Verkehrsmenge durch das Umstufungskonzept wird es voraussichtlich keine Betroffenen über den Auslösewerten geben. Diese Aussagen beziehen sich auf die nach VBUS berechneten Werte und können seitens des Landesbetriebes ohne genaue Berechnung nicht bestätigt werden.</p>	<p>Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans erfolgte die Ermittlung der Lärmbelastung gemäß den gesetzlichen Vorgaben des BImSchG und den dazugehörigen BImSchV nach VBUS und VBEB. Die Abschätzung der Lärminderung erfolgt mit in der Literatur veröffentlichten Werten oder nach Experten-Meinung. Eine Bestätigung durch Straßen.NRW ist nicht erforderlich. Für die Umsetzung des noch zu beschließenden Lärmaktionsplans hat die Stadt Geldern bereits Berechnungen nach RLS-90 erstellen lassen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p><b>Egmondstraße bis Wallstraßen</b> Aufgabe der Parkreihe auf der Nordseite zugunsten eines breiteren Gehwegs vor den Geschäften und Aufwertung durch Baumreihe. Auf der Nordseite wird so die Verbindung zwischen den Geschäftsbereichen Issumer Tor, Nordwall (im Kurvenbereich) und Issumer Straße gestärkt. Zuständig: Straßen.NRW und Stadt Geldern. Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden. In absehbarer Zeit sind keine Änderungen in diesem Bereich geplant.</p>	<p><b>Maßnahmen im Bereich der Parkstreifen und Gehwege liegen nach ODR in der Baulast der Stadt Geldern und nicht bei Straßen.NRW. Die Zuständigkeit im LAP wird entsprechend angepasst.</b></p>	<p><b>Straßen.NRW wird gestrichen und durch Stadt Geldern ersetzt</b></p>
			<p><b>Im gleichen Zuge Verbreiterung der Längsparkstände auf der Südseite. Dadurch wird ein bequemerer Ein- und Ausladen ermöglicht, was in einem Geschäftsbereich von hoher Bedeutung ist. Vergrößerung der vorhandenen Kaps einschließlich der Beete, Pflanzung einer Baumreihe. Zuständig: Straßen.NRW und Stadt Geldern.</b> Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden. In absehbarer Zeit sind keine Änderungen in diesem Bereich geplant.</p>	<p><b>Maßnahmen im Bereich der Parkstreifen und Gehwege liegen nach ODR in der Baulast der Stadt Geldern und nicht bei Straßen.NRW. Die Zuständigkeit im LAP wird entsprechend angepasst.</b></p>	<p><b>Straßen.NRW wird gestrichen und durch Stadt Geldern ersetzt.</b></p>
			<p><b>Umstrukturierung Knotenpunkt Issumer Tor/ Issumer Straße/ Nordwall/ Ostwall. Siehe Kapitel 9.2.4.</b> Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden. In absehbarer Zeit sind keine Änderungen in diesem Bereich geplant.</p>	<p>Die Zuständigkeit ist im LAP klar ausgewiesen, da eine Umstufung ohne die Zustimmung der Stadt Geldern auch nicht möglich wäre. Bezüglich der Verlagerung wird im LAP die Machbarkeitsstudie vorgeschlagen, die sich inzwischen in Bearbeitung befindet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p><i>Erläuterung: Abschnitt Egmondstraße bis Wallstraßen: Durch die Abstandgewinnung der Gebäude zur Fahrbahn reduzieren sich die Fassadenpegel auf der Nordseite zusätzlich um 1 dB(A). Damit verbleiben ganztags über 65 dB(A) betroffene Gebäude. Unter Berücksichtigung der verstetigenden Maßnahmen sowie einer Reduktion der Verkehrsmenge durch das Umstufungskonzept wird es voraussichtlich keine Betroffenen über den Auslösewerten geben.</i></p> <p>Diese Aussagen beziehen sich auf die nach VBUS berechneten Werte und können seitens des Landesbetriebes ohne genaue Berechnung nicht bestätigt werden.</p>	<p>Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans erfolgte die Ermittlung der Lärmbelastung gemäß den gesetzlichen Vorgaben des BImSchG und den dazugehörigen BImSchV nach VBUS und VBEB. Die Abschätzung der Lärminderung erfolgt mit in der Literatur veröffentlichten Werten oder nach Experten-Meinung. Eine Bestätigung durch Straßen.NRW ist nicht erforderlich. Für die Umsetzung des noch zu beschließenden Lärmaktionsplans hat die Stadt Geldern bereits Berechnungen nach RLS-90 erstellen lassen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p><b>Krefelder Straße - Geldertor</b> L 478 Krefelder Straße bis Knotenpunkt Krefelder Straße (L 478)/ Duisburger Straße (L 478)</p> <p><i>Pflanzung einer Baumreihe zwischen dem Wohngebäude im Außenbereich und dem Ortseingang hinter dem gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Südostseite (Begrenzung des Straßenraums durch Alleenbildung). Zuständig: Straßen.NRW.</i></p> <p>Der benannte Straßenabschnitt befindet sich nicht in der Straßenbaulast des Landes. Daher liegt die Zuständigkeit auch nicht bei Straßen.NRW.</p>	<p><b>Maßnahmen im Bereich der Parkstreifen und Gehwege liegen nach ODR in der Baulast der Stadt Geldern und nicht bei Straßen.NRW. Die Zuständigkeit im LAP wird entsprechend angepasst.</b></p>	<p><b>Straßen.NRW wird gestrichen und durch Stadt Geldern ersetzt.</b></p>
			<p><i>Ummarkierung zur Unterstützung der übergeordneten Verkehrsführung: Aufgabe des Linksabbiegefahrstreifens in den Gewerbebetrieb, statt dessen Trennung des Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifens. Der Rechtsabbieger wird als Hauptfahrstreifen geführt, der Geradeausfahrstreifen als getrennter Abbiegefahrstreifen. Wünschenswert wäre auch ein freier Rechtsabbieger, der sich aus der Hauptfahrbeziehung entwickelt. Zuständig: Straßen.NRW.</i></p> <p>Der benannte Straßenabschnitt befindet sich nicht in der Straßenbaulast des Landes. Daher liegt die Zuständigkeit auch nicht bei Straßen.NRW.</p>	<p><b>Die Formulierung ist missverständlich und wird korrigiert, so dass deutlich wird, dass die Zuständigkeit bei Straßen.NRW liegt. Es wird davon ausgegangen, dass auch diese Maßnahme unter dem bei den anderen Maßnahmen aufgeführten Vorbehalt steht.</b></p>	<p><b>Ergänzung der Formulierung im LAP: Ummarkierung zur Unterstützung der übergeordneten Verkehrsführung - Aufgabe des Linksabbiegefahrstreifens von der L 478 in den Gewerbebetrieb, statt dessen Trennung des Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifens. Der Rechtsabbieger wird dem Verlauf der L 478 folgend als Hauptfahrstreifen geführt, der Geradeausfahrstreifen als getrennter Abbiegefahrstreifen in die Krefelder Straße.</b></p>
			<p><b>Wallstraßen</b> B 58 Nordwall</p> <p><i>Umsetzung des Umstufungskonzepts für die B 58 entsprechend Kapitel 9.1. Zuständig: Straßen.NRW und Stadt Geldern.</i></p> <p>Siehe Punkt Allgemeines.</p>	<p>Die Zuständigkeit ist im LAP klar ausgewiesen, da eine Umstufung ohne die Zustimmung der Stadt Geldern auch nicht möglich wäre. Bezüglich der Verlagerung wird im LAP die Machbarkeitsstudie vorgeschlagen, die sich inzwischen in Bearbeitung befindet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p><i>Mittelfristig Deckenerneuerung mit lärmoptimiertem Asphalt (?-4 dB(A)). Zuständig: Straßen.NRW, nach Abstufung Stadt Geldern.</i></p> <p>Siehe Punkt Allgemeines.</p>	<p><b>Die Ausführungen im LAP werden entsprechend differenziert.</b></p>	<p><b>Sofern die Deckschichterneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht unter der Baulast des Bundes</b></p>

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
					erfolgt, wird das Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzeptes ermittelt. Erfolgt die Maßnahme unter der Baulast der Stadt Geldern, kann die Stadt Geldern in ihrem Ermessen entscheiden.
			<i>Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h (≥-2,4 dB(A)) als Teil einer generellen Reduzierung im Rahmen der Aufwertung des Zentrums. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde. Siehe Punkt Allgemeines.</i>	Deshalb ist die Maßnahme im LAP als Einzelfallprüfung ausgewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<i>Einzelfallprüfung: Lkw-Verbot (ca. -1,5 dB(A), von 6:00 - 22:00 Uhr und ≥-2,3 dB(A) 22:00 bis 6:00 Uhr), da mit der Umfahrung eine alternative Routenführung besteht; begrenzte Anlieferzeiten in Absprache mit den ansässigen Gewerbebetrieben. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde. Siehe Punkt Allgemeines.</i>	Deshalb ist die Maßnahme im LAP als Einzelfallprüfung ausgewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<i>Umstrukturierung des Knotenpunkts Issumer Tor/ Issumer Straße/ Nordwall/ Ostwall zugunsten einer Hauptfahrbeziehung auf den Wallstraßen (siehe Belastungsachse Issumer Tor).</i> Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagenen Maßnahmen nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahmen vorausgesetzt werden. In absehbarer Zeit sind keine Änderungen in diesem Bereich geplant.	Die Maßnahme bezieht sich zunächst auf den Fall, dass die Umstufung umgesetzt werden kann und damit auch das Einnehmen hergestellt wird. Sofern die Umstufung nicht erfolgt oder die Maßnahme vorgezogen umgesetzt werden soll, wäre vorher das Einvernehmen mit Straßen.NRW herzustellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<i>Umstrukturierung des Knotenpunkts Harttor/ Nordwall/Westwall zugunsten einer Hauptfahrbeziehung auf den Wallstraßen (siehe Belastungsachse Harttor).</i> Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagenen Maßnahmen nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahmen vorausgesetzt werden. In absehbarer Zeit sind keine Änderungen in diesem Bereich geplant.	Die Maßnahme bezieht sich zunächst auf den Fall, dass die Umstufung umgesetzt werden kann und damit auch das Einnehmen hergestellt wird. Sofern die Umstufung nicht erfolgt oder die Maßnahme vorgezogen umgesetzt werden soll, wäre vorher das Einvernehmen mit Straßen.NRW herzustellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<i>Reduzierung der Fahrstreifenbreiten auf dem Nordwall zwischen Kurvenlage und Issumer Tor auf 9, 50-10, 50 m (dreistreifig). Die gewonnene Fläche sollte der Ostseite bzw. der Außenkurve zugeschlagen werden (Abstandsgewinnung zu den Gebäuden an der Außenkurve -1,0 bis 1,5 dB(A)). Neben der lärmindernden Wirkung der Maßnahme bietet sich durch die Verbreiterung der Nebenanlage eine Möglichkeit zur städtebaulichen Aufwertung des Geschäftsbereichs (ggf. mit gestalterischem Hinweis auf die ehemalige Stadtmauer). Zuständig: Straßen.NRW, nach Abstufung Stadt Geldern.</i> Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagenen Maßnahmen nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahmen vorausgesetzt werden. In absehbarer Zeit sind keine Änderungen in diesem Bereich geplant.	Die Maßnahme bezieht sich zunächst auf den Fall, dass die Umstufung umgesetzt werden kann und damit auch die Baulastträgerschaft wechselt. Sofern die Umstufung nicht erfolgt oder die Maßnahme vorgezogen umgesetzt werden soll, wäre vorher das Einvernehmen mit Straßen.NRW herzustellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<i>Erläuterung: Die Lärmimmissionen können ganztags von maximal 73,1 dB(A) um 5,6 dB(A) auf 67,5 dB(A) und nachts von maximal 64,2 dB(A) um 6,3 dB(A) auf maximal 57,9 dB(A) gesenkt werden. Der zentrale Abschnitt des Nordwalls mit der beidseitig geschlossenen Straßenrandbebauung bleibt weiterhin über den Auslösewerten von</i>	Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans erfolgte die Ermittlung der Lärmbelastung gemäß den gesetzlichen Vorgaben des BImSchG und den dazugehörigen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>65/55 dB(A) ganztags/ nachts belastet. Diese Aussagen beziehen sich auf die nach VBUS berechneten Werte und können seitens des Landesbetriebes ohne genaue Berechnung nicht bestätigt werden.</p>	<p>gen BImSchV nach VBUS und VBEB. Die Abschätzung der Lärminderung erfolgt mit in der Literatur veröffentlichten Werten oder nach Experten-Meinung. Eine Bestätigung durch Straßen.NRW ist nicht erforderlich. Für die Umsetzung des noch zu beschließenden Lärmaktionsplans hat die Stadt Geldern bereits Berechnungen nach RLS-90 erstellen lassen.</p>	
			<p><i>Erläuterung:</i> Bei einem Einbau von lärmoptimiertem Asphalt mit hoher Wirkung (z. B. LOA 50 GM) könnte dieser Auslösewert unterschritten werden. Unter Berücksichtigung einer Reduktion der Verkehrsmenge und des Lkw-Anteils werden sich die Immissionen weiter verringern. Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden. Grundsätzlich teile ich Ihnen mit, dass der "LOA 5D" in der Vergangenheit vom Landesbetrieb Straßenbau vereinzelt im Rahmen von Erprobungsstrecken eingebaut worden ist. Die Lärmschutzwirkung von LOA 5D ist in den für Bundesfernstraßen maßgebenden Richtlinien (RLS-90) nicht festgelegt. Somit besteht nicht die Möglichkeit LOA 5D als aktive Lärmschutzmaßnahme im Rahmen der Lärmsanierung bzw. der Lärmvorsorge einzusetzen.</p>	<p>Die Ausführungen im LAP werden entsprechend differenziert.</p>	<p>Sofern die Deckschichterneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht unter der Baulast des Bundes erfolgt, wird das Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzeptes ermittelt. Erfolgt die Maßnahme unter der Baulast der Stadt Geldern, kann die Stadt Geldern in ihrem Ermessen entscheiden.</p>
			<p>L 480 Klever Straße - Kapellener Straße Klever Straße (Schulstraße - Kapellener Straße) "Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h auf dem Abschnitt Schulstraße bis Grunewaldstraße (-2 dB(A))." Zuständig: Straßenverkehrsbehörde. Siehe Punkt Allgemeines.</p>	<p>Deshalb ist die Maßnahme im LAP als Einzelfallprüfung ausgewiesen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>"Einzelfallprüfung: Nächtliches Lkw-Verbot zwischen Schulstraße und Kapellener Straße in Abstimmung mit den ansässigen Betrieben (nachts auf Abschnitt Schulstraße bis Grunewaldstraße -1,5 bzw. auf Abschnitt Grunewaldstraße bis Kapellener Straße -2,0 dB(A))." Zuständig: Straßenverkehrsbehörde. Siehe Punkt Allgemeines.</p>	<p>Deshalb ist die Maßnahme im LAP als Einzelfallprüfung ausgewiesen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>"Mittelfristig Erneuerung der Deckschicht mit einem lärmoptimierten Asphalt (-4 dB(A))." Zuständig: Straßen.NRW - Siehe Punkt Allgemeines. - Lärmindernde Beläge, wie z.B. Splittmastixasphalt und Asphaltbeton erzielen ihre gewünschte Wirkung dann, wenn die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Sobald eine Deckensanierung in dem betroffenen Abschnitt ansteht, wird auch die Möglichkeit des Einsatzes von lärmindernden Fahrbahnoberflächen geprüft. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Änderungen Knotenpunkt Klever Straße/ Kapellener Straße/ Harttor/ Venloer Straße (Umbau/Markierung/Beschilderung). Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden.</p>	<p>Die Maßnahme bezieht sich zunächst auf den Fall, dass die Umstufung umgesetzt werden kann und damit auch das Einnehmen hergestellt wird. Sofern die Umstufung nicht erfolgt oder die Maß-</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				nahme vorgezogen umgesetzt werden soll, wäre vorher das Einvernehmen mit Straßen.NRW herzustellen.	
			<i>Ausweisung der Hauptfahrbeziehung Klever Straße - Kapellener Straße.</i> Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden.	Die Maßnahme bezieht sich zunächst auf den Fall, dass die Umstufung umgesetzt werden kann und damit auch das Einnehmen hergestellt wird. Sofern die Umstufung nicht erfolgt oder die Maßnahme vorgezogen umgesetzt werden soll, wäre vorher das Einvernehmen mit Straßen.NRW herzustellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<i>Ausweisung der B 58n und der Venloer Straße zu überregionalen Zielen und Gewerbegebieten.</i> Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden.	Die Maßnahme bezieht sich zunächst auf den Fall, dass die Umstufung umgesetzt werden kann und damit auch das Einnehmen hergestellt wird. Sofern die Umstufung nicht erfolgt oder die Maßnahme vorgezogen umgesetzt werden soll, wäre vorher das Einvernehmen mit Straßen.NRW herzustellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<i>Ausweisung Zentrum Richtung Harttor.</i> Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden.	Die Maßnahme bezieht sich zunächst auf den Fall, dass die Umstufung umgesetzt werden kann und damit auch das Einnehmen hergestellt wird. Sofern die Umstufung nicht erfolgt oder die Maßnahme vorgezogen umgesetzt werden soll, wäre vorher das Einvernehmen mit Straßen.NRW herzustellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<i>Verengung der Einmündung Harttor.</i> Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden.	Die Maßnahme bezieht sich zunächst auf den Fall, dass die Umstufung umgesetzt werden kann und damit auch das Einnehmen hergestellt wird. Sofern die Umstufung nicht erfolgt oder die Maßnahme vorgezogen umgesetzt werden soll, wäre vorher das Einvernehmen mit Straßen.NRW herzustellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<i>Umstellung der Lichtsignalsteuerung zulasten der Straße Harttor.</i> Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden.	Die Maßnahme bezieht sich zunächst auf den Fall, dass die Umstufung umgesetzt werden kann und damit auch das Einnehmen hergestellt wird. Sofern die Umstufung nicht erfolgt oder die Maßnahme vorgezogen umgesetzt werden soll, wäre vorher das Einvernehmen mit Straßen.NRW herzustellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<i>Wünschenswert sind freie Rechtsabbiegefahrstreifen von der Kapellener Straße in die Klever Straße und von der Klever Straße in die Venloer Straße. Zuständig: Straßen.NRW und Stadt Geldern.</i> Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der	Die Maßnahme bezieht sich zunächst auf den Fall, dass die Umstufung umgesetzt werden kann und damit auch das Einnehmen hergestellt wird. Sofern die	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden.	Umstufung nicht erfolgt oder die Maßnahme vorgezogen umgesetzt werden soll, wäre vorher das Einvernehmen mit Straßen.NRW herzustellen.	
			<u>Empfehlungen für privaten Lärmschutz:</u> Für die von der Straße Am Booshof erschlossenen Gebäude ist als Schutz der Gärten eine Gabionenwand denkbar. Zuständigkeit Stadt Geldern.	Straßen.NRW ist von diesem Maßnahmenvorschlag nicht betroffen, da es sich um eine Empfehlung für die Gebäudeeigentümer handelt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<u>Erläuterung:</u> Abschnitt Schulstraße bis Grunewaldstraße: Die Lärmimmissionen können ganztags von maximal 71,9 dB(A) um 4,0 dB(A) auf maximal 67,9 dB(A), nachts von maximal 62,7 dB(A) um 5,5 dB(A) auf maximal 57,2 dB(A) gesenkt werden. Diese Aussagen beziehen sich auf die nach VBUS berechneten Werte und können seitens des Landesbetriebes ohne genaue Berechnung nicht bestätigt werden.	Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans erfolgte die Ermittlung der Lärmbelastung gemäß den gesetzlichen Vorgaben des BImSchG und den dazugehörigen BImSchV nach VBUS und VBEB. Die Abschätzung der Lärminderung erfolgt mit in der Literatur veröffentlichten Werten oder nach Experten-Meinung. Eine Bestätigung durch Straßen.NRW ist nicht erforderlich. Für die Umsetzung des noch zu beschließenden Lärmaktionsplans hat die Stadt Geldern bereits Berechnungen nach RLS-90 erstellen lassen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<u>Abschnitt Grunewaldstraße bis Kapellener Straße:</u> Die Lärmimmissionen können ganztags von maximal 69,7 dB(A) um 4,0 dB(A) auf maximal 65,7 dB(A), nachts von maximal 60,5 dB(A) um 6,3 dB(A) auf maximal 54,5 dB(A) gesenkt werden. Damit verbleiben weiterhin Betroffene über den Auslösewerten 65/55 dB(A) ganztags/ nachts im Bereich Van-Galen-Straße. Private Maßnahmen, d.h. Schallschutzfenster oder Abschirmung der zur Straße liegenden Gärten, werden hier ergänzend empfohlen. Diese Aussagen beziehen sich auf die nach VBUS berechneten Werte und können seitens des Landesbetriebes ohne genaue Berechnung nicht bestätigt werden.	Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans erfolgte die Ermittlung der Lärmbelastung gemäß den gesetzlichen Vorgaben des BImSchG und den dazugehörigen BImSchV nach VBUS und VBEB. Die Abschätzung der Lärminderung erfolgt mit in der Literatur veröffentlichten Werten oder nach Experten-Meinung. Eine Bestätigung durch Straßen.NRW ist nicht erforderlich. Für die Umsetzung des noch zu beschließenden Lärmaktionsplans hat die Stadt Geldern bereits Berechnungen nach RLS-90 erstellen lassen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<b>Kapellener Straße (Klever Straße - Königsberger Straße)</b> <i>Prüfung eines freien Rechtabbiegefahrstreifens von der Kapellener Straße in die Klever Straße (-1 bis -3 dB(A)). Zuständig Straßen.NRW.</i> Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden.	Die Maßnahme bezieht sich zunächst auf den Fall, dass die Umstufung umgesetzt werden kann und damit auch das Einnehmen hergestellt wird. Sofern die Umstufung nicht erfolgt oder die Maßnahme vorgezogen umgesetzt werden soll, wäre vorher das Einvernehmen mit Straßen.NRW herzustellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<u>Einzelfallprüfung:</u> Nächtliches Lkw-Verbot zwischen Schulstraße und Kapellener Straße in Abstimmung mit den ansässigen Betrieben (-1,5 dB(A)). Zuständig: Stra-	Deshalb ist die Maßnahme im LAP als Einzelfallprüfung ausgewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p><i>ßen.NRW, Straßenverkehrsbehörde.</i> Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden.</p>		
			<p><i>Mittelfristig Erneuerung der Deckschicht mit einem lärmoptimierten Asphalt (-4 dB(A)). Zuständig: Straßen.NRW</i> Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden.</p>	<p>Die Ausführungen im LAP werden entsprechend differenziert.</p>	<p>Straßen.NRW hat diese Maßnahme zur Kenntnis genommen, aber kein Einvernehmen erteilt.</p>
			<p><i>Empfehlungen zum privaten Lärmschutz.</i> Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden.</p>	<p>Straßen.NRW ist von diesem Maßnahmenvorschlag nicht betroffen, da es sich um eine Empfehlung für die Gebäudeeigentümer handelt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p><i>Bau von (Gabionen-)Wänden zur Straße (-10 bis -15 dB(A) im Lärmschatten).</i> Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden.</p>	<p>Straßen.NRW ist von diesem Maßnahmenvorschlag nicht betroffen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p><i>Schallschutzfenster, sofern nicht bereits vorhanden.</i> Für die Häuser an der Bundesstraße und den Landesstraßen ist Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand nicht möglich, da es sich um innerörtliche Bereiche handelt, an denen die Häuser zum Teil direkt am Gehweg stehen. Es ist auch hier nur Lärmschutz am Gebäude möglich. Nach den Regelungen der VLärmSchR97 kann hier "auf Antrag des Eigentümers" eine 75 %-ige Bezuschussung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen gewährt werden. Der Anspruch "dem Grunde nach" bedeutet, dass bei einer Antragstellung zunächst noch weitere Anspruchskriterien abzu prüfen sind, zu denen u. a. auch das Baujahr des betreffenden Gebäudes zählt.</p>	<p>Der Textbaustein wird im Lärmaktionsplan ergänzt.</p>	<p>Ergänzung des LAP durch den Baustein: Nach den Regelungen der VLärmSchR97 kann hier "auf Antrag des Eigentümers" eine 75 %-ige Bezuschussung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen gewährt werden. Der Anspruch "dem Grunde nach" bedeutet, dass bei einer Antragstellung zunächst noch weitere Anspruchskriterien abzu prüfen sind, zu denen u. a. auch das Baujahr des betreffenden Gebäudes zählt.</p>
			<p><i>Erläuterung: Die Lärmimmissionen südlich der Bahnstrecke können ganztags von maximal 71,5 dB(A) um maximal 4,0 dB(A) auf maximal 67,5 dB(A) und nachts von maximal 61,0 dB(A) um 6,2 dB(A) auf maximal 54,8 dB(A) gesenkt werden. Damit bleibt die Wohnbebauung tagsüber über dem Auslösewert von 65 dB(A). Bei einem Einbau von hochwirksamen lärmoptimierten Asphalten (z. B. LOA 50 GD, weitere -3 dB(A), zz. noch in Erprobung) kann der Auslösewert unterschritten werden.</i> Diese Aussagen beziehen sich auf die nach VBUS berechneten Werte und können seitens des Landesbetriebes ohne genaue Berechnung nicht bestätigt werden.</p>	<p>Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans erfolgte die Ermittlung der Lärmbelastung gemäß den gesetzlichen Vorgaben des BImSchG und den dazugehörigen BImSchV nach VBUS und VBEb. Die Abschätzung der Lärminderung erfolgt mit in der Literatur veröffentlichten Werten oder nach Experten-Meinung. Eine Bestätigung durch Straßen.NRW ist nicht erforderlich. Für die Umsetzung des noch zu beschließenden Lärmaktionsplans hat die Stadt Geldern bereits Berechnungen nach RLS-90 erstellen lassen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p><i>Straße Am Mühlenwasser - Lange Straße (OD Kapellen)</i> <i>Erneuerung der Deckschicht mit lärmoptimiertem Asphalt (-4 dB(A)). Zuständig: Straßen.NRW</i> Lärmindernde Beläge, wie z.B. Splittmastixasphalt und Asphaltbeton erzielen ihre</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				<p>gewünschte Wirkung dann, wenn die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Sobald eine Deckensanierung in dem betroffenen Abschnitt ansteht, wird auch die Möglichkeit des Einsatzes von lärmindernden Fahrbahnoberflächen geprüft. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.</p> <p><i>Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h (-2,4 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.</i> Siehe Punkt <b>Allgemein</b>.</p> <p><i>Fahrbahnübergreifende Gestaltung der Ortsmitte (Kirchplatz). Zuständig: Straßen.NRW</i> Die in dem Lärmaktionsplan der Stadt Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden.</p> <p><i>Erläuterung: Die Lärmimmissionen können ganztags von maximal 75,7 dB(A) um 6,4 dB(A) auf 69,3 dB(A) und nachts von maximal 65, 1 dB(A) um 6,4 dB(A) auf maximal 58,7 dB(A) gesenkt werden. Die Belastungswerte bleiben damit deutlich über den Auslösewerten von 65/55 dB(A) ganztags/nachts. Für den Lkw-Verkehr besteht keine Alternativroute, so dass ein Lkw-Verbot nicht in Betracht kommt. Eine effektive Lärmreduzierung ist nur durch Verlagerung des überregionalen Verkehrs möglich.</i> Diese Aussagen beziehen sich auf die nach VBUS berechneten Werte und können seitens des Landesbetriebes ohne genaue Berechnung nicht bestätigt werden.</p>		
					Deshalb ist die Maßnahme im LAP als Einzelfallprüfung ausgewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
					<b>Die Ausführungen werden im LAP durch die Ausweisung als Prüfauftrag angepasst und wegen der fahrbahnübergreifenden Maßnahme die Stadt Geldern als weiterer Zuständiger für den Bereich der Nebenanlagen hinzugefügt.</b>	<b>Prüfauftrag: Straßen.NRW nimmt die vorgeschlagene Maßnahme zur Kenntnis ohne Einvernehmen. Das Einvernehmen und die Kostenträgerschaft sind im weiteren Verfahren zu klären. Zuständig: Straßen.NRW und Stadt Geldern.</b>
					Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans erfolgte die Ermittlung der Lärmbelastung gemäß den gesetzlichen Vorgaben des BImSchG und den dazugehörigen BImSchV nach VBUS und VBEB. Die Abschätzung der Lärmreduzierung erfolgt mit in der Literatur veröffentlichten Werten oder nach Experten-Meinung. Eine Bestätigung durch Straßen.NRW ist nicht erforderlich. Für die Umsetzung des noch zu beschließenden Lärmaktionsplans hat die Stadt Geldern bereits Berechnungen nach RLS-90 erstellen lassen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	Handwerkskammer Düsseldorf	22.04.2014	Frau Raddatz Georg-Schulhoff-Platz 1 40221 Düsseldorf raddatz@hwk-duesseldorf.de	<p>Grundsätzlich begrüßen wir die mit der Aufstellung des Lärmaktionsplans verbundenen Ziele und Strategien zur Reduzierung der verkehrsbedingten Lärmbelastung. Allerdings müssen bei allen Maßnahmen die Standorte der Handwerksbetriebe erreichbar und die Standortqualität insgesamt unbeeinträchtigt bleiben. Zudem ist es im Interesse der von uns zu vertretenden Belange, dass die innerstädtischen Wirtschaftsverkehre im erforderlichen Ausmaß aufrechterhalten werden können. Gerade das Handwerk übt in starkem Maße örtliche Versorgungsfunktion aus und ist aus diesem Grund auf eine gute Mobilität über das städtische Straßennetz angewiesen.</p> <p>Besonders zielführend sind aus unserer Sicht Maßnahmen, die bereits an der Entstehungsquelle der Belastung ansetzen: Durch eine gesunde, funktionelle Nutzungsmischung und eine Stadt der kurzen Wege können lange Anfahrten mit dem Pkw durch die Nähe von Wohnen, Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung und Handel zueinander vermieden werden. Verkehrsverflüssigende Maßnahmen (u. a. "Grüne Welle", Kreisverkehre, spezielle Routenkonzepte) tragen dazu bei, dass die Straßenverkehre stetig und zügig zu-, ab- und durchfließen können. Gleichzeitig muss seltener lärmintensiv beschleunigt werden. Positiver Nebeneffekt dieser lärmreduzierenden Maßnahmen ist die Reduzierung von durch den Verkehr verursachten schädlichen Luftemissionen. Außerdem sollte unseres Erachtens prioritär Lärm optimierte Asphaltdeckschichten zum Einsatz kommen, da hierdurch eine Reduzierung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten in</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
					Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>vielen Fällen entfallen könnte. Besonders effektiv wäre diese Maßnahme in den Bereichen, die durch Fahrbahnschäden gekennzeichnet sind oder ohnehin zur Sanierung anstehen. Verkehrsbeschränkungen und -verbote sehen wir hingegen kritisch, da sie die Funktionalität der Verkehrsführung gefährden und - z. B. als Folge von Ausweichverhalten - die Lärmemissionen in andere Bereiche verlagern. Außerdem könnten hierdurch Anliefer-, Kunden- und Anliegerverkehre ansässiger Gewerbebetriebe beeinträchtigt werden, insbesondere in gemischten Lagen, was zu einer nicht hinnehmbaren Einschränkung der betrieblichen Tätigkeiten vor Ort führen würde.</p>		
			<p>Zu den konkret vorgeschlagenen Maßnahmen beziehen wir wie folgt Stellung:  <b>Umlenkung des Durchgangsverkehrs auf die Achse L 480 - Königsberger Straße - Danziger Straße / Umstufung der B 58:</b>  Wir teilen die Auffassung des Gutachters, zunächst eine Machbarkeitsstudie durchzuführen. Wir regen hierzu eine Einbeziehung der Verkehrsbetriebe und der entsprechenden Straßenverkehrsbehörden an. Konkrete Maßnahmenvorschläge liegen noch nicht vor.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p><b>Herabsetzen der Höchstgeschwindigkeit:</b>  Um die verkehrsbedingten Lärmemissionen zu senken, schlägt der Lärmaktionsplanentwurf bei diversen Teilabschnitten der Belastungsbereiche Einzelfallprüfungen vor, ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bzw. von 70 km/h auf 50 km/h reduziert werden kann. Hiervon betroffen wären auch einige der Hauptverkehrs- bzw. wichtige Ein- und Ausfallstraßen der Stadt (bspw. Teilabschnitte der B 58, der Krefelder Straße, der Klever Straße und der Kapellener Straße), die für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz der Stadt Geldern von großer Bedeutung sind. Anstelle dieser eher den Verkehr behindernden Maßnahme sollte unseres Erachtens das Aufbringen von lärmoptimierten Asphaltdeckschichten in Betracht gezogen werden - und zwar nicht nur bei ohnehin anstehenden Straßensanierungen. Mit Blick auf das Minde-rungspotential dieser Maßnahme ist dies die wirkungsvollere Variante (Herabsetzen Höchstgeschwindigkeit: minus 2-3 dB(A), lärmindernder Asphalt bis zu minus 5 dB(A)). Wir regen daher an, diese Maßnahme soweit wie möglich vorrangig umzusetzen. Da der Belag erst bei Fahrgeschwindigkeiten von rund 40 km/h sein Lärmminde-rungspotential entfaltet, könnten Geschwindigkeitsbeschränkungen dann weitgehend entfallen. Sollte eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an Belastungsschwerpunkten unumgänglich sein, wäre aus unserer Sicht in jedem Fall vorab zu prüfen, wie sich nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkungen Verdrän-gungsverkehre und damit zusätzliche Belastungen für andere vermeiden lassen. Darüber hinaus regen wir die Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben und der Straßenver-kehrsbehörde an.</p>	<p>Tempo 30 dient auch der Erhöhung des Verkehrswiderstands auf der inneren Ortsdurchfahrt, um so die Akzeptanz der angestrebten Umfahrung zu erhöhen. dem verbleibenden Ziel- und Quellver-kehr sind die sehr geringen Verlustzeiten zuzumuten. Zudem wird durch Tempo 30 die Verkehrssicherheit im Ortskern spür-bar erhöht, was die Förderung des Fuß-gänger- und Fahrradverkehrs dient wie auch die Aufenthaltsqualität erhöht. Da es sich in jedem Fall um eine Einzelfall-entscheidung durch die Straßenver-kehrsbehörde handelt, sind die Maß-nahmen entsprechend als Einzelfallprü-fung ausgewiesen.</p>	
			<p><b>Lkw-Fahrverbote:</b>  Ebenso wie ein Herabsetzen der Höchstgeschwindigkeit wird bei einer Vielzahl von Teilabschnitten an den Belastungsschwerpunkten ein nächtliches - z. T. nach erfolgter Umstufung der B 58 auch ganztägiges - Lkw-Fahrverbot als Maßnahme ins Spiel ge-bracht. Hierzu sollen Einzelfallprüfungen erfolgen. Zu dieser Maßnahme verweisen wir nochmals auf die o. g. Argumente für eine Verkehrsverflüssigung bzw. für lärmmin-dernde Asphaltdeckschichten, die eindeutig zu favorisieren sind. Es muss unseres Erachtens unbedingt sichergestellt werden, dass Anliefer- und Anliegerverkehre an-</p>	<p>Es ist gerade das Ziel des Umstufungs-konzepts, vor allem den Lkw-Verkehr aus der heutigen Ortsdurchfahrt heraus-zunehmen. Mit welchen Folgen mögli-cherweise zu rechnen ist, ist Gegen-stand der Machbarkeitsstudie. Dass die Betriebe erreichbar bleiben müssen,</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>sässiger Gewerbebetriebe und die Erreichbarkeit allgemein sichergestellt sind. Ansonsten würde dies zu einer nicht hinnehmbaren Einschränkung der betrieblichen Tätigkeiten vor Ort führen. Sollten ein Fahrverbot unumgänglich sein, sprechen wir uns dafür aus, die ansässigen Unternehmen in den Prozess einzubeziehen. Außerdem wäre auch hier vorab zu prüfen, ob eine Umsetzung nicht zu Verdrängungsverkehren und damit zu zusätzlichen Belastungen für andere (Wohn-)Gebiete führen würde.</p>	<p>steht außer Frage.</p>	
			<p><b>Fahrbahnverengungen/Erhöhung der Fassadenabstände:</b>  Als flankierende Maßnahme von Temporeduktionen werden im Gutachten mancherorts Schutzstreifen oder Radstreifen zur optischen Einengung der Fahrbahn und zur Fassadenabstandserhöhung vorgeschlagen. Hierdurch werden unseres Erachtens lärminensitive Brems- und Beschleunigungsvorgänge zwangsläufig zunehmen. Insbesondere in den Bereichen, die häufig durch den Linienbusverkehr frequentiert werden, könnten sich diese Maßnahmen als kontraproduktiv erweisen, da sie u. a. eine Behinderung des ÖPNV zur Folge haben. Möglicherweise müssten in der Konsequenz mehr Busse eingesetzt werden, weil Fahrpläne in ihrer jetzigen Form nicht mehr eingehalten werden könnten. In seiner Rolle als Alternative zum motorisierten Individualverkehr könnte der ÖPNV hierdurch schlechter gestellt werden, was aus unserer Sicht unbedingt zu vermeiden ist. Die Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans wurde mit der Kreishandwerkerschaft Kleve als örtliche Vertretung des Handwerks abgestimmt.</p>	<p>Die notwendigen Mindestmaße entsprechend den gängigen Richtlinien werden selbstverständlich eingehalten.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>



Anhang I.3  
Hinweise aus der Information und Mitwirkung der  
Öffentlichkeit – 2. Phase

**2. Mitwirkungsverfahren Lärmaktionsplan Geldern 2. Stufe vom 27. März 2025 bis 4. Mai 2015 – Mitwirkung allgemeine Öffentlichkeit**

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	29.04.2015	<p><b>Bezug auf Nordwall-Ecke Hartstr./Harttor</b> Bei dem Verkehrsaufkommen und dem wahnsinnigen Lkw-Verkehr (auch ohne der derzeitigen Sperrungen) ist der Lärm unerträglich. Die Lkw fahren häufig mit zu hoher Geschwindigkeit. Beispiel: Lkw vom Nordwall kommend brettern an der Ampel nach rechts zum Harttor. Mehrmals täglich nimmt ein Lkw die Kurve zu eng und überfährt die Bordsteinkante, dabei verrutscht auch noch oftmals die Ladung, so dass starke Erschütterungen im ganzen Haus spürbar sind. Dies ist für uns sehr beängstigend (Risse usw.). Einerseits stellt man das Haus unter Denkmalschutz, andererseits wird nicht dafür gesorgt, dass es "behütet" wird.</p>	Diese Wirkungen zu verringern, ist ein wesentlicher Grund, die Umstufung zu prüfen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		<p>Wir plädieren für eine Umlegung der B 58 auf die Stadttangente - generelles Lkw-Verbot! Nicht nur wie in Ihrem Schreiben von 6:00 bis 22:00 Uhr.</p>	Die Maßnahmenvorschläge beinhalten die Einzelfallprüfung eines Lkw-Verbots von 22:00 bis 6:00 Uhr unter dem Aspekt der Lärminderung. Die Tageszeiten sind getrennt aufgeführt, da das unterschiedliche Verkehrsaufkommen tags und nachts eine unterschiedliche Lärminderung nach sich zieht. Eine zeitliche Ausdehnung ist kann nach einer Umstufung geprüft werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Umgehend Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für Lkw.	Tempo 30 ist als genereller Maßnahmenvorschlag Teil des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	03.05.2015	<p><b>Bezug auf Knotenpunkt Weseler Straße/ Danziger Straße/ Stettiner Straße</b> Im Lärmaktionsplan wird ein ganzes Maßnahmebündel vorgeschlagen, um möglichst viel Verkehr aus der Innenstadt heraus zu halten und den Verkehr stadteinwärts bevorzugt auf die Danziger bzw. die Stettiner Straße zu leiten. Das soll durch Stärkung der Fahrbeziehung von Süden nach Osten über die Achse Duisburger Straße – Vernumer Straße – Stettiner Straße erreicht werden. Dazu freie Rechtsabbiegefahrstreifen in die Danziger Straße und von der Stettiner Straße in die östliche Weseler Straße. Die Steuerung der Lichtzeichenanlage zu Lasten der Fahrbeziehungen östliche/ westliche Weseler Straße soll das unterstützen.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Den größten positiven Lärm-Effekt bringt die Entlastung von Weseler Straße und Innenstadt vom Lkw-Durchgangsverkehr.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Stadtauswärts soll auf der Weseler Straße die Anzahl der Fahrspuren und damit die Straßenbreite verringert werden. Dies führt m. E. dazu, dass schnell ein Rückstau auf der Weseler Straße entsteht, da der Verkehr auf einer Spur, unterstützt (behindert) durch die Lichtzeichenanlage, nicht zügig abfließen kann. Durch Stau erhöhen sich schädliche Luftemissionen und die Lärmbelastung für die Anwohner.	Die angeführten Effekte zu vermeiden, ist Aufgabe der Machbarkeitsuntersuchung. Zur Verdeutlichung wird der Text im LAP umformuliert.	<p>Umformulierung: "Knotenpunkt Weseler Straße/ Danziger Straße/ Stettiner Straße – <b>Prüfauftrag</b> Umformulierung: "Prüfung einer Entfernung des freien Rechtsabbiegefahrstreifens in die Stettiner Straße, Prüfung einer Aufgabe des Linksabbiegefahrstreifens in die Danziger Straße und der Verengung der Fahrbahn auf max. 7,00 m. ...Eine Untersuchung der Rückbaupotenziale <del>Die Maßnahme</del> ist Gegenstand des Umstufungskonzepts und ist dort festzuschreiben."</p>
Ein Kreisverkehr dürfte an dieser Stelle die bessere Lösung sein, da damit auch die Anzahl der Fahrspuren verringert wird und zugleich der Verkehr fließen kann. Ein Kreisverkehr an dieser Stelle kann so gestaltet werden, dass der rechts abbiegende Verkehr stadtauswärts in die Stettiner Straße sowie stadteinwärts auf die Danziger Straße schneller erfolgen kann (Bypass, Turbokreisverkehr). Die weitere Planung sollte an dieser Stelle einen Kreisverkehr bevorzugen. Wird der Verkehrswiderstand an diesem Knoten-	Beabsichtigt ist die Lenkung der Verkehrsströme. Das ist über einen Kreisverkehr nicht möglich. Eine Verdrängung des Pkw-Verkehrs auf "Schleichwege" ist durch die Umstrukturierung der Kreuzung nicht zu erwarten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.		

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>punkt über Gebühr erhöht, werden sich Pkw-Fahrer „Schleichwege“ durch Wohngebiete suchen, um schneller ans Ziel zu kommen. Das dürfte aber nicht der gewünschte Effekt sein.</p> <p>Eine Allee bietet neben der optischen Verringerung der Straßenbreite auch gestalterisch eine Aufwertung dieser breiten Ausfallstraße. Im LAP II wird u. a. eine Verdichtung der beidseitigen Baumstandorte zu geschlossenen Baumreihen (Alleen) vorgeschlagen. Wenn jedoch auf der Südseite der Straße durch zusätzliche Baumbeete die Allee vervollständigt werden soll, fallen dort Parkmöglichkeiten auf dem Seitenstreifen weg. Ohnehin gibt es auf der Weseler Straße nicht genügend Parkplätze. Einige Anwohner auf der Südseite haben bereits reagiert und ihre Vorgärten in Pkw-Stellplätze umgewandelt. Das trägt sicherlich nicht zu einem positiven Erscheinungsbild dieser Straße bei. Als Lösung des Parkproblems schlage ich die Schaffung von Parkplätzen auf der kompletten Südseite sowie auf der Nordseite der Straße im jetzigen Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Fahrradweg vor. Der Grünstreifen wird jetzt schon von zahlreichen Pkw regelmäßig nach 17 Uhr sowie an Wochenenden als Stellfläche genutzt. Die Autos stehen dabei auch deutlich auf dem Geh-/Fahradweg. Zwischen den Bäumen ist ausreichend Platz für einige Parkplätze. Und die Straße ist breit genug für den Ausbau von Parkbuchten.</p>	<p>Dazu kommt, dass eine lichtsignalgesteuerte Kreuzung eine höhere Kapazität als ein Kreisverkehr hat.</p> <p>Die detaillierte Ausgestaltung der Maßnahmen ist nicht Gegenstand des strategisch angelegten Lärmaktionsplans. Die Maßnahmendetaillierung, und damit die Berücksichtigung dieses Hinweises, ist Gegenstand der weiteren Verfahrensschritte zur Umsetzung, wird jedoch ergänzend als Vorschlag genannt.</p>	<p>Änderung/ Ergänzung: "Um den Parkraum nicht unnötig zu verringern sollten neue Baumstandorte mit Baumscheiben überfahrbar gestaltet werden. Weiterhin ist eine teilweise Verkleinerung bestehender Baumscheiben oder sogar deren Umgestaltung als Baumstandort mit Baumscheibe denkbar."</p>
		<p>Ein Ausbau der Haltestelle Fürstenberger Straße zum Buskap kann nur begrüßt werden. An gegenüber liegender Haltestelle auf der Nordseite blockiert der Bus bislang nur kurz die Fahrbahn. Das funktioniert seit Jahren problemlos.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>An den Ausfahrten von der Tankstelle ist die Fahrbahn durch parkende Autos schwer einsehbar. Pflanzbeete statt vorgeschlagener Baumbeete können dort das Parken verhindern, die Sicht erheblich verbessern und die Verkehrssicherheit erhöhen.</p>	<p>Die detaillierte Ausgestaltung der Maßnahmen ist nicht Gegenstand des strategisch angelegten Lärmaktionsplans. Die Maßnahmendetaillierung, und damit die Berücksichtigung dieses Hinweises, ist Gegenstand der weiteren Verfahrensschritte zur Umsetzung.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Einbiegung Fürstenberger Straße: Im Knotenpunkt Weseler Straße/ Fürstenberger Straße gefährdet der gegenläufige Radweg Fahrradfahrer stadtauswärts. Autos, die von der Fürstenberger Straße in die Weseler Straße einbiegen, können den Fahrradweg von der Haltelinie aus stadteinwärts nur begrenzt einsehen (Hecke am Eckgrundstück). Daher halten einige Fahrzeuge erst deutlich jenseits der Haltelinie und blockieren den Weg für die vorfahrtsberechtigten Radfahrer von rechts. Auch beachten Autofahrer nicht immer den (Fahrrad) Rechtsverkehr, wenn sie von der Fürstenberger Straße nach rechts in die Weseler Straße abbiegen. Meist erfolgt nur ein kurzer Blick (wie üblich) nach links. Hier bietet ein Fahrradstreifen auf der Südseite der Weseler Straße Fahrradfahrern mehr Sicherheit und mindert das Unfallrisiko an dieser Stelle.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>In Höhe Einmündung Bogenstraße (In Verlängerung des Fußwegs von der Helene-Weber-Straße Straße zur Weseler Straße) kann eine Querungshilfe/ begrünten Verkehrsinsel analog Weseler Straße/ Fürstenberger Straße oder wie im LAP II in Verlängerung des Fußwegs von der Limburger Straße zur Weseler Straße vorgeschlagen, für Fahrradfahrer und Fußgänger aus dem südlichen Wohngebiet den sicheren Weg auf die andere Straßenseite ermöglichen.</p>	<p>Die Maßnahme wird unterstützt, da ein Übergang im Bereich der Schule fehlt.</p>	<p>Ergänzung LAP: "Prüfung einer gesicherten Überquerung in Höhe Bogenstraße u. a. zur Sicherung des Schülerverkehrs."</p>
		<p>Die im LAP II sowie hier vorgeschlagenen Maßnahmen mindern die Lärmbelastung der Anwohner und erhöhen die Verkehrssicherheit. Die Sicherstellung eines flüssigen Verkehrs für alle Verkehrsträger sollte jedoch auch Ziel der Planung sein. Werden diese Grundsätze beherzigt, gewinnt nicht nur die westliche Weseler Straße an Attraktivität für Anwohner und Nutzer. Der Rat der Stadt Geldern muss entscheiden, wie wichtig ihm diese Ziele sind.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
3	30.04.2015	<p><b>Bezug auf Knotenpunkt B 58/ Danziger Straße/ Weseler Straße/ Stettiner Straße</b></p> <p>Die Maßnahmenvorschläge des Planungsbüros für den Rückbau der westlichen Einmündung Weseler Str. in den Knotenpunkt kann ich nicht nachvollziehen.</p> <p>Die aufgeführten Maßnahmen Entfernung des freien Rechtsabbiegefahrstreifens in die Stettiner Str. und</p>	<p>Die detaillierte Ausgestaltung der Maßnahmen ist nicht Gegenstand des strategisch angelegten Lärmaktionsplans. Die Maßnahmendetaillierung, und damit die Berücksichtigung dieses Hinweises, ist Ge-</p>	<p>Umformulierung: "Knotenpunkt Weseler Straße/ Danziger Straße/ Stettiner Straße – Prüfauftrag Umformulierung:</p>

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>Aufgabe des Linksabbiegefahrstreifens in die Danziger Str. würden dazu führen, dass ein enormer Rückstau von Fahrzeugen an der Kreuzung stadteinwärts entstehen würde. Es würde nur noch ein Fahrstreifen stadtauswärts vorhanden sein. Durch die Bevorzugung der neuen Hauptachse B 58/ Danziger Str. würde sich bei dem von Ihnen festgestellten Fahrzeugaufkommen eine lange Autoschlange vor der Ampel bilden. Diese besteht schon jetzt zu den Hauptverkehrszeiten bei 3 Fahrstreifen und würde sich noch verlängern.</p>	<p>gegenstand der weiteren Verfahrensschritte zur Umsetzung. Die angeführten Effekte zu vermeiden, ist Aufgabe der Machbarkeitsuntersuchung. Zur Verdeutlichung wird der Text im LAP umformuliert.</p>	<p>"Prüfung einer Entfernung des freien Rechtsabbiegefahrstreifens in die Stettiner Straße, Prüfung einer Aufgabe des Linksabbiegefahrstreifens in die Danziger Straße und der Verengung der Fahrbahn auf max. 7,00 m. ... Eine Untersuchung der Rückbaupotenziale Die Maßnahme ist Gegenstand des Umstufungskonzepts und ist dort festzuschreiben."</p>
		<p>Sollte man wirklich die Fahrbahn auf 7 m einengen, könnte nur ein Kreisverkehr das Verkehrsproblem lösen. Dabei kann der rechts abbiegende Verkehr aus Richtung Issum z. B. über einen Bypass wie er z. Zt. Höhe Sport Dorenkamp entsteht geführt werden.</p>	<p>Beabsichtigt ist die Lenkung der Verkehrsströme. Das ist über einen Kreisverkehr nicht möglich. Eine Verdrängung des Pkw-Verkehrs auf "Schleichwege" ist durch die Umstrukturierung der Kreuzung nicht zu erwarten. Dazu kommt, dass eine lichtsignalgesteuerte Kreuzung eine höhere Kapazität als ein Kreisverkehr hat.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Bisher reden wir nur über den Lärm. Von genauso großer Bedeutung ist hier aber auch die Luftverschmutzung. Es ist festzustellen, dass die Belastung durch die Abgase der anhaltenden und wartenden Fahrzeuge in letzter Zeit enorm gestiegen ist. Sollte der Verkehr nur noch einspurig aus der Stadt erfolgen, wird auch hier die Belastung durch wartende oder anfahrende Fahrzeuge deutlich erhöht. Hierbei sollte auch auf die Bewohner des Wohngebietes hinter dem Lärmschutzwall Rücksicht genommen werden. Ein Lärmschutzwall hält die Abgase nicht auf.</p>	<p>Schadstoffimmissionen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Im Vordergrund der Lärmschutzmaßnahmen sollte meiner Meinung nach die Flüssigkeit des Verkehrs stehen. Das heißt, die Fahrzeuge sollten so wenig wie möglich stehen. Das kann man meiner Meinung nach nur durch einen Kreisverkehr erreichen. Man würde so auch automatisch die Geschwindigkeit in diesem Bereich verringern und der Tempo 30-Bereich könnte entfallen das kurze Stück macht eh keinen Sinn. Sicherlich würde so eine Maßnahme mehr Geld kosten, aber die Stadt Geldern hat ja mit der Herstellung mehrerer Kreisverkehre in letzter Zeit gezeigt, dass sie es aus Steuergeldern finanzieren kann.</p>	<p>Lärmtechnisch ist mit einem Kreisverkehr eine Lärminderung von ca. 1 dB(A) verbunden. Brems- und Anfahrgeräusche sind auch hier nicht zu vermeiden. Eine Veränderung der Schadstoffimmissionen ist nicht gegeben.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p><b>Allgemein</b> Nicht nachzuvollziehen ist die Erneuerung der Deckschicht mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht. Jeder kann mittlerweile im Internet nachlesen, dass sich dieser Asphalt erst ab einer Geschwindigkeit von ca. 50 km/h auf den Lärm auswirkt. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h macht also überhaupt keinen Sinn. Und wer soll die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung überwachen?</p>	<p>Der Hinweis ist nur zum Teil richtig. Inzwischen liegen umfassende Erfahrungen mit lärmindernden Asphaltdeckschichten (keine offenporigen Asphalt!) auch für Geschwindigkeiten von 50 km/h und darunter vor (siehe u.a. Veröffentlichung UBA/BASl).  Überwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
4	04.05.2015	<p><b>Bezug auf Kapellener Straße/ Umstufungskonzept</b> Die von der Stadt Geldern geplante Entlastung im Bereich Nordwall, kann ich durchaus nachvollziehen und nur zustimmen. Doch sollte diese nicht zu Lasten der Anwohner der Kapellener Straße, Königsbergerstraße, Danziger Straße gehen, da hiermit das Problem nur verschoben wird. Denn auch viele der Anwohner der Umgehungsstraße B 58n haben heute schon eine Verkehrsbelastung von mehr als 8.500 bis 11.500 Fahrzeugen und einen Lärmpegel über 70 dB(A). Vielmehr soll der Planungsstatus der seit langem geplanten B 58 Umgehung wieder im Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden und weiter Richtung Realisation verfolgt werden. Um damit der Aussage des Verkehrsministers vom 17.05.2014 gerecht zu werden. Zitat RP vom 17.05.2014: <i>Positive Nachrichten von den Gelderner Genossen: Fraktionsvorsitzender Hejo Eicker und Vor-Vorgänger Jörg Grahl kündigten jetzt gegenüber der RP an, dass sich Michael Groschek in das Thema "Verlegung der B 58" eingeschaltet hat. Beide zitieren den NRW - Verkehrsminister: "Ich unterstütze gerne jede ver-</i></p>	<p>Erklärtes Ziel des LAP ist, die Situation in der Innenstadt deutlich zu entlasten, ohne an der Danziger Straße die Immissionen zu erhöhen. In Kapitel 9.1 - Strategische Maßnahmen – werden Hinweise gegeben, wie dieses Ziel erreicht werden kann. Selbst wenn sie in den neuen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird, ist ein Bau der "großen" Umgehung der B 58 zeitlich derzeit nicht abzusehen – sicher nicht vor Mitte der 2020er Jahre. Angesichts der hohen Lärmbelastung müssen deshalb Wege begangen werden, die kurzfristiger zu einer in der Summe geringeren Lärminderung führt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p><i>nünftige Lösung, die die Menschen in der Gelderner Innenstadt vom Lärm entlastet, sofern dadurch nicht Anwohner an anderer Stelle mehr belastet werden.</i> "Quelle: <a href="http://www.rp-online.de/nrw/staedte/geldern/verlegung-der-b-58-minister-stellt-antrag-aid-1.4240660">http://www.rp-online.de/nrw/staedte/geldern/verlegung-der-b-58-minister-stellt-antrag-aid-1.4240660</a></p>		
		<p>Die angenommenen Verkehrszahlen in den Gutachten sind unplausibel und geschönt! Ich verweise auf meine beigefügte GEGENDARSTELLUNG ZUM LÄRMAKTIONSPLAN. Diese beinhaltet meine wichtigsten Ergebnisse / Verweise.</p>	<p>Die Behauptung, das Gutachten sei geschönt, entbehrt jeder Grundlage und wird deshalb mit aller Deutlichkeit zurückgewiesen! Die dem Gutachten zugrunde liegenden Daten und Fakten sind nicht nur in diesem Verfahren für jedermann einsehbar. Die Verwaltung hat keine Anhaltspunkte dafür, dass diese nicht nach anerkannten Regeln erhoben worden sind. Welche Wertungen und Konsequenzen daraus zu ziehen sind, ist eben Gegenstand jenes Verfahrens.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Ich stelle an die Politik/ Entscheider folgende Forderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wiederaufnahme des Antrages der Ortsumgehung B 58 in den Bundesverkehrsplan 2015. Es ist zweckmäßig, eine auf einer Langzeitmessung basierende Verkehrsprognose bis 2025 zu erstellen. (Da laut Verkehrsprognose 2025 vom Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur zu erwarten ist, dass die Verkehrsdichte bis zu 20 % zunehmen wird.) Zusätzlich sollte geklärt werden, welche Verkehrsbelastung über die B 58n zu erwarten ist, die durch die geänderte Verkehrsleitung zwischen B 58 und B 9 aus und in Richtung Krefeld bzw. Wachtendonk zu erwarten ist! Korrektur des Lärmaktionsplans bzw. des Umstufungskonzeptes zum Lärmaktionsplan und Vorlage dieser den Entscheidungsträgern.</li> </ul>	<p>Selbst wenn die B 58n in den neuen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird, ist ein Bau der "großen" Umgehung der B 58 zeitlich derzeit nicht abzusehen – sicher nicht vor Mitte der 2020er Jahre. Angesichts der hohen Lärmbelastung müssen deshalb Wege begangen werden, die kurzfristiger zu einer in der Summe geringeren Lärminderung führt. Die B 58n kann unabhängig vom LAP weiterverfolgt werden, wenn der Stadtrat mit entsprechenden Beschlüssen die Verwaltung hierzu auffordert.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konkrete Benennung der Maßnahmen und deren Umsetzung, der in den Gutachten genannten Empfehlungen zur Lärmreduzierung vor der Umstufung.</li> </ul>	<p>Der Lärmaktionsplan ermittelt den Bedarf an Lärmschutzmaßnahmen. Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung ist die konkrete Umsetzbarkeit zu prüfen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zusätzlich zu den lärmindernden Straßenbelägen, aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden an allen besiedelten Grundstücken im Verlauf der B 58n.</li> </ul>	<p>Die Prüfung entsprechender Ansprüche ist Gegenstand der Machbarkeitsuntersuchung.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eine Fußgänger-Ampelanlage an der Realschule zur Fleuth.</li> </ul>	<p>Die Prüfung flankierender Maßnahmen ist Gegenstand der Machbarkeitsuntersuchung.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Beantwortung der Frage: Was ist mit der Planung der Unterführung der Bundesbahn an der Kapellener Straße die Herr Janssen bereits 2008(?) im Veerter Ortsgespräch erwähnte?</li> </ul>	<p>Die Maßnahme steht weder beim Eisenbahnbundesamt noch beim Land auf der Prioritätenliste. Diese sind im Internet einsehbar. Eine Übernahme der Kosten kommt für die Stadt nicht in Frage, da es sich um Millionenbeträge handelt, die aus dem städtischen Haushalt nicht finanziert werden können.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Meine grundsätzliche Sorge ist, dass die Politik aufgrund fehlerhafter und unvollständiger Grundlagen und Informationen Tatsachen schafft, welche dann wegen der DANN neu entstandenen Situation nicht mehr korrigiert werden können. Ob den Anwohnern eine Entschädigungsleistung als Ausgleich für den Wertverlust der Immobilien zu zahlen ist, werde ich über einen Rechtsanwalt prüfen lassen.</p>	<p>Die Aussage, dass die Politik aufgrund fehlerhafter und unvollständiger Unterlagen entscheidet, wird zurückgewiesen. Die Verwaltung hat keine Anhaltspunkte dafür, dass diese nicht nach anerkannten Regeln erhoben worden sind. Welche Wertungen und Konsequenzen daraus zu ziehen sind, ist eben Gegenstand jenes Verfahrens. Der strategisch angelegte Lärmaktionsplan nennt</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			die Maßnahmen, die zur Lärminderung beitragen können. Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung als Teilmaßnahme des LAP wird untersucht, wie die Maßnahmen umgesetzt werden können, u. a. auch, ob sich daraus Ansprüche seitens der Anlieger ergeben.	
		Gegendarstellung zum Lärmaktionsplan und dem daraus abgeleiteten Umstufungskonzept: Nach Durchsicht der Gutachten drängt sich mir der Verdacht auf, dass es nie das Ziel war, mit den Gutachten Lärminderungspotenzial zu finden. Es sollte hiermit lediglich ein Argument für die Umlegung der B 58 gefunden werden. Dieses erkennt man an verschiedenen Details: Im „Lärmaktionsplan“ auf Seite 29 steht im Feld Verkehrskonzepte „Verkehrsgutachten für die Umwidmung der B 58 auf der Ortsdurchfahrt Geldern 2011“! Diese wurde wohl nach einem Ratsantrag in Auftrag gegeben. Siehe hierzu: <a href="http://www.geldern-kann-mehr.de/jahr-2011/bpa11/">http://www.geldern-kann-mehr.de/jahr-2011/bpa11/</a>	Der Lärmaktionsplan ist kein Gutachten, sondern eine kommunale Pflichtaufgabe zur Erfüllung des von der EU vorgeschriebenen gemeinsamen Konzepts zur Bewertung und Bekämpfung von gesundheitsschädigendem Umgebungslärm. In Kapitel 8. sind pflichtgemäß alle bisherigen Maßnahmen und Aktivitäten der Stadt Geldern mit lärmminderndem Charakter aufgeführt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Außerdem wurde der Südwall, die Bahnhofstraße, die Hartstraße, die Danzigerstraße, der Mühlenweg und die Gebäude an der Bahnlinie lärmtechnisch nicht beurteilt, obwohl hier eine starke Lärmbelastung durch Busse und Bahn gegeben ist. Auf Seite 19 steht: „Die Königsberger Straße stellt keine Belastungsachse dar“, obwohl diese bereits mit mehr als 65 dB(A) belastet ist!	Im Lärmaktionsplan wird ausgeführt, dass aktuelle Daten für den Schienenlärm vom Eisenbahnbundesamt erst im November 2014 vorgelegt wurden, die Daten waren aber noch nicht verfügbar. Inzwischen ist klar, dass in der Stadt Geldern der Bahnlärm aufgrund der gesetzlichen Vorgaben nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans ist, da auf der Schienenstrecke weniger als 30.000 Züge/Jahr fahren. Im LAP sind nur Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr zu betrachten. Die genannten Straßen sind deshalb nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Stadt Geldern hat auf freiwilliger Basis im Hinblick auf die in Frage stehende Umstufung der B 58 zusätzlich die kommunalen Straßen Königsberger Straße – Danziger Straße, sowie Geldertor – Krefelder Straße bis zur L 478 zusätzlich berechnen lassen.	Änderung: Anpassung des Textes an die aktuelle Datenlage des EBA zur Beurteilung des Schienenlärms.
		Die Maßnahmen, die im „Lärmaktionsplan“ zur Lärmreduzierung aufgezeigt sind, basieren überwiegend auf Verkehrsumlenkung über die B 58n, die als „Nordtangente“ über die Danzigerstraße, Königsbergerstraße und Kapellener Straße führt. Zusätzlich soll der Verkehrsfluss und somit die Lärmbelastung auf der alten B 58 durch Tempo 30 Zonen und Lkw- Fahrverbote reduziert werden. Diese Maßnahmen sollen kurzfristig umgesetzt werden!	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Lärmmindernde Maßnahmen wie z.B. Erneuerung der Asphaltbeläge sind mittelfristig bis 2018 vorgesehen. Zitat „Lärmaktionsplan“ Seite 81: „Real ist damit zu rechnen, dass nicht alle Maßnahmen bis 2018 umgesetzt werden können“.	Die Jahresangabe 2018 bezieht sich auf das Jahr, in dem LAP fortzuschreiben ist. Der Begriff "langfristige Maßnahmen" umfasst deshalb im Lärmaktionsplan alle Maßnahmen, die voraussichtlich erst nach 2018 umgesetzt werden können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. Lärmschutzfenster und Gabionenwände müssen erst noch im Einzelfall geprüft werden. Letztere sind, mit einer Ausnahme, erst gar nicht vorgesehen! Lärm-	Es geht um die Verringerung von <u>Umgebungslärm</u> . Lärmaktionspläne gehen deshalb grundsätzlich vor-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		schutzwände werden im „Lärmaktionsplan“ nur als private Lärmschutzmaßnahmen empfohlen.	rangig von aktiven Maßnahmen aus, um die Emissionen zu reduzieren. Nur so kann eine nachhaltige Pegelminderung im Außenraum erreicht werden. Schallschutzfenster bieten passiven Lärmschutz und schützen nur den Innenraum. Sie sollen deshalb erst dann angewendet werden, wenn alle übrigen Maßnahmen nicht ausreichend greifen. Dabei sind Schallschutzwände/-walle im städtischen Raum schon aus Stadtbildgründen nur selten umsetzbar.	
		Im „Umstufungskonzept“ auf den Seiten 54 bis 61 findet man die unterschiedlichsten Berechnungszahlen: Es wurden von 1180 SV/Tag bis 1491 SV/Tag (Schwerverkehr) 122 LKW Fahrer befragt. 85 LKW könnten hiervon umgeleitet werden, was ca. 70% entspricht. In der Tabelle auf Seite 58 spricht man von ca. 969 und 995 umzuleitenden LKW, was in etwa 70% entsprechen könnte. Bei der anschließenden Berechnung des zu verlagernden Verkehrsstroms, geht man von 550 LKW aus und für die Berechnung der Verlagerung nimmt man 65% an. Somit kommt man an eine Zahl von 370 LKW, die für die Berechnung der Lärmsteigerung auf der neuen B 58 herangezogen wird. In der „Präsentation“ spricht man von mindestens 370 LKW mit der die alte B 58 entlastet wird! Fazit für die entlasteten Bürger spricht man von mindestens 370 LKW, für die betroffenen Bürger von „nur“ 370 LKW, somit wird die Umlegung verharmlost bzw. geschönt. Wenn man sich die Maßnahmen mit blauer Schrift im „Lärmaktionsplan“ anschaut, wird klar, dass hiermit wahrscheinlich alle LKW umgeleitet werden!	Das Gutachten ist nicht Gegenstand des formellen Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan. Die Behauptung, das Gutachten sei geschönt, entbehrt jeder Grundlage und wird mit aller Deutlichkeit zurückgewiesen! Die Verwaltung hat keine Anhaltspunkte dafür, dass diese nicht nach anerkannten Regeln erhoben worden sind. Welche Wertungen und Konsequenzen daraus zu ziehen sind, ist eben Gegenstand jenes Verfahrens.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Auf Seite 61 steht, dass die Differenz zwischen den abgeschätzten 1000 Kfz/Tag und der tatsächlichen Zählung 1600 Kfz/Tag so gering ist, dass diese keine Konsequenzen für die Ergebnisse und Maßnahmen zum „Lärmaktionsplan“ ergeben. Dass diese Differenz von 600 Kfz/Tag fast ausschließlich LKW sind, wurde hier nicht erwähnt!		Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Wenn man die geschönten Verkehrszahlen von ca. 370 LKW und ca. 700 PKW annimmt, statt der zu erwartenden 969 bis 995 LKW, errechnet sich an der B 58n eine zusätzliche Lärmbelastung von 2 – 3 dB(A), statt zu erwartenden 10dB(A).		Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Wenn man weiß, dass Gerichte in der Regel erst ab einer Steigerung von 2 -3 dB(A) für einen Lärmschutz entscheiden. Dabei ist auffällig, dass je nachdem welche Zahlen man als Berechnungsgrundlage annimmt man mit dem Ergebnis unter oder über den Werten liegt ab dem für Lärmschutz bei den Betroffenen zu sorgen ist! Hierbei liegt die Vermutung nahe, dass die Zahlen bewusst so gewählt wurden, dass man unter diesen Grenzwerten liegt. Siehe Abschnitt 7.2 auf Seite 81 im „Umstufungskonzept“.		Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Auf Seite 74 (Datum: 15.04.2015) sieht man die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Königsbergerstraße / Danzigerstraße noch mit „Tempo 70“ eingezeichnet, obwohl hier schon seit 2014 „Tempo 50“ gilt! Auf das bestehende „Tempo 50“ hat das Planungsbüro Richter-Richard in seiner Präsentation in der Ratssitzung am 04.02.2015 bereits hingewiesen. Der Dozent machte darauf aufmerksam, dass das Datum der „Tempo 50 Einführung“ „taktisch ungünstig gewählt wurde“, da dieses bei der Verlegung der B 58, als Status Quo angesehen werden kann!		Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Im „Umstufungskonzept“ in der Tabelle auf Seite 82 stehen die Immissionsgrenzwerte für die „Lärmvorsorge für Krankenhäuser und Schulen“ mit 57dB(A) Tag / 47dB(A) Nacht. Im „Lärmaktionsplan“ auf Seite 25 steht, dass keine Schulen oder Krankenhäuser von Lärm über 65dB(A) betroffen sind. Auf Seite 77 und 78 im „Umstufungskonzept“ sieht das in der Grafik anders aus.		Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Auf Seite 80 steht, dass „die geplante Umstufung erhebliche Wirkung auf die Lärmsituation hat“.		Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		In der „Präsentation zum Lärmaktionsplan“ (Vortrag See Hotel) auf Seite 15 sind die Verhältnisse zwischen PKW und LKW verzerrt dargestellt. Hier heißt es, dass ein Lkw lauter als 10 PKW ist. Im Anhang 3	Lkw sind aufgrund verschärfter Zulassungsverordnungen in den letzten Jahren deutlich leiser gewor-	Änderung: <b>„Faustformel: Die Reduktion einer Lkw-Fahrt entspricht der Minderung um mindes-</b>

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		im „Lärmaktionsplan“ steht, „Faustformel: Die Reduktion einer LKW Fahrt entspricht der Minderung von 20 PKW Fahrten. Statt hier die Minderung von 20 PKW aufzuführen wird lieber von mindesten 10 gesprochen.	den. Die im Anhang genannte Faustformel ist veraltet und wird aktualisiert.	tens 10 Pkw-Fahrten"
		Auf Seite 14 im „Umstufungskonzept“ kommen im Kreisverkehr auf der Hartstraße ca. 600 SV (Schwerverkehr) abhandeln! Wo bleiben diese? Sind das Busse?	Das Gutachten ist nicht Gegenstand des formellen Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Im „Lärmaktionsplan“ auf Seite 75 ist für die Lärmreduzierung auf der Kapellener Straße ein nächtliches LKW Fahrverbot auf der Kleverstraße, zwischen Schulstraße und Kapellener Straße, zur Einzelfallprüfung vorgesehen. Dieses soll -1,5dB(A) bringen. Wie soll das funktionieren?	Dem Hinweis wird nachgekommen.	Änderung: Wegfall der Maßnahmenvorschläge zum nächtlichen Lkw-Verbot auf Klever Straße und Kapellener Straße.
		Auf der gleichen Seite spricht man vom Absiedeln eines Gebäudes, da dieses durch „Straße und Schiene so hoch belastet ist, das ein ausreichender Schutz des Wohnumfeldes nicht möglich ist!“ Die Immissionen durch den Bahnübergang sowie die Kreuzung Klever Straße, Venloer Straße, Harttor, Kapellener Straße, die die Lärmspitze noch erhöhen, sind in der Lärmberechnung nicht mit eingegangen!	Auf der Schienenstrecke verkehren weniger als 30.000 Züge/Jahr. Sie ist damit nicht kartierungspflichtig und geht nicht in die Lärmkartierung des EBA ein. Es bedarf keiner Lärmkarten, dass bei einer bereits hohen Vorbelastung durch den Straßenverkehr der zusätzlich Bahnlärm die Situation weiter verschärft.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die Königsbergerstraße stellt keine Belastungsachse dar, obwohl diese bereits mit mehr als 65 dB(A) belastet ist! Im „Umstufungskonzept“ auf Seite 82 steht sinngemäß, dass man für die Bereiche in den Belastungswerte über 3dB(A) zu erwarten sind (Königsbergerstraße / Danzigerstraße) die benötigten Maßnahmen zu prüfen sind!	Im LAP sind nur Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr zu betrachten. Die genannten Straßen sind deshalb nicht Gegenstand es Lärmaktionsplans. Die Stadt Geldern hat freiwillig im Hinblick auf die in Frage stehende Umstufung der B 58 zusätzlich die kommunalen Straßen Königsberger Straße – Danziger Straße, sowie Geldertor – Krefelder Straße bis zur L 478 zusätzlich berechnen lassen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Auf der Kapellener Straße liegt der Lärmpegel bereits über 70/60dB(A). Somit besteht schon jetzt bei jeder Pegelerhöhung Anspruch auf eine Lärmschutzmaßnahme.	Ggf. sich ergebende Ansprüche der Anlieger sind im weiteren Verfahren zu prüfen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zusätzlich gebe ich zu bedenken, dass entlang dieser Umleitungsstrecke ein zusätzlicher Gefahrenpunkt am Fuß-/Radweg entsteht. Dieser wird täglich von vielen Gelderner und Veerter Schülern als Schulweg genutzt, um an die Realschule „An der Fleuth“ zu gelangen. Hierzu muss mindestens 1mal die Straße überquert werden, ohne eine Ampelanlage! Welche Gefahr hiervon ausgeht, kann man sich leicht vorstellen. Wenn man dann bedenkt, dass in der Schulzeit ca. alle 5 Sekunden ein Auto vorbei fährt mit einem rechnerischen Abstand von ca. 50m, stellt man sich die Frage wie man die Straße gefahrlos queren soll.	Der Hinweis ist im Umstufungskonzept zu beachten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die vorgeschlagene Lösung, einen schallabsorbierenden Fahrbahnbelag zu wählen erscheint ungeeignet. Zum einen sind es nicht nur die Abrollgeräusche, welche für eine Lärmbelästigung sorgen. Ein Großteil der Gebäude befindet sich in Kreuzungsbereichen, die mit Lärmspitzen durch Brems- und Beschleunigungsvorgänge belastet sind. Auch die wartenden Fahrzeuge, insbesondere LKW mit zusätzlich laufenden Kühlaggregaten sorgen für erhöhte Immissionen durch Lärm und Abgase. Das gleiche gilt für das Beschleunigen von LKW, Motorräder und die großen Agrarschleppern.	Lärmindernde Asphaltdeckschichten sind ein bewährtes Mittel des Lärmschutzes.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Mittlerweile nutzen viele Erdbewegungsfirmen diese großen Schlepper als Zugfahrzeuge, da diese wirtschaftlicher sind. Sie sind genau so schnell wie LKW bei geringeren KFZ-Steuern. Die Lärmbelästigung durch diese Schlepper ist nicht nur durch das laute Motorgeräusch hoch, auch die Bereifung hört man Kilometerweit.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
5	04.05.2015	<b>Bezug auf Kapellener Straße/ Umstufungskonzept</b> Das von dem Planungsbüro Richter-Richard entwickelte Umstufungskonzept kann nicht überzeugen. Die Berechnungen sind angreifbar. Die Darstellung der negativen Auswirkungen einer Umstufung des Straßenzuges Danziger Straße / Königsberger Straße / Kapellener Straße ist „geschönt“. Unseres Erachtens könnten die negativen Auswirkungen nur durch die Durchführung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen	Das Gutachten ist nicht Gegenstand des formellen Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan. Die Behauptung, das Gutachten sei geschönt, entbehrt jeder Grundlage und wird mit aller Deutlichkeit zurückgewiesen! Die Verwaltung hat keine Anhalts-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		(Lärmschutzwand) ausgeglichen werden, zumal auch die Freizeitbereiche eines Grundstücks (Garten) Schutz genießen.	punkte dafür, dass diese nicht nach anerkannten Regeln erhoben worden sind. Welche Wertungen und Konsequenzen daraus zu ziehen sind, ist eben Gegenstand jenes Verfahrens.	
6	05.05.2015	<b>Bezug auf Nordwall</b> Ich erinnere mich noch mit Grauen an die Arbeiten als die Fahrbahnen im Bereich "Nordwall" verbreitert wurden. Das hatten damals auch Planer berechnet und für optimal befunden! Die Maßnahmen sollten sich auf die Umlagerung der B58 auf die Stadttangente und ein LKW-Verbot auch nachts beschränken, denn die 40-Tonner rütteln uns in Höhe Nordwall 5 bereits um halb vier Uhr morgens aus dem Bett.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 km/h fände ich persönlich auch gut, nur leider nicht umzusetzen ohne fest installierte Blitzer. LKW sowie PKW fahren bei uns so gut wie nie mit Tempo 50 an die Ampel Kreuzung heran. Im Gegenteil, um die Ampel noch in der grün/orange Phase zu erwischen wird stark beschleunigt um dann zehn Meter vor der Kreuzung/Kurve in Richtung Harrtor stark zu bremsen um die Kurve nehmen zu können.	Die Durchsetzung der Maßnahme ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern muss im weiteren Verfahren beobachtet und ggf. nachgesteuert werden (Displays, Kontrollen, Starenkästen).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
7	05.05.2015	<b>Bezug auf Westwall</b> Es ist mir ein persönliches Anliegen, auf den Zustand des Westalles hinzuweisen. Der Westwall ist eine Straße im Innenstadtbereich, die sich folgendermaßen definiert: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Es befinden sich dort die meisten Baudenkmäler der Stadt Geldern. Dieses Kulturgut gilt es zu erhalten. Das bestehende Verkehrsaufkommen wirkt da kontraproduktiv.</li> <li>2. Eine vorhandene öffentliche Schule, (die sich in den nächsten Jahren in Umnutzung zu Volkshochschule, Seniorenheim, etc.? befinden wird) bedeutet einen hohen Fußgänger- und Personenverkehr.</li> <li>3. Auf dem Westwall befindet sich ein Heim für psychisch kranke Mitmenschen, das Haus Karin, dessen Bewohner einer erhöhten Aufmerksamkeit im Straßenverkehr bedürfen.</li> <li>4. Darüber hinaus finden sich Arztpraxen mit dem entsprechenden Krankenaufkommen.</li> <li>5. Die Straße wird vielfach als Parkstraße zum Einkaufen in der Innenstadt und zum Kirchenbesuch genutzt.</li> <li>6. Der Westwall wird durch eine Wohnbebauung für Familien mit Kindern geprägt. Hier würde die Reduzierung des Verkehrsaufkommens und Straßenlärms deutlich die Wohnqualität &amp; verbessern.</li> <li>7. Die Bewohner des Westalles betreiben ein sehr hohes Engagement bei der Pflege des Stadtbildes, sei es in Form von privat finanzierten teuren Baudenkmalreparaturen, wie auch Pflege der öffentlichen Grünanlagen. Dies könnte und sollte die Stadt unterstützen, allein schon, um durch eine mögliche Verschlechterung des jetzigen Zustandes eine Abwanderung bzw. ein Desinteresse zur Pflege des Stadtbildes bei den Anwohnern aufkommen zu lassen.</li> </ol> In der Anlage habe ich Ihnen die Bemühungen der Westwaller zur Erhaltung bzw. Erhöhung einer attraktiven Innenstadtstraße beigefügt. Ich bitte Sie, sich diese, beginnend bereits 1995 anzusehen. Vielleicht erhalten Sie so einen Einblick des Stadtbildes am Westwall. Leider haben sich unsere Bemühungen bisher nur durch ein zusätzliches Verkehrsaufkommen durch den Neubau des Kaufhauses Kaufland ausgezeichnet. Eine Berücksichtigung des Westalles gibt es im Integrierten Handlungskonzept der Stadt. Dort ist erwähnt, dass man den Westwall, aber auch die anliegenden kleinen Gassen mit ihren alten Häusern, wie z.B. Am Treppchen durch geringe Eingriffe zu einer Altstadt-Atmosphäre verschaffen könnte. Diese Chance sollte sich die Stadt nicht entgehen lassen.	Im LAP sind nur Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr zu betrachten. Die Stadt Geldern hat darüber hinaus eigenständig weitere Straßenzüge, die die Datengrundlagen erfüllen (Verkehrsmenge, regionale Bedeutung) berechnen lassen. Hierzu gehört der Westwall jedoch nicht und ist deshalb nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Stadt Geldern wird die Hinweise jedoch bei den weiteren Planungen zur Aufwertung der Innenstadt mit in die Beurteilung einbeziehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Im Lärmaktionsplan sehe ich eine Hauptfahrbeziehung zwischen dem Nordwall und dem Westwall. Ein dadurch verursachtes erhöhtes Verkehrsaufkommen verhindert meines Erachtens deutlich eine Verbesserung der Lärmsituation am Westwall, ganz im Gegenteil, die Situation wird drastisch schlechter und ist nicht vertretbar. Ich bitte hiermit um einen persönlichen Gesprächstermin, gerne in Verbindung mit einem	Eine Öffnung des Westwalls in beide Fahrtrichtungen ist im Rahmen des Lärmaktionsplans nicht vorgesehen. Die Maßnahme bezieht sich auf eine Änderung der Umlaufzeiten der Lichtsignalanlage zu Lasten	Umformulierung der Maßnahme: "Prüfung einer Änderung der Umlaufphasen im Knotenpunkt Harrtor/ Nordwall/ Westwall zugunsten der Fahrbeziehung Nordwall→Westwall. Beabsichtigt ist

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Ortstermin am Westwall, um Ihnen das gemischte, sehr gelebte und aktive Wohnumfeld auf dem Westwall als Bereicherung für die Innenstadt Gelderns näher zu bringen.	des Arms Harttor. Die Formulierung wird im LAP angepasst, um Missverständnisse zu vermeiden.	keine weitere Belastung des Westwalls, sondern eine Entschleunigung des einfahrenden Verkehrs in den Stadtkern." Änderung der zeichnerischen Darstellung in der Maßnahmenübersicht.
8	06.05.2015	<p><b>Bezug auf Westwall.</b> Wenig begrüßenswert bis unakzeptabel erachte ich die Absicht des Planungsbüros - wenn ich als Laie die Zeichnung richtig deute - eine Hauptfahrbeziehung Nordwall/ Westwall neu zu schaffen. Soll der Westwall in beide Richtungen befahren werden? Das ist nicht hinnehmbar! Lärmaktionsplan kann nicht bedeuten, dass das Verkehrsaufkommen erhöht und der Verkehr beschleunigt wird. Anregung: Keine Befahrung in beiden Richtungen.</p> <p>Schon 1995 haben wir, zusammen mit anderen Nachbarn, zum ersten Mal schriftlich gebeten, das Verkehrsaufkommen zu reduzieren, das Schnellfahren zu unterbinden und Bus- und LKW-Verkehr zu verhindern. Der letzte Punkt ist relativ verbessert worden. Es ist jedoch inzwischen durch Kaufland deutlich mehr PKW-Verkehr entstanden, welcher insgesamt unanständig schnell fährt. Die angeblich "schönste Strasse Gelderns" ist dadurch verloren gegangen und degradiert worden. Anregung: Umwidmung des Westwall in eine Wohnstrasse mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 7 km/h und ansonsten Belassung des Jetztzustandes. Gerne würde ich mit Ihnen einen Termin zur Klärung der Verkehrssituation auf dem Westwall wahrnehmen.</p>	<p>Eine Öffnung des Westwalls in beide Fahrrichtungen ist im Rahmen des Lärmaktionsplans nicht vorgesehen. Die Maßnahme bezieht sich auf eine Änderung der Umlaufzeiten der Lichtsignalanlage zu Lasten des Arms Harttor. Die Formulierung wird im LAP angepasst, um Missverständnisse zu vermeiden.</p> <p>Im LAP sind nur Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr zu betrachten. Die Stadt Geldern hat darüber hinaus eigenständig weitere Straßenzüge, die die Daten Grundlagen erfüllen (Verkehrsmenge, regionale Bedeutung) berechnen lassen. Hierzu gehört der Westwall jedoch nicht und ist deshalb nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Stadt Geldern wird die Hinweise jedoch bei den weiteren Planungen zur Aufwertung der Innenstadt mit in die Beurteilung einbeziehen.</p>	<p>Umformulierung der Maßnahme: "Prüfung einer Änderung der Umlaufphasen im Knotenpunkt Harttor/ Nordwall/ Westwall zugunsten der Fahrbeziehung Nordwall→Westwall. Beabsichtigt ist keine weitere Belastung des Westwalls, sondern eine Entschleunigung des einfahrenden Verkehrs in den Stadtkern." Änderung der zeichnerischen Darstellung in der Maßnahmenübersicht.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
9	08.05.2015	<p>Gemäß § 47 d Abs. 3 Bundesimmissionsschutzgesetz gilt: Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen, Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten.</p> <p>Im Rahmen dieses Beteiligungsrechts und zur Herstellung des für eine sachgerechte Entscheidung des Rates der Stadt Geldern notwendigen Abwägungsmaterials weisen wir darauf hin, dass mit der Umsetzung des Lärmaktionsplanes aufgrund der extrem negativen Folgewirkungen eine oberhalb der in DIN-Norm 18005 und der TA Lärm festgelegten baugebietsspezifischen Orientierungspunkte bzw. Richtwerte neue Lärmbelastung gerade erst eintreten wird. Der Lärmaktionsplan schafft (erstmalig) unzulässigen neuen Lärm. Ohne das Erkennen und Beheben dieser negativen Folgen des Aktionsplanes bleibt dieser abwägungsfehlerhaft und rechtswidrig.</p> <p>Die Erweiterung des Hotelkomplexes einer Vier Sterne-Anlage mit Wellnessbereich und Saunalandschaft um 24 Panorama-Zimmer im Dezember 2014 stellte erst den vorläufigen Schlusspunkt der Fortentwicklung eines Familienbetriebes, in dem bereits die nächste Generation mitarbeitet, dar. Unsere Mandantschaft ist im Südkreis Kleve einer der größten, tariffreien Arbeitgeber im Gastronomiebereich, Umso erstaunlicher ist, dass die nunmehr vorgestellte Planung den wirtschaftlichen Interessen unserer Mandantschaft völlig zuwiderläuft und zu einer Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung im Hotelbereich führen wird, ohne dass zu irgendeinem Zeitpunkt wirklich substantielle Überlegungen hinsichtlich einer Verbesserung der künftigen Lärmbelastung bei Heraufstufung der Danziger Str. zur Bundesstraße jemals durch den von der Stadt Geldern beauftragten Gutachter mit effizientem Erfolg angestellt worden wären. Bereits anlässlich der zwischenzeitlich durchgeführten Erweiterung um einen Nebentrakt hatte unsere Mandantschaft unter dem 9. Juni 2009 durch ein Sachverständigenbüro für Immissionsschutz die in der Anlage beigefügte Verkehrslärmberechnung für den geplanten Erweiterungs-Trakt</p>	<p>Dem entspricht das derzeit laufende Verfahren, an dem sich der Hinweisgeber in der ersten Stufe nicht beteiligt hat.</p> <p>Der strategisch angelegte Lärmaktionsplan beinhaltet nicht den Beschluss zur Umstufung der B 58, sondern die Durchführung einer Machbarkeitsstudie, um die angesprochenen Fragen zu klären.</p> <p>Der strategisch angelegte Lärmaktionsplan beinhaltet nicht den Beschluss zur Umstufung der B 58, sondern die Durchführung einer Machbarkeitsstudie, um die angesprochenen Fragen zu klären.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>und die Bestandsimmobilie durchführen lassen. Den beigefügten Zahlen lässt sich entnehmen, dass schon nach der seinerzeitigen Verkehrssituation auf der Danziger Str. eine Überschreitung des Orientierungswertes zur Nachtzeit vor der südöstlichen Fassade des Bestandsbaues zu ermitteln war (Bl.13). Die nunmehr beabsichtigte Heraufstufung zur Bundesstraße unter vorgegebener Streckenführung für den gesamten Schwerlastverkehr einschließlich der gezielten Heranführung der Verkehrsbelastung im bisherigen Bereich der Gelderner Innenstadt wird diese Zahlen in dramatischem Maße verschlechtern.</p>		
		<p>Die zwischenzeitlich vorgenommene Aufbringung von sog. Flüster-Asphalt wird hierbei den gewünschten Effekt einer Lärminderung aufgrund der tatsächlich zu prognostizierenden erheblichen Steigerung insbesondere beim Schwerlastverkehr nicht erzielen können, so dass wir von einer Überschreitung der Orientierungswerte für ein Mischgebiet von mindestens 10-15 dB des Nachts ausgehen müssen.</p>	<p>Der strategisch angelegte Lärmaktionsplan beinhaltet nicht den Beschluss zur Umstufung der B 58, sondern die Durchführung einer Machbarkeitsstudie, um die angesprochenen Fragen zu klären.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Die anlässlich der Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes getroffene Annahme, auf der Danziger Straße werde sich der LKW-Verkehr "nur" von 860 auf 1220 Einheiten um 370 Lkw erhöhen, ist wesentlich zu niedrig angesetzt und offenbar aus der Ferne heraus betrachtet.</p>	<p>Das Gutachten ist nicht Gegenstand des formellen Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Zu erwarten steht z.B. weiterhin, dass die nahe gelegene A 57 wegen hier anfallender Maut-Abgaben in verstärktem Maße vom Schwerlastverkehr umfahren wird, so dass weiterer Schwerlastverkehr auf die untergeordneten Straßen und damit direkt vor den Hotelbetrieb unserer Mandantschaft gelangt.</p>	<p>Das Gutachten ist nicht Gegenstand des formellen Mitwirkungsverfahrens zum Lärmaktionsplan.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Wie der Anspruch unserer Mandantschaft auf Lärmvorsorge erfüllt werden soll, erschließt sich den bisherigen Unterlagen, insbesondere dem Umstufungskonzept des Büros Dipl.-Ing. Jochen Richard aus Aachen/Berlin, nicht. Bereits von anderer Seite wurde durch weitere Einwander auf die nicht schlüssige Herleitung des Zahlenmaterials hingewiesen.</p>	<p>Das Gutachten ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Wir regen daher die Einholung eines Zweit-Gutachtens durch einen unabhängigen Sachverständigen, dessen finanzielle Unabhängigkeit durch eine universitäre Anstellung abgesichert sein sollte, an.</p>	<p>Das Gutachten ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kann eine Überschreitung der jeweils baugebietsspezifisch zulässigen Orientierungswerte bzw. Richtwerte um bis zu 5 dB im Einzelfall gerade noch das Ergebnis einer gerechten Abwägung sein (vergleiche Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 22. März 2007-4CN 2.06 -BVerwGE 128, Seite 238 ff., vorausgehend Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 16. Mai 2005 - 7 D 48/04. NE-, zitiert nach juris). Die massive Überschreitung der im Mischgebiet zulässigen Orientierungswerte um zu prognostizierende mindestens 10-15 dB des Nachts führt mithin nach gängiger Rechtsprechung zur Rechtswidrigkeit einer Planung, die in dem von unserer Partei angesprochenen Teilbereich mehr Probleme aufwirft als löst. Die zukünftige Verkehrsbelastung wird damit zu-gleich eine beabsichtigte Fortentwicklung des wirtschaftlichen Betriebes unserer Mandantschaft verhindern. Maßnahmen der unerwünschten Folgenbeseitigung sind seitens des durch die Stadt beauftragten Gutachterbüros nicht oder nicht hinreichend angesprochen.</p>	<p>Das Gutachten ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Wir denken im Sinne einer offenen Diskussion insbesondere an folgende Dinge:  <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schaffung eines Kreisverkehrs vor der Hotelanlage unserer Partei</li> </ul> </p>	<p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, kann aber im Weiteren verfahren beachtet werden.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beibehaltung der Werbung im straßennahen Bereich</li> <li>▪ Beibehaltung der Einfahrtbeleuchtung</li> <li>▪ Beibehaltung mehrerer Einfahrten zum Parkplatz und unterschiedliche Erreichbarkeit des Komplexes zu unterschiedlichen Nutzungszwecken</li> </ul>	<p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen haben keinen Bezug zum Lärmaktionsplan.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h.</li> </ul>	<p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, kann aber im Weiteren verfahren beachtet werden.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
		<p>Wir regen spätestens für den Zeitpunkt nach der anstehenden Bürgermeisterwahl im September 2015 ein round-table-Gespräch unter Einschluss der Wirtschaftsförderung des Kreises Kleve und des Hotel- und Gaststättenverbandes an.</p>	<p>Kann im Lärmaktionsplan nicht geklärt werden.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Wir dürfen bitten, zumindest diese Überlegungen eines wirtschaftlich stark betroffenen Anliegers in die Planung des den Bundesbehörden vorzulegenden Lärmaktionsplanes aufzunehmen und das offene Gespräch mit unserer Mandantschaft, vertreten durch unsere Fachanwaltskanzlei, zu suchen. Als Alternative zu einer wie vor angesprochenen gemeinschaftlichen Problemlösung sehen wir andernfalls nur die Möglichkeit, rechtliche Schritte ab Bekanntgabe des Umwidmungsaktes der Danziger Straße oder sonstiger einem Rechtsmittelverfahren zugänglicher behördlicher Maßnahmen einzuleiten und die Verwaltungsgerichtsbarkeit in dieser Sache zu bemühen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
10	05.05.2015	<p>Ich vermag leider nicht zu erkennen, dass sich der Inhalt des Lärmaktionsplans 2. Stufe - Version 2. Offenlage - Arbeitsstand 14.11.2014 wesentlich geändert hat zu dem Inhalt des Lärmaktionsplanes - Arbeitsstand 22.11.2013. Obwohl im Rahmen der 1. Offenlage bereits darauf verwiesen wurde, dass die Aussage unter 5.2 letzter Absatz - Belastungsachsen - inhaltlich unzutreffend ist, da die Grundstücke zwischen Haagscher Allee und Breslauer Straße nicht durchgehend durch private Lärmschutzmaßnahmen geschützt sind, sondern es sich hier fast ausnahmslos lediglich um Sichtschutz handelt, findet sich nun im Lärmaktionsplan - Arbeitsstand 14.11.2014 - der gleiche Text wie in der Fassung vom 22.11.2013 wieder.</p> <p>Auch die Aussage, dass die Königsberger Straße keine Belastungsachse darstelle, ist so nicht zutreffend. Aufgrund der Verkehrszählungen aus dem Jahre 2010 liegen die Auslösewerte für die Bebauung zwischen Haagscher Allee und Breslauer Straße - wenn auch nur knapp - bereits über den Auslösewerten. Hinzu kommt, dass die aktuellen Verkehrszählungen im Mai 2014 ergeben haben, dass die DTV sich gegenüber den Werten aus dem Jahre 2010 um 11 % erhöht hat. Somit hat sich auch die Lärmbelastung erhöht. Warum sind diese Erkenntnisse nicht in den Lärmaktionsplan der 2. Offenlage – Arbeitsstand 14.11.2014 -eingeflossen?</p> <p>Auch verweise ich auf Seite 13 des Lärmaktionsplanes 2. Stufe, wonach sich bei Überschreitung der Auslösewerte - ob diese gering oder erheblich sind, ist hierbei egal - die Gemeinde die Verpflichtung ergibt, für diesen Bereich einen Lärmaktionsplan aufzustellen.</p>	<p>Die Abgrenzungen der Grundstücke zur Straße gingen nicht in die Lärmkartierung ein und haben auch keinen Einfluss auf den Ausschluss der Königsberger Straße als Belastungsachse.</p> <p>Im LAP sind nur Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr zu betrachten. Im Zuge der Prüfung der Umsetzbarkeit des Umstufungskonzepts werden ggf. notwendige Folgemaßnahmen auf der Königsberger Straße beachtet.</p> <p>Im LAP sind nur pflichtig nur Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr zu betrachten und bei Lärmproblemen ein Lärmaktionsplan aufzustellen. Die Stadt ist dieser Verpflichtung nachgekommen.</p>	<p>Änderung: Der Satz wird gestrichen.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>



Anhang I.4  
Hinweise aus der Information und Mitwirkung der  
Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

**2. Mitwirkungsverfahren Lärmaktionsplan Geldern – 2. Stufe vom 27. März 2025 bis 4. Mai 2015 - Mitwirkung Träger öffentlicher Belange**

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	Handwerkskammer Düsseldorf	07.04.2015	Andrea Raddatz Georg-Schulhoff-Platz 1 40221 Düsseldorf	Der nun vorgelegte zweite Entwurf berücksichtigt die aus der Abwägung der seinerzeit eingegangenen Stellungnahmen erarbeiteten und vom Bau- und Planungsausschuss des Rats der Stadt Geldern angenommenen Änderungsvorschläge der Verwaltung. Nach Durchsicht des Entwurfs kommen wir zu dem Schluss, dass sich die nun vorgelegte Fassung des Lärmaktionsplans mit Blick auf die von uns zu vertretenden Belange nicht wesentlich von der vorausgegangenen unterscheidet. Über unsere Stellungnahme vom 22. April 2014 hinaus tragen wir daher keine weiteren Einlassungen vor.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	Landesbetrieb Straßenbau NRW Regionalniederlassung Nordrhein	23.04.2015	Martin Hartung Postfach 10 10 27 41010 Mönchengladbach Martin.Hartung@strassen.nrw.de	Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) richtet sich nach den bundesweit für Straßenbauverwaltungen festgelegten Regelungen. Die Ermittlung und Bewertung der Lärmsituation erfolgt gemäß den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90". Demnach muss zur Gewährung von Lärmschutzmaßnahmen die Grundvoraussetzung der maßgeblichen Immissionsgrenzwertüberschreitung in Abhängigkeit von der Gebietsnutzung erfüllt sein. Die Art der baulichen Nutzung der zu schützenden Gebiete und Anlagen ist den Festsetzungen der Bebauungspläne zu entnehmen. Grundlage der von Gemeinden aufzustellenden Lärmaktionsplanung sind dagegen die Regelungen des §§ 47 a-f BImSchG. Demnach erfolgen lärmtechnische Berechnungen gemäß der "Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen - VBUS", welche den Erfordernissen der Anhänge I und II der Richtlinie 2002/49/EG angepasst ist. Ein direkter Vergleich der nach VBUS und RLS-90 berechneten Pegelwerte ist nicht möglich. Der Landesbetrieb kann lediglich eine Überprüfung der Lärmsituation im Rahmen der für Straßenbauverwaltungen geltenden RLS-90 durchführen.	Ist im LAP dargestellt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<i>"Umsetzung des Umstufungskonzepts für die B 58 entsprechend Kapitel 9. 1. Zuständig: Straßen.NRW und Stadt Geldern"</i> Solange das Umstufungskonzept für die B 58 nicht bestätigt bzw. umgesetzt wurde, ist die Zuständigkeit weiterhin beim Bund.	Die Zuständigkeit wird durch die Ausführung nicht in Frage gestellt. Es geht um die Umsetzung der Umstufung und die kann nur im Einvernehmen zwischen Bund und Stadt Geldern erfolgen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<i>"geforderte Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h."</i> Nach Meinung des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen wird der widmungsrechtliche Zweck einer Bundes- oder Landesstraße oftmals durch verkehrsrechtliche Anordnungen in Frage gestellt. Zudem kann durch eine Beschränkung des Verkehrs eine Verlagerung stattfinden, die eine Mehrbelastung an anderer Stelle hervorruft. Geschwindigkeitsbegrenzungen können dann in Betracht kommen, wenn u. a. die Lärmrichtwerte der "Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm" ("LärmschutzRichtlinien-SIV"; Verkehrsblatt 2007, S. 767) überschritten werden, der Lkw-Anteil unter 10 % liegt und der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) (Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann.	Die genannten Rahmenbedingungen sind entsprechend vorgeprüft. In der Einzelfallprüfung durch die Straßenverkehrsbehörde sind zudem die entsprechenden Belange erneut zu betrachten. Bei Umsetzung des Umstufungskonzepts ist der Hinweis ohnehin hinfällig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
<i>"Nächtliches Lkw-Verbot, sowie generelles Lkw-Verbot."</i> Für die Realisierung	Deshalb ist die Maßnahme im LAP als	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.				

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			verkehrsbeschränkender Maßnahmen, wie die Sperrung für den Schwerverkehr oder die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit finden die Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm) Anwendung. Für verkehrsrechtliche Anordnungen sind die jeweiligen Straßenverkehrsbehörden zuständig.	Einzelfallprüfung ausgewiesen.	
			<p><b>Zu 9.2.1: B 58 Harttor (Kapellener Straße - Nordwall):</b> Zurzeit wird der Bereich der B 58 im Abschnitt 13.1 soweit es Einbauten in der Fahrbahn zulassen zum Parken genutzt. Durch das Markieren von Parkstreifen wird sich die Lärmsituation nicht verbessern. Die ermittelte Reduzierung, (&gt;- 2 dB(A) wegen Verkehrsverstetigung + -1 dB(A)) wegen Abstandsgewinn, durch Markierung der Parkstreifen kann derzeit schon berücksichtigt werden. Durch eine Markierung der Parkstreifen würden diese Flächen dann in die Baulast der Stadt Geldern übergehen.</p>	Die Markierung von Parkstreifen lässt die Fahrbahn optisch enger erscheinen und trägt damit zu geringeren Geschwindigkeiten und zur Verkehrsverstetigung bei. Der Übergang des Parkstreifens in die Baulast der Stadt Geldern ergibt sich aus den OD-Richtlinien, ist aber bei einer Umstufung ohnehin hinfällig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Das zeitliche Durchfahrtsverbot für Lkw greift in die Widmung der Straße als Bundesstraße ein. Eine Umleitungsempfehlung für Lkw ist derzeit schon über die L 480 (Kapellener Straße) > Königsberger Straße> Danziger Straße, in beiden Richtungen, eingerichtet. Durch die Berücksichtigung der Reduzierung, wegen Verkehrsverstetigung und Abstandsgewinn, liegen die Lärmwerte unterhalb der Grenzwerte der RLS 90. Maßnahmen sind nach hiesiger Einschätzung derzeit nicht erforderlich.	Die Maßnahme ist als Einzelfallprüfung ausgewiesen und deshalb von der Straßenverkehrsbehörde noch abschließend zu beurteilen. Bei einer Umsetzung des Umstufungskonzepts ist die Frage nach dem Eingriff in die Widmung hinfällig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p><i>"Erneuerung der Deckschicht mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (&gt; -4 dB(A)). Sofern die Erneuerung unter der Baulast des Bundes erfolgt, wird das Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzepts ermittelt. Erfolgt die Maßnahme unter der Baulast der Stadt Geldern, kann die Stadt Geldern in ihrem Ermessen entscheiden. Zuständig: Straßen.NRW, nach Abstufung Stadt Geldern:"</i> Die in dem Lärmaktionsplan Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden. Der Einbau von lärmindernden Fahrbahnelagen wird diesseits bei jeder erforderlichen Fahrbahnsanierung überprüft. Die Deckschicht wird bei Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzeptes ermittelt und kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht festgelegt werden.</p>	Im LAP wird die Abhängigkeit vom Sanierungskonzept benannt. Um den unterschiedlichen Zeitrahmen einer Umsetzung entsprechend der Zuständigkeit zu präzisieren, erfolgt eine Ergänzung.	Ergänzung: <i>"Sofern die Erneuerung unter der Baulast des Bundes erfolgt, wird das Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzepts ermittelt. Eine kurzfristige Sanierung leitet sich daraus nicht zwingend ab."</i>
			<p><i>"Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h (≥-2.4 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde."</i> Auch eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wurde aus schalltechnischer Sicht überprüft. Für die Realisierung verkehrsbeschränkender Maßnahmen, wie die Sperrung für den Schwerverkehr oder die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit finden die LärmschutzRichtlinien-Stv (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm) Anwendung. Die ermittelten Beurteilungspegel werden in Abhängigkeit von der Gebietskategorie, in der der Abschnitt der B 58 (Geldern) sich befindet, mit den Immissionsrichtwerten abgeglichen. Die Richtwerte werden laut der Gemeinde Geldern, für ein allgemeine Mischgebiete ausgelegt und liegen bei 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts. Es kommt zu keinen Richtwertüberschrei-</p>	Die abschließende Abwägung im Zuge der Einzelfallprüfung bleibt der Straßenverkehrsbehörde vorbehalten. Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Umstufungskonzepts sind die Rahmenbedingungen ohnehin neu zu bewerten.	Ergänzung des LAP unter "Fördermöglichkeiten": <b>Empfehlungen zum privaten Lärmschutz: Schallschutzfenster, sofern nicht bereits vorhanden. Nach den Regelungen der VLärmSchR97 kann hier "auf Antrag des Eigentümers" eine 75 %-ige Bezuschussung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen gewährt werden. Der Anspruch "dem Grunde nach" bedeutet, dass bei einer Antragstellung zunächst noch weitere</b>

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			tungen nach Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm) im folgenden Abschnitt der B 58.		<b>Anspruchskriterien abzu prüfen sind, zu denen u. a. auch das Baujahr des betreffenden Gebäudes zählt."</b>
			<p><b>Zu 9.2.2: B 58 Weseler Straße - Issumer Tor (Boeckelter Weg - Danziger Straße):</b> Ein Verbot der Durchfahrt für Lkw greift in die derzeitige Widmung der B 58 als Bundesstraße ein.</p> <p>Die Anlegung eines Schutzstreifens, zwischen dem Boeckelter Weg und der Danziger Straße/ Stettiner Straße müsste noch einer genaueren Prüfung unterzogen werden. Am Beginn und Ende des Schutzstreifens müssen gesicherte Querungsstellen zur Verfügung stehen.</p>	<p>Siehe Ausführungen oben.</p> <p>Eine Vorprüfung entsprechend der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen hat stattgefunden. Die Entscheidung über Anordnung ergibt sich aus der Einzelfallprüfung durch die Straßenverkehrsbehörde.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			Durch Verlagerung der Schlafräume zur straßenabgewandten Seite, wird die Lärmbelastung bei Nacht herabgesetzt. Maßnahmen sind nach hiesiger Einschätzung derzeit nicht erforderlich	Bei der angrenzenden Bebauung handelt es sich um Bestand.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p><i>"Erneuerung der Deckschicht mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (≥-4 dB(A)). Sofern die Erneuerung unter der Baulast des Bundes erfolgt, wird das Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzepts ermittelt. Erfolgt die Maßnahme unter der Baulast der Stadt Geldern, kann die Stadt Geldern in ihrem Ermessen entscheiden. Zuständig: Straßen.NRW, nach Abstufung Stadt Geldern."</i> Die in dem Lärmaktionsplan Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden. Der Einbau von lärmindernden Fahrbahnelagen wird diesseits bei jeder erforderlichen Fahrbahnsanierung überprüft. Die Deckschicht wird bei Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzeptes ermittelt und kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht festgelegt werden.</p>	Siehe Ausführungen oben.	<b>Ergänzung des LAP wie oben ausgeführt.</b>
			<p><i>"Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Danziger Straße und Fußweg von der Limburger Straße zur Weseler Straße. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde."</i> Eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wurde aus schalltechnischer Sicht überprüft. Für die Realisierung verkehrsbeschränkender Maßnahmen, wie die Sperrung für den Schwerverkehr oder die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit finden die LärmschutzRichtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm) Anwendung. Die ermittelten Beurteilungspegel werden in Abhängigkeit von der Gebietskategorie, in der der Abschnitt der B 58 (Geldern) sich befindet, mit den Immissionsrichtwerten abgeglichen. Die Richtwerte werden laut der Gemeinde Geldern, für ein Mischgebiete/allgemeines Wohngebiet ausgelegt und liegen bei 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts (Mischgebiet) bzw. 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts (allgemeines Wohngebiet). Es kommt zu keinen Richtwertüberschreitungen nach Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm) im folgenden Abschnitt der B 58.</p>	Siehe Ausführungen oben.	<b>Ergänzung des LAP wie oben ausgeführt.</b>
			<b>Zu 9.2.2: B 58 Issumer Tor (Boeckelter Weg - Nordwall)</b>	Siehe Ausführungen oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Ein Verbot der Durchfahrt für Lkw greift in die derzeitige Widmung der B 58 als Bundesstraße ein und wird aus hiesiger Sicht nicht befürwortet.		
			<p><i>"Erneuerung der Deckschicht mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (<math>\geq -4</math> dB(A)). Sofern die Erneuerung unter der Baulast des Bundes erfolgt, wird das Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzepts ermittelt. Erfolgt die Maßnahme unter der Baulast der Stadt Geldern, kann die Stadt Geldern in ihrem Ermessen entscheiden. Zuständig: Straßen.NRW, nach Abstufung Stadt Geldern."</i> Die in dem Lärmaktionsplan Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden. Der Einbau von lärmindernden Fahrbahnbelägen wird diesseits bei jeder erforderlichen Fahrbahnsanierung überprüft. Die Deckschicht wird bei Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzeptes ermittelt und kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht festgelegt werden.</p>	Siehe Ausführungen oben.	Ergänzung des LAP wie oben ausgeführt.
			<p>Eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wurde aus schalltechnischer Sicht überprüft. Für die Realisierung verkehrsbeschränkender Maßnahmen, wie die Sperrung für den Schwerverkehr oder die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit finden die LärmschutzRichtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm) Anwendung. Die ermittelten Beurteilungspegel werden in Abhängigkeit von der Gebietskategorie, in der der Abschnitt der B 58 (Geldern) sich befindet, mit den Immissionsrichtwerten abgeglichen. Die vorgenommene Berechnung zeigt dass die Richtwerte, welche laut der Gemeinde Geldern, für ein Mischgebiete ausgelegt sind (72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts), überwiegend in den Nachtstunden überschritten werden. Bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h werden die Grenzwerte nach Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm) zwar eingehalten, allerdings kommt es bei den Grenzwerten nach der Lärmsanierung, VLärmSchR 97 (Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes) weiterhin zu Überschreitungen. Da neben der Nutzungseinschränkung der B 58 weiterhin Überschreitungen bestehen bleiben, welche passive Schutzmaßnahmen in Form von Fenstern und Lüftern am Wohneigentum der Betroffenen erforderlich machen, wird aus hiesiger Sicht eine Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit als unverhältnismäßig erachtet. Seitens des Landesbetriebes werden passive Lärmsanierungsmaßnahmen als langfristig sinnvollste Lösung erachtet. Es besteht weiterhin die Möglichkeit eine Bezuschussung der Schutzmaßnahmen in unserem Hause zu beantragen. Berechnungsgrundlage der Ansprüche bleibt vorerst die Straßenverkehrszählung von 2010. Die Verkehrszählungsdaten der 2015 Bundesweiten Zählung liegen aller Voraussicht, Anfang 2016 zur Verfügung.</p>	Die abschließende Abwägung im Zuge der Einzelfallprüfung bleibt der Straßenverkehrsbehörde vorbehalten. Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Umstufungskonzepts sind die Rahmenbedingungen ohnehin neu zu bewerten. Im Übrigen geht es im Lärmaktionsplan um den Schutz vor Umgebungslärm. Lärmschutzfenster können da nur die Ultima Ratio sein. Der Lärmaktionsplan wird entsprechend ergänzt.	Ergänzung des LAP wie oben ausgeführt.
			<p><b>Zu 9.2.4 Wallstraßen: B 58 Nordwall (Harttor-Issumer Straße)</b>  <i>"Erneuerung der Deckschicht mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (<math>\geq -4</math> dB(A)). Sofern die Erneuerung unter der Baulast des Bundes erfolgt, wird das Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzepts ermittelt. Erfolgt die Maßnahme unter der Baulast der Stadt Geldern, kann die</i></p>	Siehe Ausführungen oben.	Ergänzung des LAP wie oben ausgeführt.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Stadt Geldern in ihrem Ermessen entscheiden. Zuständig: Straßen. NRW, nach Abstufung Stadt Geldern." Die in dem Lärmaktionsplan Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden. Der Einbau von lärmindernden Fahrbahnelagen wird diesseits bei jeder erforderlichen Fahrbahnsanierung überprüft. Die Deckschicht wird bei Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzeptes ermittelt und kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht festgelegt werden.</p>		
			<p>"Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h (<math>\geq -2,4</math> dB(A)) als Teil einer generellen Reduzierung im Rahmen der Aufwertung des Zentrums. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde." Eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wurde aus schalltechnischer Sicht überprüft. Für die Realisierung verkehrsbeschränkender Maßnahmen, wie die Sperrung für den Schwerverkehr oder die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit finden die LärmschutzRichtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm) Anwendung. Die ermittelten Beurteilungspegel werden in Abhängigkeit von der Gebietskategorie, in der der Abschnitt der B 58 (Geldern) sich befindet, mit den Immissionsrichtwerten abgeglichen. Die vorgenommene Berechnung zeigt das die Richtwerte, welche laut der Gemeinde Geldern, für ein Mischgebiete ausgelegt sind (72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts), überwiegend in den Nachtstunden überschritten werden. Bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h werden die Grenzwerte nach Lärm-schutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm) zwar eingehalten, allerdings kommt es bei den Grenzwerten nach der Lärmsanierung, VLärmSchR 97 (Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes) weiterhin zu Überschreitungen. Da neben der Nutzungseinschränkung der B 58 weiterhin Überschreitungen bestehen bleiben, welche passive Schutzmaßnahmen in Form von Fenstern und Lüftern am Wohneigentum der Betroffenen erforderlich machen, wird aus hiesiger Sicht eine Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit als unverhältnismäßig erachtet. Seitens des Landesbetriebes werden passive Lärmsanierungsmaßnahmen als langfristig sinnvollste Lösung erachtet. Es besteht weiterhin die Möglichkeit eine Bezuschussung der Schutzmaßnahmen in unserem Hause zu beantragen. Berechnungsgrundlage der Ansprüche bleibt vorerst die Straßenverkehrszählung von 2010. Die Verkehrszählungsdaten der 2015 Bundesweiten Zählung liegen aller Voraussicht, Anfang 2016 zur Verfügung.</p>	Siehe Ausführungen oben.	Ergänzung des LAP wie oben ausgeführt.
			<p><b>Zu 9.2.5 L 480 (Klever Straße - Kapellener Straße) ( Schulstraße - Kapellener Straße)</b> "Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h auf dem Abschnitt Schulstraße bis Grünewaldstraße (-2 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde." Eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h wurde aus schalltechnischer Sicht überprüft. Für die Realisierung verkehrsbeschränkender Maßnahmen, wie die Sperrung für den Schwerverkehr oder die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit finden die</p>	Hinweis auf Fördermöglichkeiten bei passivem Lärmschutz siehe unter Maßnahmen – Empfehlung zu privatem Lärmschutz.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Lärmschutzrichtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm) Anwendung. Die ermittelten Beurteilungspegel werden in Abhängigkeit von der Gebietskategorie, in der der Abschnitt der L 480 (Geldern) sich befindet, mit den Immissionsrichtwerten abgeglichen. Die vorgenommene Berechnung zeigt, dass die Richtwerte, welche laut der Gemeinde Geldern für ein Mischgebiet ausgelegt sind (72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts) lediglich in den Nachtstunden überschritten sind. Bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h werden die Grenzwerte nach Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm) zwar eingehalten, allerdings kommt es bei den Grenzwerten nach der Lärmsanierung, VLärmSchR 97 (Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes) weiterhin zu Überschreitungen. Seitens des Landesbetriebes werden passive Lärmsanierungsmaßnahmen als langfristig sinnvollste Lösung erachtet. Es besteht diesbezüglich, weiterhin die Möglichkeit eine Bezuschussung der Schutzmaßnahmen in unserem Hause zu beantragen. Berechnungsgrundlage der Ansprüche bleibt vorerst die Straßenverkehrszählung von 2010. Die Verkehrszählungsdaten der 2015 bundesweiten Zählung liegen aller Voraussicht, Anfang 2016 zur Verfügung.</p>		
			<p><i>"Mittelfristig Erneuerung der Deckschicht mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (-4 dB(A)). Zuständig: Straßen.NRW. Straßen.NRW hat diese Maßnahme zur Kenntnis genommen, aber kein Einvernehmen erteilt."</i> Die in dem Lärmaktionsplan Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden. Der Einbau von lärmindernden Fahrbahnbelägen wird diesseits bei jeder erforderlichen Fahrbahnsanierung überprüft. Die Deckschicht wird bei Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzeptes ermittelt und kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht festgelegt werden.</p>	Siehe Ausführungen oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Die Änderung des Knotenpunktes mit Bevorteiligung der Führung L 480 (Klewer Straße) zur L 480 (Kapellener Straße) kann im Rahmen des Umstufungskonzeptes erfolgen.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p><i>"Einzelfallprüfung: Nächtliches Lkw-Verbot zwischen Schulstraße und Kapellener Straße in Abstimmung mit den ansässigen Betrieben (-1,5 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde"</i> Ein nächtliches Lkw-Verbot dürfte aufgrund der geplanten Umstufung, bei der diese Strecke eine Aufstufung erhält, nicht realisierbar sein.</p>	Der Hinweis wird im LAP beachtet.	<b>Streichung der Maßnahme aus dem Lärmaktionsplan.</b>
			<p><b>Zu 9.2.6 Straße am Mühlenwasser - Lange Straße (OD Kapellen)</b>  <i>"Erneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (-4 dB(A)). Zuständig: Straßen.NRW"</i> Die in dem Lärmaktionsplan Geldern vorgeschlagene Maßnahme nimmt der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen zur Kenntnis. Jedoch kann derzeit leider kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahme vorausgesetzt werden. Der Einbau von lärmindernden Fahrbahnbelägen wird diesseits bei jeder erforderlichen Fahrbahnsanierung überprüft. Die Deckschicht wird bei Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzeptes ermittelt und kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht festgelegt werden.</p>	Siehe Ausführungen oben.	<b>Ergänzung des LAP wie oben ausgeführt.</b>

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>"Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h (-2,4 dB(A)). Zuständig Straßenverkehrsbehörde." Eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wurde aus schalltechnischer Sicht überprüft. Für die Realisierung verkehrsbeschränkender Maßnahmen, wie die Sperrung für den Schwerverkehr oder die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit finden die LärmschutzRichtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm) Anwendung. Die ermittelten Beurteilungspegel werden in Abhängigkeit von der Gebietskategorie, in der der Abschnitt der L 480 (Geldern) sich befindet, mit den Immissionsrichtwerten abgeglichen. Die vorgenommene Berechnung zeigt, dass die Richtwerte, welche laut der Gemeinde Geldern, für ein Mischgebiete/allgemeines Wohngebiet ausgelegt sind (72 dB(A) tags /62 dB(A) nachts; 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts) überwiegend in den Nachtstunden überschritten werden. Bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h werden die Grenzwerte nach Lärmschutz-RichtlinienStV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm) zwar weitestgehend eingehalten, allerdings kommt es bei den Grenzwerten nach der Lärmsanierung, VLärmSchR 97 (Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes) weiterhin zu Überschreitungen. Da bei der L 480 weiterhin Überschreitungen bestehen bleiben, welche passive Schutzmaßnahmen in Form von Fenstern und Lüftern am Wohneigentum der Betroffenen erforderlich machen, wird aus hiesiger Sicht eine Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit als Unverhältnismäßig erachtet. Seitens des Landesbetriebes werden passive Lärmsanierungsmaßnahmen als langfristig sinnvollste Lösung erachtet. Es besteht weiterhin die Möglichkeit eine Bezuschussung der Schutzmaßnahmen in unserem Hause zu beantragen. Berechnungsgrundlage der Ansprüche bleibt vorerst die Straßenverkehrszählung von 2010. Die Verkehrszählungsdaten der 2015 Bundesweiten Zählung liegen aller Voraussicht, Anfang 2016 zur Verfügung.</p>	Siehe Ausführungen oben.	Ergänzung des LAP wie oben ausgeführt.
			<p><b>Fazit:</b> Durch das Umstufungskonzept der B 58 wird sich die Lärmsituation in der Ortsdurchfahrt der jetzigen B 58 positiv verändern. Nach einer Umsetzung der Umstufung können Maßnahmen zur Förderung des Verkehrsflusses über die B 58n geplant und umgesetzt werden. Hierzu kann an den bestehenden Knotenpunkten durch Änderungen an den vorhandenen Signalregelungen mit Umbaumaßnahmen eine Verbesserung der Verkehrsführung über den neuen Streckenverlauf, der B 58 über die Kapellener Straße (L 480) &gt; Königsberger Straße &gt; Danziger Straße, erzielt werden.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



## Anhang II

### Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

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



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

Die vollständige EU-Umgebungslärmrichtlinie kann im Internet unter

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

eingesehen werden.



## Anhang III Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen

### Straßenverkehrslärm

#### Vermeidung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
<b>Förderung des Umweltverbundes</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ integrierte Stadt- und Verkehrsplanung</li> <li>▪ Nutzungsmischung</li> <li>▪ Förderung Umweltverbund</li> <li>▪ Förderung multimodaler Verkehr</li> <li>▪ Beschränkung des Kfz-Verkehrs</li> <li>▪ Mobilitätsmanagement</li> <li>▪ Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Substitution von Kfz-Fahrten durch Fahrten im Umweltverbund</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsmenge -30 % -&gt; -1,5 dB(A)</li> <li>▪ Verkehrsmenge -50 % -&gt; -3 dB(A)</li> <li>▪ Verkehrsmenge -90% -&gt; -10 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Durchschnitt Deutschland West: 44% [1]</li> <li>▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Freiburg: 61% [1]</li> <li>▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Zürich: 72% [1]</li> </ul>
<b>Förderung stadtverträglicher Güterverkehr</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Förderung Schienengüterverkehr</li> <li>▪ Gleisanschlussverkehr</li> <li>▪ dezentrale Güterverkehrszentren</li> <li>▪ City-Logistik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktion des Straßengüterverkehrs (und damit des Lkw-Anteils) durch Verlagerung auf andere Verkehrsmittel sowie Bündelung der Fahrten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abnahme Lkw-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 5 % -&gt; -1,8 dB(A)</li> <li>▪ Reduktion Lkw-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 1% -&gt; -3 dB(A)</li> <li>▪ <b>Faustformel: Die Reduktion einer Lkw-Fahrt entspricht der Minderung um mindestens 10 Pkw-Fahrten</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mittel- bis langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Minderungspotenzial des Vorbeifahrtpegels von Nutzfahrzeugen 5-6 dB(A) [2]</li> </ul>

#### Verminderung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
<b>Verlangsamung des Kfz-Verkehrs</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit</li> <li>▪ verkehrsberuhigte Gestaltung von Straßen</li> <li>▪ Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduzierung der Lärmbelastung durch Senkung der Geschwindigkeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktion von 130 auf 100 km/h (Autobahn) -&gt; -1 dB(A)</li> <li>▪ Reduktion von 130 auf 80 km/h (Autobahn) -&gt; -1,5 dB(A)</li> <li>▪ Reduktion von 50 auf 30 km/h -&gt; -2,4 dB(A)</li> <li>▪ Bei Ergänzung von Tempo 30-Zonen um bauliche Maßnahmen entspricht, Reduktion von 40 auf 30 km/h -&gt; -1,2 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kurz- bis mittelfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vielzahl im gesamten Bundesgebiet</li> </ul>
<b>Verstetigung des Verkehrsflusses</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Signalschaltungen ("Grüne Wellen")</li> <li>▪ Straßenum- und -rückbau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unnötige Beschleunigungs- und Verzögerungsvor-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktion um -2 bis -3 dB(A)</li> <li>▪ Reduktion um -0,5 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mittel- bis langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vielzahl von Beispielen im gesamten Bundesgebiet</li> </ul>



Stadt Geldern – Lärmaktionsplan 2. Stufe

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbau von ausreichend dimensionierten Parkstreifen</li> <li>Umgestaltung von Knotenpunkten</li> <li>Kreisverkehrsplatz anstatt LSA-gesteuerter Knotenpunkt</li> <li>gesonderte Linksabbiegefahrstreifen oder Verbot des Linksabbiegens</li> </ul>	gänge werden vermieden	bei Kreisverkehrsplatz anstatt Knotenpunkt [6]		
<b>Leise Fahrbahnbeläge (Ergebnisse aus FOPS-Vorhaben; teilweise fortgeschrieben)</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sanierung schadhafte Fahrbahndecke</li> <li>Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Pflasterbelägen</li> <li>leise Pflasterbeläge</li> <li>Austausch Pflasterbeläge gegen Asphalt</li> <li>Einsatz lärmoptimierter Asphaltbeläge</li> </ul>	Reduzierung der Reifen-Fahrbahngeräusche	<ul style="list-style-type: none"> <li>konventionelle Sanierung der Fahrbahndecke -&gt; -0,5 bis -1,5 dB(A)</li> <li>Split-Mastix-Belag (SMA) gegenüber Asphaltbeton -&gt; -2 bis -3 dB(A)</li> <li>dichte Oberfläche: bei Pkw -&gt; -2 bis -4 dB(A), Lkw -&gt; -2 dB(A) [4]</li> <li>Porous Mastix Asphalt (PMA) gegenüber Asphaltbeton -5 dB(A) [3]</li> <li>offenporige Deckschicht &gt; 50 km/h: Pkw -&gt; -6 bis -8 dB(A), Lkw -&gt; -4 bis -5 dB(A) [4]</li> <li>semidichte Beläge AC MR 4/8 gegenüber Asphaltbeton -&gt; -3 dB(A)</li> <li>Ersatz Asphaltbeton durch "Düsseldorfer Asphalt" &lt; 50 km/h bis zu -3,5 dB(A)</li> <li>Gummi-asphalt, erste teilweise erprobt, -6 bis -7 dB(A)</li> <li>unebenes Pflaster von 50 auf 30 km/h -&gt; -3 dB(A)</li> <li>Ersatz unebenes Pflaster durch SMA bei 50 km/h -&gt; -3 bis -7 dB(A)</li> </ul>	kurz- bis mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> <li>Augsburg: zweilagiger offenporigen Flüsterasphalt bei 50-70 km/h -&gt; -5 dB(A) [5]</li> <li>Düsseldorfer Asphalt: in Düsseldorf Standardbauweise</li> <li>Gummi-asphalt: Schwerin und Österreich</li> </ul>

**Verlagerung von Lärmemissionen**

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
<b>Verlagerung/Bündelung von Pkw-Verkehren</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Hierarchisierung des Netzes mit entsprechender Straßengestaltung</li> <li>steuernde und lenkende Maßnahmen</li> <li>Ortsumfahrungen, Entlastungsstraßen</li> <li>Rück-/Umbau von Straßen</li> </ul>	Verlagerung auf weniger empfindliche Straße, Bündelung auf Hauptverkehrsstraßen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsmenge -30 % -&gt; -1,5 dB(A)</li> <li>Verkehrsmenge -50 % -&gt; -3 dB(A)</li> <li>Verkehrsmenge -90 % -&gt; -10 dB(A)</li> </ul>	langfristig	In fast jeder Stadt zu finden
<b>Verlagerung/Bündelung Güterverkehr</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Gebietsbezogene Verkehrsverbote/-beschränkungen</li> </ul>	Räumliche und/oder zeitliche Verlagerung	Reduktion Lkw-Anteil Stadtstraßen von 10 auf 0	kurz- bis mittelfristig	In fast jeder Stadt zu finden



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vorzugsrouten</li> <li>Lenkung des Lkw-Verkehrs</li> </ul>	des Güterverkehrs (Reduzierung Lkw-Anteil) auf weniger empfindliche Straßen	<ul style="list-style-type: none"> <li>% -&gt; -5,1 dB(A)</li> <li>Reduktion Lkw-Anteil Stadtstraßen von 5 auf 0 % -&gt; -3,3 dB(A)</li> <li>Verbot von schweren Nutzfahrzeugen -&gt; -1 dB(A)</li> </ul>		

### Verringerung von Lärmimmissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
<b>Schallabschirmung</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Wände, Wälle, Lärmschutzbebauung, Troglagen, Tunnel, Einhausungen</li> </ul>	Abschirmung in der Schallausbreitung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einhausungen/Tunnel -&gt; Beseitigung der Lärmquelle</li> <li>Lärmschutzwände /-wälle -&gt; -5 bis -15 dB(A) [3]</li> </ul>	langfristig	Beispiele sind fast überall in unterschiedlichsten Ausbauförmungen zu finden
<b>Vergößerung Abstand Emissionsort - Immissionsort</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Veränderte Aufteilung von Straßenquerschnitten, Rückbau überbreiter Straßen, Anlegen von Schutz-, Park- oder Grünstreifen</li> </ul>	Vergößerung des Abstandes zwischen Geräuschquelle und Immissionsort	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faustformel: Verdoppelung des Abstandes zwischen Geräuschquelle und Immissionsort -&gt; -3 dB(A)</li> <li>Abrücken um eine Fahrbahnbreite von 12 auf 15 m -&gt; -0,5 bis -1,0 dB(A)</li> <li>Abrücken von 10 auf 15 m -&gt; -2 dB(A)</li> <li>Abrücken von 10 auf 20 m -&gt; -4 dB(A)</li> </ul>	langfristig	Überall zu finden
<b>Schalldämmung von Außenbauteilen</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Schallschutzfenster, gedämmte Belüftung, gedämmte Rolladentkästen usw.</li> </ul>	Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile schützenswerter Räume; keine Minderung des Außenpegels	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schallschutzfensterklasse 1 -&gt; Schalldämmmaß -25 bis -29 dB(A) bis Schallschutzfensterklasse 6 -&gt; Schalldämmmaß 50 dB(A)</li> </ul>	kurz- bis mittelfristig	Überall zu finden
<ul style="list-style-type: none"> <li>Verglasung von Balkonen, Terrassen oder Laubengängen</li> </ul>	Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile; keine Minderung des Außenpegels	<ul style="list-style-type: none"> <li>Je nach Bautyp -&gt; -5 bis -15 dB(A)</li> </ul>	mittel- bis langfristig	Überall zu finden
<ul style="list-style-type: none"> <li>Absorbierende Fassaden</li> </ul>	Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile, Gliederung der Fassade	<ul style="list-style-type: none"> <li>Je nach baulicher Ausbildung -&gt; -2 bis -5 dB(A)</li> </ul>	mittel- bis langfristig	Immer häufiger zu finden
<b>Umbau/Neubau von Gebäuden</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Qualifizierter Grundriß</li> </ul>	Bauliche Veränderungen am Gebäude (empfindliche Räume zur lärmabgewandten Seite)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch Selbstabschirmung -&gt; mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A)</li> </ul>	mittel- bis langfristig	Immer häufiger zu finden
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vorbauten, Pufferzonen</li> <li>Baulückenschließung durch Gebäude oder Wände</li> </ul>	Neue Gebäude als Lärmschirm	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch Selbstabschirmung -&gt; mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -</li> </ul>	mittel- bis langfristig	Immer häufiger zu finden



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
		20 dB(A)		
<b>Bauleitplanung</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Veränderung der Baustruktur durch Festsetzungen im Bebauungsplan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Festsetzung von Höhe und Stellung neuer Gebäude</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durch Selbstabschirmung -&gt; mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Immer häufiger eingesetzt</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Veränderung der zulässigen Nutzung im Flächennutzungsplan/Bebauungsplan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nutzungsänderung hin zu einer unempfindlicheren Nutzung</li> <li>▪ Austrocknen von Wohnnutzungen in stark belasteten Bereichen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Höhere zulässige Schallpegel nach DIN 18005</li> <li>▪ Auflösung des Lärmkonflikts</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ langfristig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Häufig eingesetzt</li> </ul>

**Quellen**

- [1] Kretschmer; Leise in die Zukunft, Vortrag Symposium: Weniger Verkehrslärm trotz Wachstum, Berlin 2004
- [2] Spessert, Bruno; Möglichkeiten zur Reduktion des Straßenverkehrslärms - Rückblick, Stand der Technik und Ausblick; in: Zeitschrift für Lärmbekämpfung 2004
- [3] Landesbetrieb Straßenbau NRW
- [4] Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft; Handbuch Umgebungslärm - Minderung und Ruhevorsorge; 2007
- [5] Bayrische Staatskanzlei; Pressemitteilung - Lärmreduzierung im Straßenverkehr, 2003
- [6] Papenfus, T., Fiebig, A., Genuit, K.: Akustische Auswirkungen von Lichtsignalanlagen und Kreisverkehren. In: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 1053, Bonn 2011