

Aktualisierung i. S. einer Fortschreibung des LAP II

Lärmaktionsplanung (Stufe 3)

der Stadt Geldern

Stadt Geldern

Bereich für Stadtentwicklung und Stadtplanung
Issumer Tor 36
47608

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Thomas Mattner

Moritz Müller M. Sc.

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
2	Grundlagen	6
2.1	Zuständige Behörden	6
2.2	Rechtlicher Hintergrund und Mindestanforderungen	7
2.3	Rechtswirkung eines Lärmaktionsplanes und Fördermöglichkeiten für Maßnahmen	7
2.4	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	7
3	Überprüfung des Lärmaktionsplans der Stufe II	8
3.1	Erfüllt der Lärmaktionsplan die Mindestanforderungen für Aktionspläne?	8
3.2	Wie ist der Stand der Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans?	10
3.3	Hat sich die Lärmsituation relevant verändert?	13
3.4	Haben sich die rechtlichen Grundlagen verändert?	15
3.5	Zusammenfassende Bewertung	16
4	Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stufe II auf Stufe III	17
4.1	Allgemeine Aussagen und Untersuchungsinhalte des LAP	17
4.2	Bewertung der Daten der Lärmkartierung	19
4.3	Maßnahmen- und Strategien zur Lärminderung	21
4.4	Ruhige Gebiete	26
5	Öffentlichkeitsbeteiligung	27
6	Ausblick	39

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Änderungen der Verkehrsbelastung auf den Belastungsachsen im Vergleich zum LAP II	14
Abbildung 2: untersuchte Straßenabschnitte im LAP der Stufe II und Stufe III	18
Abbildung 3: Lärmbelastung Straßenverkehr, Stufe III – Lden (LANUV NRW)	20
Abbildung 4: Lärmbelastung Straßenverkehr, Stufe III – Lnight (LANUV NRW)	20

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Veränderung der Betroffenheit nach Pegelklasse, L _{den} & L _{night}	13
Tabelle 2: Vergleich Betroffenheit nach Pegelklassen, Lden und Lnight	19

1 Einleitung

Durch die EG-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sind die EU-Mitgliedsstaaten dazu angehalten worden, den Umgebungslärm durch eine Lärminderungsplanung zu verringern und - soweit möglich - zu verhindern. Die Umsetzung der Richtlinie erfolgte in Deutschland in den §§ 47a-f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG).

Die Umgebungslärmrichtlinie gibt ein mehrstufiges Verfahren zur regelmäßigen Aufstellung und Überprüfung von Lärmaktionsplänen vor. Ab 2007 waren alle Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelastung über 6 Mio. Kfz/Jahr und Hauptschienenstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr zu kartieren und Lärmaktionspläne zu erstellen (Stufe I). Dies erfolgte überwiegend in den Großstädten und Ballungsräumen. In der zweiten Stufe wurden die Untersuchungsinhalte dann auf Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelastung von über 3 Mio. Kfz/Jahr sowie Haupteisenbahnstrecken mit über 30.000 Zügen/Jahr ausgeweitet. Im Rahmen dieser Stufe II wurde – mit etwas Verspätung – im Jahr 2015/16 auch für die Stadt Geldern ein entsprechender Lärmaktionsplan erstellt.

Die Lärmkartierung wird in NRW durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) für alle Kommunen durchgeführt. Die Ergebnisse der darauf beruhenden Aktionsplanung (Aufgabe der Kommunen) sind dem Land NRW zu übermitteln, welches die Informationen an die EU meldet. Sie sind unter www.umgebungslaerm.nrw.de einsehbar. Die Kartierung der Bahnstrecken des Bundes und die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für den Schienenverkehr wurden an das Eisenbahnbundesamt (EBA) übertragen. Die Ergebnisse werden vom EBA unter www.eba.bund.de/lap veröffentlicht.

Alle fünf Jahre sind die Kartierungen zu wiederholen und die Lärmaktionspläne zu überprüfen und fortzuschreiben bzw. bei Bedarf neu aufzustellen. Die Kartierung der Stufe III erfolgte durch das Land bereits im Jahr 2017.

In der Stufe III der Lärmaktionsplanung durch die Kommunen ist zunächst zu prüfen, ob sich relevante Veränderungen den Verkehrslärm betreffend ergeben haben und ob bzw. wie die Maßnahmen des Lärmaktionsplans bisher umgesetzt wurden. Sofern sich keine relevanten Veränderungen ergaben, reicht eine Fortschreibung und Aktualisierung des bestehenden Lärmaktionsplans; sollten relevante Änderungen vorliegen, müsste der Plan neu aufgestellt werden.

Die Planersocietät wurde beauftragt, eine entsprechend umgebungslärmrelevante Bewertung der Situation in Geldern durchzuführen und die Fortschreibung bzw. je nach Erfordernis die Neuaufstellung durchzuführen.

Dem folgenden Bericht vorweggreifend stellte sich bei der Prüfung heraus, dass sich in Geldern keine relevanten Veränderungen ergaben, die eine Neuaufstellung erforderlich machen würden. Der vorliegende Bericht stellt folglich – neben der ausführlich dokumentierten Prüfung – eine Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stufe II auf Stufe III dar.

Eine erneute Darstellung aller Grundlagen und Rahmenbedingungen ist nicht erforderlich. Bei weiterhin gültigen Inhalten wird auf den Lärmaktionsplan der Stufe II verwiesen.

2 Grundlagen

2.1 Zuständige Behörden

Zuständige Behörde für die **Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen** nach §47e BImSchG:

Stadt Geldern

Gemeindekennzahl: 05154012

Issumer Tor 36
47608 Geldern

www.geldern.de

Ansprechpartner:
Herr Jan Niedling
Planungsabteilung

Tel.: 02831 / 398-372
E-Mail: jan.niedling@geldern.de

Zuständige Behörde für die **Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung an Schienen** nach §47e BImSchG:

Eisenbahnbundesamt

Heinemannstraße 6
53175 Bonn

E-Mail: lap@eba.bund.de

Der vorliegende Bericht zur Stufe 3 der Lärmaktionsplanung stellt eine Fortschreibung der Stufe II dar. Zudem werden die Kartierungsergebnisse der beiden Stufen verglichen und ein Stand über die Umsetzung der in Stufe II genannten Maßnahmen gegeben. Die Kriterien zur Erfüllung der Mindestanforderung sind im Gutachten zum LAP II enthalten. Um Doppelungen zu vermeiden wird, wo erforderlich, auf den LAP II verwiesen. Der vorliegende LAP III ist daher kein komplett eigenständiges Gutachten, sondern nur in Verbindung mit dem LAP II zu betrachten.

2.2 Rechtlicher Hintergrund und Mindestanforderungen

Die rechtlichen Grundlagen, Anforderungen und Methodiken der Lärmaktionspläne gemäß Anhang V der EG-Umgebungsärmrichtlinie wurden im Bericht zum Lärmaktionsplan der Stufe II ausführlich wiedergegeben. Sie sind seit Stufe II unverändert und werden daher an dieser Stelle nicht erneut dargestellt.

2.3 Rechtswirkung eines Lärmaktionsplanes und Fördermöglichkeiten für Maßnahmen

Die Lärmaktionspläne müssen bei der Neuausrichtung, Fortschreibung und Festsetzung von Flächennutzungsplänen, Bebauungsplänen, überörtlichen Raumordnungsplänen und anderen Plänen (z.B. Verkehrsentwicklungsplan, Umweltleitplan) berücksichtigt werden und gehören zum notwendigen Abwägungsmaterial. Eine Planungsverpflichtung, d. h. die Verpflichtung zur Aufstellung eines Bauleitplans zur Umsetzung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan, besitzt die Lärmaktionsplanung nicht (vgl. Website Umgebungsärm NRW; MLUR; MUNLV 2008b).

Die Rechtswirkungen haben sich seit 2015 nicht geändert und wurden im Lärmaktionsplan der Stufe II noch tiefergehend erläutert. Weitergehende Informationen zu Förderprogrammen bietet das Förderportal unter www.umgebungslaerm.nrw.de sowie die Website www.nrwbank.de.

2.4 Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

Die geltenden Grenzwerte für die Lärmaktionsplanung wurden seit 2015 nicht weiter verschärft oder angepasst. Nach dem weiterhin gültigen Runderlass des MUNLV NRW 2008 liegen Lärmprobleme in jedem Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{den} von 70 dB(A) und ein L_{night} von 60 dB(A) erreicht bzw. überschritten werden.

Im Rahmen der Kartierungs- und Betroffenheitsvergleiche im LAP Geldern wurden die weitergehenden vom Umweltbundesamt vorgeschlagenen Auslöseschwellen von 65 dB(A) L_{den} sowie 55 dB(A) L_{night} zusätzlich miteinbezogen.

3 Überprüfung des Lärmaktionsplans der Stufe II

Aus Anhang V Nr. 1 der Richtlinie 2002/49/EG ergibt sich, dass bei der Überprüfung sowohl die Durchführung wie auch die Ergebnisse des vorhandenen Lärmaktionsplans zu bewerten sind. Die 3. Stufe der Lärmaktionsplanung sieht folglich die Prüfung bzw. Fortschreibung der bisherigen Lärmaktionsplanung vor.

Bei der Bewertung wurde sich an dem Prüfschema („Vermerk zur Überprüfung des Lärmaktionsplans der 2. Stufe nach § 47 d Abs. 5 BImSchG“) des MUNLV orientiert. Für die Überprüfung der Lärmaktionspläne können demnach mindestens folgende Fragestellungen relevant sein:

- Erfüllt der bestehende Lärmaktionsplan die Mindestanforderungen für Aktionspläne nach Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Planaufstellung)?
- Wie ist der Stand der Umsetzung der Maßnahmen dieses Aktionsplans?
- Hat sich die Lärmsituation relevant verändert?
 - Emissionen
 - Ausbreitungsbedingungen
 - Immissionen/Betroffenen
- Haben sich die rechtlichen Grundlagen verändert?

Die Fragen aus dem Prüfschema werden in den folgenden Kapiteln beantwortet.

3.1 Erfüllt der Lärmaktionsplan die Mindestanforderungen für Aktionspläne?

Wurden Lärmprobleme und -auswirkungen ausreichend berücksichtigt?

Der Lärmaktionsplan der Stufe II der Stadt Geldern weist alle laut BImSchG geforderten Inhalte auf und geht teilweise darüber hinaus.

Es wurden alle klassifizierten Hauptverkehrsstraßen mit über 8.200 Kfz/Tag in ihrer Lärmwirkung (Lden und Lnight) berechnet und detailliert bewertet. Das LANUV hat folgende Straßen kartiert, die im LAP der Stufe II untersucht wurden:

- B 9, Klever Straße zwischen der Straße Im Schwarzbruch und L 480,
- B58, Harttor – Nordwall – Isummer Tor – Weseler Straße, zwischen L 480 und L 89,
- B58, Venloer Straße, zwischen L 480 und Stadtgrenze Straelen,
- L 480, Klever Straße, zwischen K 30 und B 58.

Zusätzlich wurden weitere Straßenabschnitte im LAP II freiwillig untersucht:

- L 480, Kapellener Straße – Königsberger Straße – Danziger Straße,
- Gemeindestraße Ostwall, Geldertor zwischen Issumer Tor und Vernumer Straße (jetzt umbenannt in Pariser Bahn)

Auf der linksrheinischen Schienenstrecke Köln – Kleve – Nijmegen (KBS 495) verkehren weniger als 30.000 Züge/Jahr, weshalb die Strecke nicht kartierungspflichtig ist.

Andere für einen Lärmaktionsplan relevante Lärmquellen lagen in Geldern nicht vor.

Basierend auf der Lärmwirkung des Straßenverkehrs und den Betroffenenzahlen wurden Untersuchungsabschnitte definiert, klassifiziert und priorisiert. Die Darstellung erfolgte in Steckbriefform. Somit konnten wirkungseffiziente Aktionsräume für Maßnahmen identifiziert und der Handlungsbedarf nach Dringlichkeit dargestellt werden.

Die Bewertung der Betroffenheiten anhand der Auslösewerte der Lärmpegel L_{den} und L_{night} erfolgte – neben der Darstellung gemäß der gesetzlich geforderten Klassifizierung (Runderlass MUNLV 2008: 70/60dB(A)) – zusätzlich auch unter Heranziehung der weitergehenden Empfehlungen des UBA (65/55dB(A)).

Erfolgte die Mitwirkung der Öffentlichkeit angemessen, rechtzeitig und effektiv?

Die Beteiligung erfolgte gem. § 47d (3) des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG).

Die Öffentlichkeit wurde angemessen und rechtzeitig über die Erstellung und den Entwurf des Lärmaktionsplans durch Offenlage im Rathaus und auf dem Internetangebot der Stadt vom 27.03. bis 04.05.2015 informiert.

Alle dazu eingegangenen Stellungnahmen wurden in einer dem finalen Bericht angehängten Tabelle dokumentiert, bewertet und je nach Relevanz in der Endfassung des LAP berücksichtigt.

Der Entwurf des Lärmaktionsplan mit Schwerpunkt auf den entwickelten Maßnahmen wurde in einer öffentlichen Sitzung des Bau- und Planungsausschusses im Jahr 2015 vorgestellt.

Erfolgt eine klare Federführung und eine ausreichende Kooperation mit den beteiligten Fachbereichen?

Die Analysen sowie die Erstellung des Lärmaktionsplans, inklusive der Maßnahmenbildung, erfolgte in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung. In mehreren und regelmäßigen Terminen wurden alle wichtigen Ergebnisse, Entwürfe und Vorgehensweisen ämterübergreifend besprochen und abgestimmt.

Die Bearbeitung erfolgte durch das Planungsbüro Richter-Richard sowie die akustischen Berechnungen durch das Büro Heine + Jud Ingenieurbüro für Umweltakustik aus Dortmund.

Wurden die erforderlichen Stellungnahmen zugeleitet und einbezogen?

Parallel zur Öffentlichkeitsbeteiligung und Bürgeroffenlage erfolgte die Beteiligung aller relevanten Träger öffentlicher Belange (TöB). Den Trägern wurde dazu der Entwurf des Lärmaktionsplans, inkl. der Maßnahmenliste zugesandt. Die Beteiligung erfolgte in Form schriftlicher Stellungnahmen. Alle eingegangenen Stellungnahmen wurden in einer dem finalen Bericht angehängten Tabelle dokumentiert, bewertet und je nach Relevanz in der Endfassung des LAP sowie in der Maßnahmenempfehlung berücksichtigt.

Wurde der Plan validiert, verabschiedet oder unterzeichnet? Durch wen und wann?

Der finale Lärmaktionsplan wurde vom Rat der Stadt Geldern am 18. Juni 2015 in öffentlicher Sitzung einstimmig beschlossen.

Gibt es eine Zusammenfassung (max. 10 Seiten) mit Angaben, wo der vollständige Aktionsplan, die Protokolle der Beteiligungen etc. veröffentlicht sind?

Die Stadtverwaltung Geldern hat im Rahmen der Übermittlung der Lärmaktionsplanung an das Land Nordrhein-Westfalen alle relevanten Inhalte mittels Online-Formular übersendet.

Zudem ist der Lärmaktionsplan (inkl. Gutachten, Maßnahmen und Synopse der Beteiligungseingaben) öffentlich im Internetangebot der Stadt Geldern einsehbar:

[https://www.geldern.de/c125721a002e05dc/files/lap_geldern_22062015.pdf/\\$file/lap_geldern_22062015.pdf?openelement](https://www.geldern.de/c125721a002e05dc/files/lap_geldern_22062015.pdf/$file/lap_geldern_22062015.pdf?openelement) (Link auf Aktualität geprüft am 25.01.2022)

3.2 Wie ist der Stand der Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans?

Konnten die im Aktionsplan vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt werden?

Es wurden bislang wenige, abschnittsbezogene Maßnahmenempfehlungen aus dem LAP II realisiert. Mehrere Maßnahmen sind in Planung bzw. im Bau, sodass mit einem Wirkungseffekt bis zur nächsten Stufe IV der Lärmaktionsplanung (ca. 2023/24) gerechnet werden kann.

Anzumerken ist, dass nahezu alle baulichen und ordnungsrechtlichen Maßnahmen auf Straßen mit prioritärer Lärmrelevanz, die im LAP II empfohlen wurden, in der Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßen NRW liegen (z. B. Autobahnen und Landesstraßen). Auf die Umsetzung dieser Maßnahmen hat die Stadt Geldern (Verwaltung und Politik) daher nur bedingt Einfluss.

Im Folgenden werden die realisierten bzw. begonnenen oder bereits geplanten Maßnahmen des LAP II beschrieben. In den beigefügten Steckbriefen (vgl. Kapitel 4.3) wird der Umsetzungsstand der Maßnahmen des LAP II auf den belasteten Streckenabschnitten kurz dargestellt.

Umsetzung allgemeiner, strategischer Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans:

- **Berücksichtigung des Lärmschutzes in der Bauleitplanung** (z. B. Flächenneudarstellungen/-änderungen in Bauleitplänen wie ÖPNV-Anschluss, Mischnutzung, Innenentwicklung, Verkehrsarme Planung, etc.):

Die Stadt Geldern berücksichtigt die Belange des Lärmschutzes gemäß den gesetzlichen Vorgaben und dem üblichen Abwägungsgebot in ihren Planungen (z. B. Bebauungspläne). Der Lärmaktionsplan nahm bislang keine besonders gewichtete Rolle bei bauleitplanerischen Entscheidungen ein.

Umsetzung abschnittsbezogener Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans:

Maßnahmenempfehlungen des LAP, die z. B. eine Reduzierung der zulässigen Fahrgeschwindigkeiten oder den Einsatz spezieller, lärmmindernder Fahrbahnbeläge beinhalten, wurden bislang kaum realisiert. Lediglich im Bereich Krefelder Straße – Geldertor wurden Änderungen umgesetzt bzw. sind in Planung:

- **Krefelder Straße – Geldertor**
 - Erneuerung der Deckschicht erfolgte bislang in geringem Umfang an der Krefelder Straße auf Höhe der Zufahrt zum Aldi/Am Ölberg. Weitergehend soll dies voraussichtlich in 2022 in den beiden weiteren Abschnitten zwischen Duisburger Straße und Zufahrt Friedhofsparkplatz erfolgen.
 - Querungssicherungen sind auf Höhe Krefelder Straße 12-16 hergestellt wurden (keine Maßnahme des LAP, jedoch mit temporeduzierender Wirkung).
 - Die Kreuzung Geldertor/Gelderstraße/Ostwall/Südwall wurde mit Errichtung eines Kreisverkehrs umstrukturiert.
 - Die Erneuerung der Deckschicht im Bereich Geldertor ist für 2023 vorgesehen.

Enthält der LAP Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete? Sind diese nützlich und aktuell?

Der Lärmaktionsplan der Stufe II weist keine ruhigen Gebiete in Geldern aus. Unter Anwendung einer abschätzenden Methode zu benötigten Freiflächen außerhalb der Randbereiche der Lärmkartierung und Analyse topografischer Karten wurden keine ruhigen Gebiete auf dem Land der Stadt Geldern oder gemeindeübergreifend identifiziert. Die Einschätzung ist weiterhin gültig.

Wurden planungsrechtliche Festsetzungen in anderen Planungen und/oder von anderen Planungen berücksichtigt?

Andere Planungen auf dem Gebiet der Stadt Geldern berücksichtigen von sich aus bereits die Belange des Lärmschutzes im Rahmen der einschlägigen gesetzlichen Vorgaben (z. B. in der Bauleitplanung). Der Lärmaktionsplan hatte mit seinen Aussagen bislang keinen direkten Einfluss auf Vorgehensweisen im Planungsalltag anderer Ämter oder Institutionen in Geldern.

Aussagen und Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans wurden aber in Analysen und bei der Erstellung anderer Planwerke und Konzepte berücksichtigt (z. B. im Nahmobilitätskonzept). Aktuell wird ein nachhaltiges Stadtentwicklungskonzept erstellt, welches u.a. auch die Aussagen des Lärmaktionsplans berücksichtigt.

Enthält der bisherige Aktionsplan Angaben zur langfristigen Strategie zur Lärminderung in der Kommune? Sind diese nützlich und noch aktuell?

Der Lärmaktionsplan beinhaltet den Vorschlag einer langfristigen Strategie zur Deckschichterenergie mit lärminderndem Asphalt im Stadtgebiet. Straßenbauliche Maßnahmen, die nicht kurz- oder mittelfristig umgesetzt werden können, sollen sinnvoll priorisiert werden (Dringlichkeit, Fahrbahn-zustand, geplante Umgestaltungen etc.). Eine zusammenhängende Strategie wird derzeit jedoch nicht verfolgt, vielmehr wird lärmindernder Asphalt an ausgewählten Straßen eingebaut, die der LAP benennt.

Zudem wird eine Umstufung zwischen der bisherigen Ortsdurchfahrt B 58 und der bestehenden städtischen Umfahrroute einschließlich der Landesstraße angestrebt, um die Belastung der Ortsdurchfahrt zu verringern. 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.

Die Umstufung konnte bislang nicht erfolgen, wird aber weiter angestrebt und als eine wichtige Maßnahme zur Verkehrsberuhigung der belasteten Straßenzüge angesehen. Dazu wurde parallel zur Erstellung des LAP III eine Studie zur Berechnung der Lärmwirkung durch die Stadt beauftragt.

Welche Hemmnisse und Optimierungsmöglichkeiten werden gesehen?

Das größte Hemmnis bei der Realisierung der Deckschichterenergie und der Umwidmung der B58 besteht in der fehlenden Zuständigkeit der Stadt bei Eingriffen im übergeordneten Straßennetz. Die Zuständigkeit liegt überwiegend bei anderen Baulastträgern. Deren Beurteilung der Lärmsituation erfolgt nicht mittels des in Lärmaktionsplänen üblichen Verfahrens (VBUS), sondern über die Vorgaben nach RLS-90 bzw. -19. Diese beiden Verfahren werden (wie auch im Rahmen der Stellungnahmen angemerkt) als nicht bzw. nur bedingt vergleichbar genannt, so dass zunächst eine weitere Überprüfung der Lärmbelastung durchgeführt werden muss. Die Abwägung und Priorisierung der Maßnahmen fällt seitens der Baulastträger dann zumeist anders aus, als es aus Sicht des Lärmaktionsplans beurteilt wurde. Übergeordnete Baulastträger wie Bund, Land oder Kreis müssen ihre Mittel auf eine Vielzahl betroffener Kommunen aufteilen und in der Dringlichkeit abwägen.

Haben sich durch den Aktionsplan Veränderungen bei den Lärmproblemen und Lärmauswirkungen ergeben?

Es sind keine Veränderungen bezüglich des Straßenlärms bekannt, die sich auf den Lärmaktionsplan zurückführen lassen.

Hat sich durch den Aktionsplan die Zahl der betroffenen Personen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser oder die Größe der betroffenen Flächen relevant verändert?

Im Vergleich der Kartierungen und Betroffenenzahlen aus dem LAP II und der Kartierung der Stufe III wird deutlich, dass es vor allem in den stärker durch Straßenlärm belasteten Gebieten (Lden 70-65 dB(A)) Zunahmen in bebauten Bereichen gibt. Die Anzahl der Betroffenen ist hier von 99 auf 221 angestiegen.

Die Änderungen beruhen zu einem Teil aber sicherlich auch auf methodischen Aktualisierungen und Verfeinerungen der Berechnungsgrundlagen (z. B. des Gelände- und Gebäudemodells). Hauptsächlich ergeben sie sich allerdings durch Veränderungen der Verkehrsstärken und Schwerverkehrsmengen, insbesondere auf der B58 im Abschnitt Weseler Straße und Issumer Tor ist der Schwerverkehrsanteil angestiegen. Zusätzlich lässt sich der Anstieg auch mit Bevölkerungszunahmen in den dicht besiedelten Gebieten entlang der Hauptstraßen erklären.

In den Pegelklasse <65 dB(A) gibt es im Gegensatz leichte Abnahmen der Betroffenenzahlen.

Schulen und Kindergärten sind in Geldern aktuell nicht stärker belastet als 2015. Die in Tabelle 1 dargestellten höheren Betroffenheiten für Krankenhäuser beruhen auf einer Aktualisierung des Gebäudemodells in den Berechnungsgrundlagen des LANUV. Bestehende Gebäudekomplexe sind nun in deutlich mehr Gebäudeteile aufgeteilt worden, die irreführend alle als eigenes Krankenhaus in die Bilanz einfließen. Fasst man die Gebäude zu Standorten zusammen, ergeben sich keine nennenswerten Veränderungen in der Lärmbelastung bei den untersuchten Einrichtungen – weder positiv noch negativ.

Bei dem zusätzlich nachts betroffenen Krankenhausstandort handelt es sich um das Gebäude an der Fürstenberger Str. 1. In den Gebäudedaten ist in den Daten des LANUV die Nutzung Krankenhaus angegeben, es handelt sich um eine Tagesklinik (das Heilpädagogische Zentrum Geldern des LVR).

Die folgende Tabelle veranschaulicht die Veränderungen der Betroffenheit im Vergleich zur Kartierung 2015 (Stufe II mit Stufe III). Die absoluten Werte sind in Tabelle 2 auf Seite 19 abzulesen.

Tabelle 1: Veränderung der Betroffenheit nach Pegelklasse, L_{den} & L_{night}

L_{den} dB(A)	>50 – ≤55	>55 – ≤60	>60 – ≤65	>65 – ≤70	>70 – ≤75	>75
Flächen [in km ²]	-	+0,8	-	+0,2	-	+/-0
Betroffene	-	-29	-21	+17	+122	-2
Wohnungen	-	-24	-	+65	-	-1
Schulen	-	+/-0	-	+/-0	-	+/-0
Krankenhäuser	-	+1	-	+2	-	+/-0

L_{night} dB(A)	>50 – ≤55	>55 – ≤60	>60 – ≤65	>65 – ≤70	>70 – ≤75	>75
Flächen [in km ²]	-	-	-	-	-	-
Betroffene	-23	+20	+118	+3	+/-0	-

3.3 Hat sich die Lärmsituation relevant verändert?

Wurden zusätzliche/andere Straßenabschnitte kartiert? Sind Straßenabschnitte weggefallen?

Die offizielle Lärmkartierung seitens des Landes beinhaltet zusätzlich zu den im LAP Stufe II betrachteten Straßen, die L 361 zwischen Stadtgrenze Straelen und der Walbecker Straße. Hierzu sind im LAP II keine Aussagen getroffen worden. Entlang des Abschnitts liegen jedoch fast ausschließlich landwirtschaftlich genutzte Flächen. Es gibt lediglich ein Gebäude, welches einer Belastungsgrenze

von > 65 dB (A) ausgesetzt ist. Die im LAP Stufe II betrachteten Belastungsachsen haben sich somit nicht geändert.

Streckenabschnitte der freiwilligen, zusätzlichen Betrachtung im LAP II wurden in der Landeskartierung der Stufe III nicht berücksichtigt, sie wurden jedoch bereits im LAP II getrennt betrachtet.

Liegen relevante Änderungen in den Verkehrsbelastungen vor?

Für den Vergleich der Verkehrsmengen auf den zu untersuchenden Straßen in Geldern wurden die Daten aus der Bundesverkehrswegezählung 2015 verwendet. Diese wurden auch durch das Land NRW (LANUV) für die aktuelle Lärmkartierung der Stufe III verwendet. Die Verkehrsbelastungszahlen zum Stand des LAP Stufe II liegen lediglich zu den Belastungsachsen als Vergleichswerte vor.

Auf der B58 hat die Verkehrsbelastung teilweise stark zugenommen. Der DTV stieg auf dem Streckenabschnitt B58 Nordwall (Harttor - Issumer Straße) um ca. 19%.

Auf den Streckenabschnitten B58 Weseler Straße (Danziger Straße - Boeckelter Weg) und Issumer Tor (Nordwall - Boeckelter Weg) hat sich hingegen der Schwerverkehrsanteil ungefähr verdoppelt. Die Lärmbelastung (Lden) stieg rechnerisch dort um knapp 2 dBA.

Eine wahrnehmbare Änderung der Lärmbelastung ist allerdings erst ab einer Verdopplung der Verkehrsmenge bzw. einer Zunahme um ca. 3 dBA zu erwarten.

Abbildung 1: Änderungen der Verkehrsbelastung auf den Belastungsachsen im Vergleich zum LAP II



Im Jahr 2022 wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Klever Straße (K17) im Abschnitt zwischen Kölner Straße und Martinstraße (K 30) von 70 auf 50 km/h reduziert.

Sind relevante Veränderungen bei anderen Lärmquellen im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie eingetreten?

Veränderungen bei anderen Lärmquellen außer dem Straßenverkehr sind nicht bekannt.

Hat eine geänderte Bebauungsstruktur die Schallausbreitung relevant verändert?

Die Bebauungsstruktur wurde entlang der lärmrelevanten Straßenabschnitten nicht maßgeblich verändert. Es wurden keine größeren Neubaugebiete im Einfluss dieser Bereiche erschlossen, die Straßenlärm abschirmen oder zurückwerfen könnten.

Im Jahr 2019 wurden entlang der Königsberger Straße zwischen Niers und Breslauer Straße ein Wall und Lärmschutzwände (Höhe: 4 m) errichtet. Weitere Lärmschutzbauwerke wurden seit Aufstellung des Lärmaktionsplans keine errichtet oder verändert.

Insgesamt beinhalten die Gebäudedaten der Kartierungsmodelle seit Aufstellung der letzten Kartierung Verbesserungen der Detailschärfe, was zu einer weiteren Genauigkeit der Lärmberechnungen mittels des Lärmmodells führt.

Eine Neuaufstellung des Lärmaktionsplans wird aufgrund des recht geringen Umfangs der Veränderungen jedoch nicht erforderlich, besonders vor dem Hintergrund, der bereits in diesem Jahr zu veröffentlichten Kartierung der Stufe IV, die ihrerseits weitere Aktualisierungen beinhalten wird.

Ein Vergleich der durch Lärm betroffenen Personen- und Gebäudezahlen wurde zuvor angeführt (Tabelle 1 auf Seite 13) und findet sich außerdem in absoluten Zahlen in Tabelle 2 auf Seite 19.

Wurden weitere passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) umgesetzt?

Zum Einsatz von passiven Lärmschutzmaßnahmen (auf privater Seite) liegen keine Informationen vor. Die meisten Bebauungspläne in Geldern beinhalten jedoch Festsetzungen zum passiven Lärmschutz, sofern sie an größere Straßen angrenzen. Zusätzliche Förder- oder Informationsaktivitäten, die über die üblichen Informationsangebote hinausgehen hat die Stadt Geldern nicht angeboten.

Haben sich Einwohnerzahlen bzw. die Anzahl von Lärm betroffener Personen relevant geändert?

Die Einwohnerzahl der Stadt Geldern hat sich seit dem berücksichtigten Stand des LAP II leicht erhöht. Im LAP der Stufe II wurde die Einwohnerzahl zum 31.12.2011 mit 32.889 angegeben. Zum 31.12.2016 hatte sich die Einwohnerzahl auf 33.778 erhöht (Quelle: Bevölkerungsangaben laut it.nrw). Nur ein Teil dieser Menschen lebt in den akut durch Verkehrslärm der untersuchten Straßenabschnitte belasteten Bereiche.

3.4 Haben sich die rechtlichen Grundlagen verändert?

Gab es Änderungen in den rechtlichen Grundlagen der Stadt (z.B. B-Pläne, F-Pläne, Gebietsausweisung)? Haben diese Änderungen wesentliche Auswirkung auf die Bewertung der Lärmsituation? Sind sie relevant für die Lärmaktionsplanung?

Lärmrelevante Änderungen in den rechtlichen Grundlagen, die das Gelderner Stadtgebiet betreffen, liegen nicht vor.

Gab es Änderungen der rechtlichen Grundlagen (EU, Bund, NRW) - z.B. CNOSSOS bei 4. Runde, die Auswirkungen auf die Lärmsituation haben (Fahrverbote/Baurecht/16. BImSchV...)? Sind sie relevant für die Lärmaktionsplanung?

Relevante Änderungen in den rechtlichen Grundlagen und Berechnungs- oder Bewertungsverfahren wurden seit Aufstellung des letzten Lärmaktionsplans nicht vorgenommen. Dies wird voraussichtlich erst in Stufe IV der Fall sein.

3.5 Zusammenfassende Bewertung

Die meisten der im Lärmaktionsplan Stufe II empfohlenen Maßnahmen wurden bislang nicht umgesetzt. Unter anderem ist dies dem Umstand geschuldet, dass die relevanten Straßenabschnitte sich häufig nicht in der (alleinigen) Trägerschaft der Stadt Geldern liegen.

Teilweise hat sich das Verkehrsaufkommen und auch der Schwerverkehrsanteil auf den Hauptstraßen erhöht, was jedoch nicht zu signifikanten Steigerungen der berechneten Lärmbelastungen geführt hat. Gebäudestrukturen und Siedlungskörper entlang der zu prüfenden Straßen wurden nicht maßgeblich verändert.

Rechtliche Grundlagenänderungen haben sich seit Aufstellung des LAP II bis zur Stufe III ebenfalls nicht ergeben.

Die Vergleiche der Lärmkartierung und Bilanzierung zwischen Stufe II und III zeigen, dass sich keine größeren Veränderungen der Betroffenheiten ergeben haben und somit eine komplette Neuaufstellung des LAP nicht erforderlich ist. Zudem ist anzumerken, dass bereits in den kommenden Jahren die Lärmaktionsplanung der Stufe IV ansteht. In deren Rahmen werden sich voraussichtlich methodische Veränderungen in der Kartierung und Bilanzierung ergeben, was dann das Erfordernis einer erneuten Berechnung und detaillierteren Betrachtung der Aktionsplanung mit sich bringen könnte.

Eine Aktualisierung der Daten im Sinne einer Fortschreibung des Lärmaktionsplans der 2. Stufe ist somit zum jetzigen Zeitpunkt ausreichend.

4 Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stufe II auf Stufe III

Im Rahmen der Fortschreibung wurde die Lärmkartierung und -bilanzierung aktualisiert.

Die empfohlenen Maßnahmen und Strategien zur Minderung der Lärmbetroffenheit aus dem LAP II stehen zur Umsetzung noch größtenteils aus und sind weiterhin gültig, sofern dies nachfolgend nicht anders benannt ist. Auf eine Aktualisierung der Detailbetrachtung der Straßenabschnitte in Steckbriefform und Neuberechnung der dortigen Lärmkennziffern und Priorisierungen wurde verzichtet.

Grundsätzlich ergaben sich bislang keine relevanten Veränderungen, die zusätzliche, kurzfristige Maßnahmen erforderlich machen würden. Ferner sind die Wirkungen der möglichen Umwidmung der Danziger Straße und Königsberger als Umgehungsstraße bis zur nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung abzuwarten und die Belastungssituation dann neu zu bewerten.

Alle Aussagen des Lärmaktionsplanes der Stufe II (Beschluss vom 18.06.2015) zum Allgemeinen Teil (z. B. Untersuchungsgebiet, Lärmquellen, rechtlicher Hintergrund, Berechnungsmethodik, geltende Grenzwerte) und zu den empfohlenen Maßnahmen und Handlungsstrategien behalten – sofern hier nicht anders genannt – ihre Gültigkeit.

4.1 Allgemeine Aussagen und Untersuchungsinhalte des LAP

4.1.1 Beschreibung des Ballungsraums und der Lärmquellen

Die Stadt Geldern liegt am Niederrhein und ist kreisangehörige Stadt des Kreises Kleve. Mit mittlerweile knapp 35.000 Einwohnern¹ ist sie die zweit größte Stadt im Kreis. Sie grenzt im Westen an die Gemeinden Venlo und Bergen in den Niederlande. Das Gelderner Stadtgebiet ist rd. 97 km² groß.

Die Stadt gliedert sich in acht Ortschaften. Den heutigen siedlungsstrukturellen Stadtkern bilden v. a. die Ortschaften Geldern und Veert, die einen weitgehend zusammenhängenden Siedlungskörper darstellen.

Auch wie bereits in den Stufen 1 und 2 der Lärmaktionsplanung ist die Stadt Geldern entsprechend des § 47b BImSchG als Nicht-Ballungsraum einzustufen. Daher sind bei der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung lediglich die Hauptverkehrsstraßen zu berücksichtigen.

¹ Stand 2022, Quelle: Stadt Geldern

4.1.2 Lärmquellen

Hauptverkehrsstraßen

Auf die Stadt Geldern einwirkende Hauptlärmquellen sind Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 8.200 Kfz pro Tag bzw. 3.000.000 Kfz pro Jahr. Die Verkehrsmengen der jeweils am stärksten belasteten Straßenabschnitte der betroffenen Straßen können der nachstehenden Tabelle entnommen werden:

Es wurden die folgenden Abschnitte kartiert (siehe Abbildung 2)

- B 9 Klever Straße, zwischen Stadtgrenze Kevelaer und K 17
- B9 Kölner Straße zwischen Stadtgrenze Kerken und L 478
- B 58 Harttor – Nordwall – Issumer Tor – Weseler Straße zwischen L 480 und L 89
- B 58 Venloer Straße, zwischen L480 und Stadtgrenze Straelen
- L 361 Wachtendonker Straße zwischen Stadtgrenze Straelen und Walbecker Straße
- L 480 Klever Straße, zwischen K 30 (Martinistraße) und B 58

Die freiwillig zusätzlich untersuchten Streckenabschnitte aus dem LAP II werden nicht erneut im LAP III berücksichtigt, sondern separat nach RLS-19 untersucht.

Im Vergleich zu den Daten der Stufe 2 sind die Werte auf den am stärksten belasteten Abschnitten der B 58 von ca. 12.000 auf 14.300 Kfz/Tag angestiegen. Die Höchstwerte der Straßenabschnitte der L 480 haben sich von 11.200 auf 10.600 Kfz/Tag verringert.

Abbildung 2: untersuchte Straßenabschnitte im LAP der Stufe II und Stufe III
(gelbe Abschnitte wurden im LAP der Stufe II nicht untersucht)



Haupteisenbahnstrecken

Auf der linksrheinischen Schienenstrecke Köln – Kleve – Nijmegen (KBS 495) verkehren weniger als 30.000 Züge/Jahr, weshalb die Strecke nicht kartierungspflichtig ist.

Andere Lärmquellen

Andere Lärmquellen (IVU-Anlagen, Häfen und Flughäfen), die im Rahmen der Lärmaktionsplanung untersucht werden müssen, liegen in Geldern nicht vor.

4.2 Bewertung der Daten der Lärmkartierung

4.2.1 Betroffenenanalyse

Die Darstellung der Lärmpegel erfolgt in strategischen Lärmkarten nach Anhang VI Umgebungslärmrichtlinie. Unter <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/stufe3/> sind auf der Internetseite des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen die Unterlagen der Lärmkartierung abrufbar. Die Lärmkarten der 3. Runde wurden mit Daten aus 2016 berechnet, sie zeigen über das Jahr gemittelte Lärmpegel. Die Lärmkarten sind Grundlage für die Lärmaktionsplanung.

Tabelle 2: Vergleich Betroffenheit nach Pegelklassen, Lden und Lnight

Lden dB(A)		Gleich	>55 – ≤60	>60 – ≤65	>65 – ≤70	>70 – ≤75	>75
Flächen [in km ²]	LAP 2		3,8		1,0		0,2
	LAP 3		4,6		1,2		0,2
Betroffene	LAP 2		334	303	274	99	4
	LAP 3		305	282	291	221	2
Schulen	LAP 2		4		0		0
	LAP 3		4		0		0
Kranken- häuser*	LAP 2		0		0		0
	LAP 3		1		2		0

Lnight dB(A)		>50 – ≤55	>55 – ≤60	>60 – ≤65	>65 – ≤70	>70 – ≤75	>75
Betroffene	LAP 2	295	287	159	8	0	
	LAP 3	272	307	277	11	0	

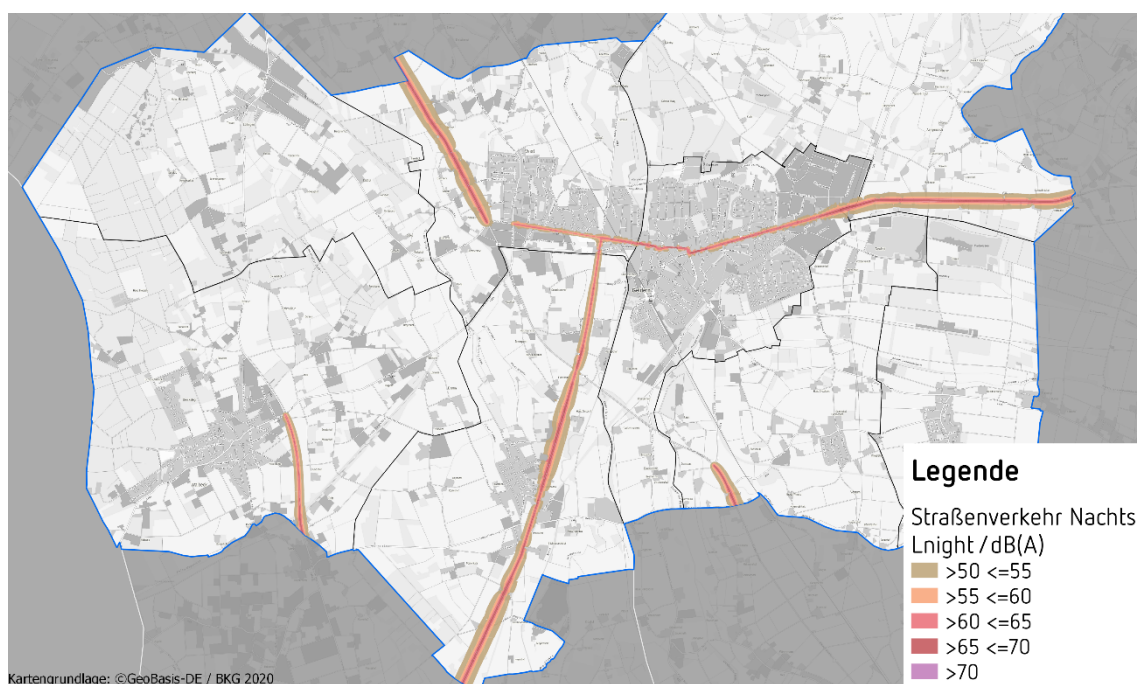
* An der Fürstenberger Str. 1 ist in den Gebäudedaten die Nutzung als Krankenhaus ausgewiesen, was bei der zurückliegenden Kartierung noch nicht der Fall war. Tatsächlich handelt es sich um eine Tagesklinik des LVR.

Die folgenden Karten zeigen die in Stufe III berechnete Lärmbelastung der Straßen auf dem Stadtgebiet für den 24-Zeitraum Lden sowie den Nacht-Zeitraum Lnight.

Abbildung 3: Lärmbelastung Straßenverkehr, Stufe III – Lden (LANUV NRW)



Abbildung 4: Lärmbelastung Straßenverkehr, Stufe III – Lnight (LANUV NRW)



4.2.2 Bewertung der Lärmkartierung und -bilanzierung

Bei den Betroffenenzahlen sind leichte Zunahmen in den kritischen Bereichen über 65 dBA festzustellen, während die Betroffenheiten der niedrigeren Pegelstufen gesunken sind.

Diese Zunahme des Verkehrslärms könnte von den gestiegenen Verkehrsmengen herrühren, ist allerdings noch nicht als kritisch zu benennen. Der Fortgang dieser Entwicklung sollte jedoch im Rahmen der kommenden Kartierung und Aktionsplanung der Stufe IV erneut begutachtet werden. Sollte

sich die Steigerung der Betroffenenzahlen erneut erhöhen, ist eine Anpassung der Maßnahmen und Strategien anzuraten bzw. deren Umsetzung forciert anzustreben.

Die Anzahl der betroffenen Einwohner bzw. Schulen und Krankenhäuser wurde mittels neuer Kartierungsgrundlagen aktualisiert. Hier ergeben sich – mit Ausnahme von Gebäudegrunddatenbedingten Änderungen – keine relevanten Betroffenheitsveränderungen.

4.3 Maßnahmen- und Strategien zur Lärminderung

Grundsätzlich behalten alle noch nicht realisierten Maßnahmen- und Strategieempfehlungen des LAP II ihre Gültigkeit. Sie wurden dort ausführlich beschrieben.

Dies gilt insbesondere für die allgemeinen Aussagen zur Wirkung von möglichen Maßnahmen und zu den mittel- bis langfristigen Handlungsstrategien (Kapitel 9.1 und 10 im LAP Stufe II). Insbesondere zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens spielen sie eine bedeutende Rolle für die Lärminderung. Vor allem von Bedeutung sind weiterhin die Maßnahmen zur Senkung der Belastung auf der Ortsdurchfahrt der B 58 und die weitere Umlenkung des (Durchgangs-)verkehrs auf die Achse L 480 Kapellener Straße – Königsberger Straße – Danziger Straße, sowie die damit zusammenhängende Umstufung der Straßenzüge. Entscheidend werden jedoch auch flankierende Maßnahmen (straßenverkehrsrechtliche und straßenbauliche Widerstände) auf zu entlastenden den Ortsdurchfahrten sein. Diese werden in dieser Fortschreibung nicht im Einzelnen wiederholt, zudem wurden und werden dazu parallel weitere Untersuchungen durchgeführt.

Die Maßnahmenempfehlungen des LAP II für die konkreten Teilabschnitte (Kapitel 9.2– inkl. der Teilaktionspläne in Steckbriefform) wurden bislang nur in geringem Umfang realisiert (vgl. Kapitel 3.2 in diesem Bericht). Es ist daher weiterhin davon auszugehen, dass dieselben Abschnitte in ihrer Priorisierung relevant sind. Die Maßnahmenempfehlungen behalten ihre Gültigkeit.

4.3.1 Lärmrelevante Planung in Geldern


Die Stadt Geldern hat seit Beschluss des Lärmaktionsplans weitere Planungen und Konzepte veröffentlicht, deren Maßnahmen- und Zielvorschläge Auswirkungen auf die Lärmentwicklung (insbesondere des Straßenverkehrs) in der Stadt haben.

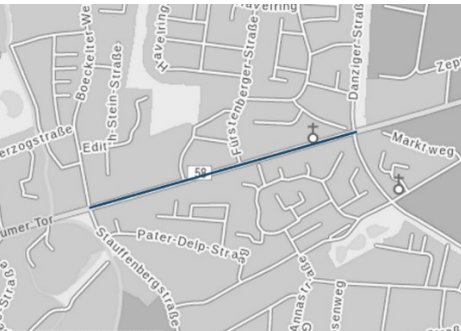
Neu hinzugekommen sind:

- ÖPNV-Entwicklungsplan / kommunaler Nahverkehrsplan (2018)
- die Vervollständigung des Rad- und Fußwegenetzes (2018-2019)
- nachhaltiges Stadtentwicklungskonzept (in Aufstellung)
- Berücksichtigung von Lärmaspekten in der Bauleitplanung (laufend)

4.3.2 Fortschreibung der Maßnahmen aus dem LAP der Stufe II

Der LAP Stufe II stellt in detailreichen Steckbriefen die Straßenabschnitte mit den stärksten Betroffenheiten dar. Im Rahmen der Fortschreibung wurden die Kennwerte der Steckbriefe mit den aktuellen Kennzahlen ergänzt und im Folgenden der Umsetzungsstand der empfohlenen Maßnahmen wiedergegeben:

B 58 Harttor (Kapellener Straße – Nordwall)						
	Verkehrs- und Lärmbelastungen					
	DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	max. Fassaden- pegel [dB(A)]		
				L den	L night	
LAP II	12.044	3,8 / 4,3	50	70,1	60,2	
LAP III	14.310	4,8 / 5,6	50	71,4	62,5	
Diffe- renz	+2.266	+1 / +1,3	-	+1,3	+2,3	
Maßnahmenvorschlag aus LAP II				Umsetzungsstand und Empfehlung		
Erneuerung der Deckschicht mit lärmindernder Asphaltdeckschicht auf ganzer Länge				Bislang erfolgte keine Umsetzung der Maßnahmen. Die Empfehlungen werden weiter aufrechterhalten.		
Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h						
nächtliches Lkw-Verbot						
Markierung von Längsparkreihen						
Verengung an Niers-Querung						
Prüfung einer Änderung der Umlaufphasen im Knotenpunkt Harttor/ Nordwall/ Westwall zugunsten der Fahrbeziehung Nordwall→Westwall						

B 58 Weseler Straße (Danziger Straße – Boeckelter Weg)						
	Verkehrs- und Lärmbelastungen					
	DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	max. Fassaden- pegel [dB(A)]		
				L den	L night	
LAP II	12.04 4	3,8 / 4,3	50	69,7	60,7	
LAP III	12.46 0	7,4 / 9,2	50	71	62,4	
Diffe- renz	+416	+3,6 / +4,9	-	+1,3	+1,7	
Maßnahmenvorschlag aus LAP II				Umsetzungsstand und Empfehlung		
Erneuerung der Deckschicht mit lärmindernder Asphaltdeckschicht auf ganzer Länge				Bislang erfolgte keine Umsetzung der Maßnahmen. Die Empfehlungen werden weiter aufrechterhalten.		
Änderung der Fahrbahnmarkierung; freier Rechtsabbieger von Stettiner Straße in östl. Weseler Straße; LSA-Anpassung; Rückbau der westlichen Einmündung Weseler Straße						
Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h						
Einzelfallprüfung: Nächtliches Lkw-Verbot; Anlage Schutzstreifen; Ergänzung Baumbestand (Allee); Ausbau Haltestelle Fürstenberger Str. (Kap); Anlage begrünte Verkehrsinsel						

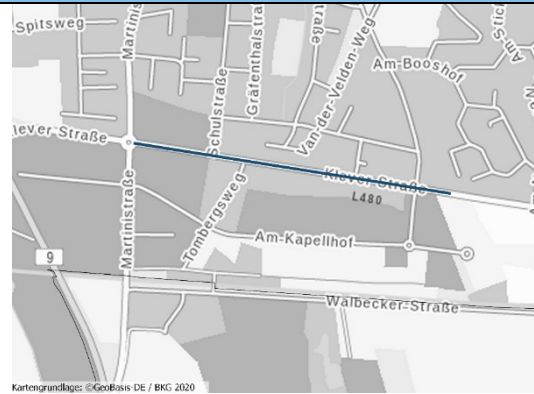
Ausbau Kreisverkehr Weseler Straße/ Issumer Tor/ Boeckelter Weg	
---	--

B 58 Issumer Tor (Nordwall – Boeckelter Weg)

	Verkehrs- und Lärmbelastungen					
		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	max. Fassadenpegel [dB(A)]	
					L den	L night
	LAP II	12.044	3,8 / 4,3	50	72	63,1
LAP III	12.460	7,4 / 9,2	50	73,4	64,7	
Differenz	+416	+3,6 / +4,9	-	+1,4	+1,6	
Maßnahmenvorschlag aus LAP II				Umsetzungsstand und Empfehlung		
Erneuerung der Deckschicht mit lärmindernder Asphaltdeckschicht				Bislang erfolgte keine Umsetzung der Maßnahmen. Die Empfehlungen werden weiter aufrechterhalten.		
Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h						
Nächtliches Lkw-Verbot						
Nach Abstufung der Straße Issumer Tor ganztägiges Lkw-Verbot						
Aufgabe der Parkreihe auf der Nordseite zugunsten eines breiteren Gehwegs						
Verbreiterung der Längsparkstände auf der Südseite						

B 58 Nordwall (Harttor - Issumer Tor)

	Verkehrs- und Lärmbelastungen					
		DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	max. Fassadenpegel [dB(A)]	
					L den	L night
	LAP II	12.044	3,8 / 4,3	50	71,5	63,1
LAP III	14.310	4,8 / 5,6	50	73,4	64,7	
Differenz	+2.266	+1 / +1,3	-	+1,9	+1,6	
Maßnahmenvorschlag aus LAP II				Umsetzungsstand und anpassende Empfehlung		
Erneuerung der Deckschicht mit lärmindernder Asphaltdeckschicht				Bislang erfolgte keine Umsetzung der Maßnahmen. Die Empfehlungen werden weiter aufrechterhalten.		
Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h						
Nächtliches Lkw-Verbot						
Umstrukturierung des Knotenpunkts Issumer Tor/ Issumer Straße/ Nordwall/ Ostwall; Umstrukturierung des Knotenpunkts Harttor/ Nordwall/ Westwall						
Reduzierung der Fahrstreifenbreiten auf dem Nordwall						

L 480 Klever Straße (Schulstraße - Kapellener Straße)					
	Verkehrs- und Lärmbelastungen				
	DTV [Kfz]	Lkw-Anteil Tag/Nacht [%]	V _{zul} [km/h]	max. Fassaden- pegel [dB(A)]	
				L _{den}	L _{night}
LAP II	11.210	6,0 / 6,8	50 - 70	71,9	62,7
LAP III	10.648	3,6 / 5,8		69,3	59,3
Differenz	-562	-2,4 / -1		-2,60	-3,40
Maßnahmenvorschlag aus LAP II			Umsetzungsstand und anpassende Empfehlung		
Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h auf dem Abschnitt Schulstraße bis Grunewaldstraße			Bislang nicht umgesetzt. Die Empfehlung wird aufrechterhalten.		
Mittelfristig: Erneuerung der Deckschicht mit lärmindernder Asphaltdeckschicht			zw. Klever- und Königsberger Straße ist für die Kapellener Straße (L 480) eine Fahrbahnsanierung im Vorgriff auf die geplante Umstufung der B 58 für das Jahr 2023 vorgesehen.		
Änderungen Knotenpunkt Klever Straße/ Kapellener Straße/ Harttor/ Venloer Straße (Änderung Wegweisung, Verengung Einmündung Harttor, LSA-Umlauf anpassen, Anlage freie Rechtsabbiegefahrstreifen)			Bislang nicht umgesetzt. Die Empfehlung wird aufrechterhalten.		
(Privat) 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			Keine Informationen zu privater Umsetzung bekannt.		

Weitere Maßnahmenvorschläge des LAP auf freiwillig untersuchten Streckenabschnitten

Krefelder Straße – Geldertor (Duisburger Straße - Ostwall)

- Pflanzung Baumreihe (Allee-Charakter); Ummarkierung: Entfall Linksabbiegefahrstreifen, Trennung Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen; Änderung Beschilderung
- Erneuerung der Deckschicht mit lärminderndem Asphalt; Prüfung eines nächtlichen Lkw-Verbots; Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h; Auf der Ostseite Verbreiterung der Gehwege über den vorhandenen Parkstreifen; Prüfung Anlage eines Schutzstreifens auf der Westseite; Begrenzung der Fahrbahn zwischen Vernumer Straße und Am Bollwerk auf 7,50 m; Umwandlung der Busbuchten zu Buskaps
- Sperrung der Gelderstraße nördlich des Parkplatzes; Ummarkierung der Fahrstreifen zugunsten

der neuen Hauptfahrbeziehung

Ostwall (Issumer Tor - Geldertor)

- Umsetzung des Umstufungskonzepts für die B 58
- 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
- Ganztägiges Lkw-Verbot; 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.
- Reduzierung des erhöhten Verkehrsaufkommens auf den Wallstraßen durch Parksuchverkehr im Rahmen der Weiterbearbeitung des Verkehrskonzepts.
- Umstrukturierung des Knotenpunkts Issumer Tor/ Issumer Straße/ Nordwall/ Ostwall
- Reduzierung der Fahrstreifen auf dem Ostwall zwischen Issumer Tor bis Kurve. Aufgabe des Außenfahrstreifens Richtung Issumer Tor zur Abstandsgewinnung zur Wohnbebauung
- Die vorhandene Querungssicherung Höhe Kapuzinerstraße in Verlängerung des Zugangs zu den schulischen Einrichtungen ist durch die gleichförmige Straßengestaltung kaum wahrnehmbar. Aufwertung durch folgende Maßnahmen
 - 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 kompensiert.
 - Durchgängiges Angebot an Radverkehrsanlagen. Das könnte bei einer Neuaufteilung des Querschnitts als gegenläufiger Radweg auf der Zentrumsseite erfolgen.
- Erneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht
- Umstrukturierung des Knotenpunkts Geldertor/ Gelderstraße/ Ostwall/ Südwall zugunsten einer Hauptfahrbeziehung auf der Achse Ostwall – Südwall.

L 480 Kapellener Straße (Klever Straße - Kapellener Straße)

- Prüfung eines freien Rechtabbiegefahrstreifens von der Kapellener Straße in die Klever Straße.
- Mittelfristig Erneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht
- 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. Schallschutzfenster, sofern nicht bereits vorhanden.

Am Mühlenwasser - Lange Straße (L 480)

- Erneuerung mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht. Eine kurzfristige Sanierung leitet sich aus dem Lärmaktionsplan nicht zwingend ab.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h
- Fahrbahnübergreifende Gestaltung der Ortsmitte (Kirchplatz).

Bisheriger Umsetzungsstand dieser Maßnahmen und weitere Empfehlungen im Sinne der Fortschreibung des LAP:

- Die Deckschicht wurde auf einem Teil der Krefelder Straße (Zufahrt Aldi, Am Ölberg) erneuert.
- Auf Höhe der Krefelder Straße 12-16 wurden Querungssicherungen hergestellt. Die Aufgabe des Linksabbiegestreifens ist in diesem Zusammenhang im Laufe des Jahres 2022 geplant.
- Die Kreuzung Geldertor/Gelderstraße/Ostwall/Südwall wurde mit Errichtung eines Kreisverkehrs umstrukturiert.
- Die Erneuerung der Deckschicht im Bereich Geldertor ist für 2023 vorgesehen.

Alle nicht umgesetzten Maßnahmenempfehlungen des vorherigen LAP werden weiterhin aufrechterhalten.

Ferner wird auf Hinweis der Kreishandwerkerschaft Kleve bzw. Handwerkskammer Düsseldorf eine Maßnahme ergänzt, nach welcher die Stadt Geldern Lärmbetroffene mit Informationen und Beratungen unterstützt, was die Nutzung bzw. Beantragung von Zuschüssen der KfW-Bank für den Einbau mehrfachverglaster Fenster angeht (z. B. im Rahmen der Energie- oder Bauberatung). Neben einem erhöhten Schallschutz ergeben sich durch den Einbau auch positive Synergien mit Blick auf die Energieeffizienz.

4.4 Ruhige Gebiete

Der Lärmaktionsplan der Stufe II weist keine ruhigen Gebiete in Geldern aus. Unter Anwendung einer abschätzenden Methode zu benötigten Freiflächen außerhalb der Randbereiche der Lärmkartierung und Analyse topografischer Karten wurden keine ruhigen Gebiete auf dem Land der Stadt Geldern oder gemeindeübergreifend identifiziert. Die Einschätzung ist weiterhin gültig.

5 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans wird an dieser Stelle als eigenes Kapitel aufgeführt. Sie erfolgte nach Fertigstellung der Überprüfung des LAP II sowie des Entwurfs der Fortschreibung des Lärmaktionsplans in die Stufe III.

Die Offenlegung wurde seitens des Bau- und Planungsausschusses der Stadt Geldern am 14.06.2022 beschlossen.

Der Entwurf wurde öffentlich ausgelegt sowie online auf den Seiten der Stadt Geldern zur Einsicht bereitgestellt. Im Zeitraum vom 12.08.2022 bis zum 12.09.2022 bestand während der Offenlage die Möglichkeit, Stellungnahmen, Kommentare und weitere Hinweise den Verkehrslärm betreffend einzureichen. Aus der Öffentlichkeit ging eine Stellungnahme mit geäußerten Bedenken, Rückfragen und Anregungen zum Lärmaktionsplan der Stufe 3 ein.

Zeitgleich erfolgte die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB). Die relevanten Behörden und Institutionen wurden dazu direkt angeschrieben und bekamen ebenfalls den Entwurf der Fortschreibung zur Kommentierung vorgelegt. Es gingen seitens der TöB sechs Stellungnahmen mit geäußerten Bedenken und Anregungen zum Lärmaktionsplan der Stufe 3 ein (Thyssengas GmbH, Kreis-Handwerkerschaft Kleve bzw. Handwerkskammer Düsseldorf, Amprion GmbH, Westnetz GmbH Wesel, Westnetz GmbH Dortmund, LVR - Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland). Sechs weitere TöB äußerten, gegen den Lärmaktionsplan der Stufe 3 keine Bedenken zu haben (Kreis Kleve Bauverwaltungs-GmbH, Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Deutsche Telekom Technik GmbH, Deutsche Flugsicherung, Wasser- und Bodenverband Baaler Bruch, PLEdoc GmbH).

Die Stellungnahmen wurden zusammengefasst, seitens der Verwaltung kommentiert und mit einem Beschlussvorschlag versehen. Die Synopse der Eingaben und Kommentierung ist in der Tabelle im Folgenden dargestellt:

Entscheidung über die Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung im Rahmen des Lärmaktionsplans der Stufe 3

1. Beteiligung der Öffentlichkeit

Aus der Öffentlichkeit ist eine Stellungnahme mit geäußerten Bedenken, Rückfragen und Anregungen zum Lärmaktionsplan der Stufe 3 eingegangen.

Nr.	Antragsteller	Ort	Eingangsdatum
1.	Bürger 1	Geldern	25.08.2022

Die Stellungnahme wurde zusammengefasst, seitens der Verwaltung kommentiert und mit einem Beschlussvorschlag versehen:

1. Bürger 1	
Stellungnahme	Abwägung
<p>Leider wird festgestellt, dass der größte Lärmbereich von Geldern wieder mal komplett ausgeschlossen wird.</p> <p>Die Duisburger Straße / Hartefeld gehört auch zu Geldern dazu, was leider immer wieder vergessen wird.</p> <p>Bürger 1 ist 2012 nach Geldern gezogen. Der Verkehr habe sich seitdem um das 4-Fache verdoppelt. Die Belastung durch LKW-Verkehr sei enorm gestiegen, auch nachts und am Wochenende.</p> <p>Die Zahl an Motorädern mit überlauten Auspuffanlagen, sei besonders am Wochenende auf eine unerträgliche Zahl gestiegen, so dass sich Bürger 1 nicht mehr im Freien, ohne gesundheitliche Schädigung aufhalten könne. Sehr beliebt seien auch ständige Rennen bei Motorradfahrenden, besonders abends.</p> <p>Des Weiteren fänden regelmäßig Autorennen statt, da sich auch hier so wie bei den Motorradfahrenden herumgesprochen habe, dass keine Kontrollen stattfänden und das geduldet würde.</p> <p>Von Montag bis sonntags, in den Abendstunden und nachts, führen die Autofahrenden mit so einer hohen Geschwindigkeit über die Duisburger Straße, dass Bürger 1 meint, dass ein Düsenjet vorbeigeflogen sei und das ganze Haus vibriere, wie bei einem Erdbeben. Eine geregelte Nachtruhe sei nicht mehr gegeben. Tag und Nacht würden die 75 dB Grenze mehrfach überschritten.</p>	<p>Die Duisburger Straße (L 478) weist laut Landesverkehrszählung 2015 ein tägliches Kfz-Aufkommen von rd. 4.800-5.500 Fahrzeugen im Abschnitt Hartefeld auf (SV-Anteil bei 2,5-3,3 %). Dies liegt unterhalb der 8.200 Kfz/Tag, die für eine Durchführung der Lärmaktionsplanung als Richtwert festgelegt wurden. Aus diesem Grund wurde der Straßenabschnitt nicht im Rahmen des Lärmaktionsplans untersucht.</p> <p>Sobald aktuellere Verkehrsdaten bekannt sind, sollten diese geprüft werden. Sofern sich daraus ein Bedarf ableitet (Belastung über 8.200 Kfz/Tag oder Bestätigung der starken Verkehrszunahmen), kann der Abschnitt im Rahmen der bald anstehenden nächsten Lärmaktionsplanung mit aufgenommen werden.</p> <p>Auto-/Motorradrennen und Geschwindigkeitsüberschreitungen stellen temporäre Lärmspitzen dar, die nicht im Rahmen der Lärmmodellierung abgebildet werden können.</p>

Des Weiteren sei der Asphalt in so einem schlechten Zustand, dass bei nasser Fahrbahn, bei jedem Fahrzeug ein lautes Summen bis starkes Pfeifgeräusch entstehe, welches unerträglich sei.	Die Eingabe sollte jedoch entsprechend weitergeleitet und ordnungsrechtlich überprüft werden. Für die Fahrbahndeckensanierung ist der Landesbetrieb Straßen NRW als Straßenbaulastträger zuständig.
Beschlussvorschlag:	
Der Rat der Stadt Geldern nimmt die Stellungnahme des Bürger 1 zur Kenntnis und beschließt entsprechend der Abwägung.	

2. Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange

Es sind sechs Stellungnahmen mit geäußerten Bedenken und Anregungen zum Lärmaktionsplan der Stufe 3 eingegangen.

Nr.	Antragsteller	Ort	Eingangsdatum
1.	Thyssengas GmbH	Dortmund	08.08.2022
2.	Kreishandwerkerschaft Kleve bzw. Handwerkskammer Düsseldorf	Kleve / Düsseldorf	08.09.2022
3.	Westnetz GmbH / Stadtwerke Geldern GmbH	Wesel	09.09.2022
4.	Amprion GmbH	Dortmund	12.09.2022
5.	Westnetz GmbH	Dortmund	12.09.2022
6.	LVR - Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland	Bonn	14.09.2022

Die Stellungnahmen wurden zusammengefasst, seitens der Verwaltung kommentiert und mit einem Beschlussvorschlag versehen.

1. Thyssengas GmbH	
Stellungnahme	Abwägung
Von der Nordrheinischen Erdgastransportgesellschaft mbH (NETG) ist die Thyssengas GmbH für den Bereich von Emmerich – Elten bis Kempen – St. Hubert mit der technischen Leitungsverwaltung und Überwachung beauftragt und werden hier diesbezüglich tätig.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Innerhalb des Stadtgebietes Geldern verlaufen die Gasfernleitungen L200/000/000 (einschließlich Fernmeldekabel) und L600/000/000, Schutzstreifenbreite zusammen 14,0 m sowie die L004/001/010, L004/001/012 u.a. Schutzstreifen je 8,0 m der Thyssengas GmbH, sowie der NETG. Beigefügt wird ein Übersichtsplan mitgeschickt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

<p>Die Lage der Gasfernleitungen ist in generalisierter Form dargestellt. Abweichungen gegenüber der tatsächlichen Lage sind somit möglich.</p> <p>Die Gasfernleitungen der Thyssengas GmbH liegen innerhalb eines Schutzstreifens, in dem aufgrund technischer Vorschriften bestimmte Nutzungen und Tätigkeiten untersagt sind.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass es sich um den derzeitigen Bestand handelt und Leitungszu- oder -abgänge jederzeit möglich sind.</p> <p>Die Zulässigkeit von Leitungsausblasungen sowie das geräuschvolle Entspannen der Gasfernleitungen bei Betriebsmaßnahmen muss weiterhin gewährleistet sein.</p> <p>Es wird jetzt schon darauf hingewiesen, dass alle Maßnahmen, die Auswirkungen auf den Bestand und den Betrieb der Versorgungsanlagen haben könnten, frühzeitig unter Vorlage detaillierter Projektpläne (Lagepläne, Längenschnitte, Querprofile, etc.) anzuzeigen anzuzeigen sind, damit geprüft werden kann, ob die jeweils angezeigte Baumaßnahme in der geplanten Form durchgeführt werden kann oder Sicherungs- und Anpassungsmaßnahmen an der jeweiligen Versorgungsanlage erforderlich werden.</p> <p>Die Gasfernleitungen – besonders deren Betriebssicherheit – unterliegen den Bestimmungen des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) sowie der Gashochdruckleitungsverordnung (GasHDrLtGV). Für die Betriebssicherheit der Leitungen gilt das DVGW-Regelwerk (EnWG § 49 Abs. 2.2 u. GasHDrLtGV § 2 Abs. 2).</p> <p>Gashochdruckleitungen werden nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik errichtet und betrieben. Für Gasfernleitungen ab 16 bar gilt das DVGW-Arbeitsblatt G 463 und für Gasfernleitungen bis 16 bar des DVGW-Arbeitsblattes G 462, Teil II.</p> <p>Als Anlage sind allgemeine Schutzanweisungen für Gasfernleitungen der Thyssengas GmbH beigelegt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Hinweise sind im Zuge der genauen Erschließungsplanung und Bauausführung zu berücksichtigen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Der Rat der Stadt Geldern nimmt die Stellungnahme der Thyssengas GmbH zur Kenntnis und beschließt entsprechend der Abwägung.</p>	

2. Kreishandwerkerschaft Kleve bzw. Handwerkskammer Düsseldorf

Stellungnahme	Abwägung
---------------	----------

<p>Die Handwerkskammer Düsseldorf und die Kreishandwerkerschaft Kleve nehmen die Gelegenheit zu einer gemeinsamen Stellungnahme wahr.</p> <p>Gemäß der Europäischen Umgebungslärm-richtlinie ist ein Lärmaktionsplan der Stufe in Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern u.a. aufzustellen, wenn an Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr und an Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr bestimmte Auslösungswerte überschritten werden. Das Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz hat per Runderlass vom 7.2.2008 als Auslösewerte $L_{den} \geq 70$ dB(A) und $L_{night} \geq 60$ dB(A) an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden festgelegt. Der Entwurf orientiert sich an diesen Landesvorgaben und bezieht im Rahmen der Kartierungs- und Betroffenheitsvergleiche darüber hinaus die jeweils um 5 dB(A) strengeren Auslösewerte von 65 dB(A) L_{den} sowie 55 dB(A) L_{night} des Umweltbundesamts mit ein (S. 7).</p> <p>Folgende Lärmquellen wurden kartiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • B 9, Klever Straße zwischen der Straße Im Schwarzbruch und L 480, • B 58, Harttor – Nordwall – Isummer Tor – Weseler Straße, zwischen L 480 und L 89, • B 58, Venloer Straße, zwischen L 480 und Stadtgrenze Straßen, • L 480, Klever Straße, zwischen K 30 und B 58 <p>Neben diesen bereits im LAP der Stufe 2 enthaltenen Straßenabschnitten wurden landesseitig die L 361 zwischen Stadtgrenze Straßen und der Walbecker Straße kartiert. Eine Betroffenheit konnte aufgrund der fast ausschließlich landwirtschaftlich genutzten Flächen hier nicht festgestellt werden. Über die vom Land NRW kartierten Hauptverkehrsstraßen hinaus, hat die Stadt Geldern freiwillig nachfolgende gemeindliche Hauptverkehrsstraßen, die bereits im LAP der Stufe 2 enthalten waren, erneut in den Entwurf aufgenommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kapellener Straße L 480 – Königsberger Straße – Danziger Straße • Ostwall – Geldertor zwischen Isummer Tor und Vernumer Straße. <p>Diese wurden allerdings in der Landeskartierung der Stufe 3 nicht berücksichtigt (S. 14).</p> <p><u>Methodische Vorbemerkungen</u></p> <p>Bei dem vorliegenden Entwurf handelt es sich um die alle fünf Jahre zu erfolgende Fortschreibung des aktuellen geltenden Lärmaktionsplans der 2. Runde aus dem Jahr 2015. Insofern ist der Lärmaktionsplan in zeitlicher Verzögerung.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	---

<p>Die Daten für die Lärmkartierung stammen aus dem Jahr 2016 (S. 19). Die Lärmkarten, die nach Aussage des Gutachters die Grundlage für die Lärmaktionsplanung bilden (ebd.), spiegeln insofern nicht den aktuellen Stand. Aus Sicht des Einwenders sind jedoch auf Grundlage der aktuellen Belastungssituation Handlungsnotwendigkeiten zu prüfen und Maßnahmenoptionen unter Angabe der jeweiligen Minderungspotentiale zu erarbeiten. Dies gilt insbesondere für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen im Vorrangnetz und LKW-Fahrverbote.</p> <p>Da laut Gutachter eine Neukartierung für 2022 und die dazugehörige Lärmaktionsplanung der Stufe 4 2023 – und dann vermutlich auf Grundlage eines neuen, veränderten und europaweit harmonisierten Verfahrens – avisiert ist und die im vorangegangenen Lärmaktionsplan empfohlenen Maßnahmen zum großen Teil noch nicht umgesetzt wurden, wird im vorliegenden Entwurf auf die Erarbeitung neuer Maßnahmen verzichtet (S. 28).</p> <p><u>Maßnahmenplanung</u></p> <p>Grundsätzlich werden die mit Aufstellung des Lärmaktionsplanes verbundenen Ziele, die wohnende und arbeitende Bevölkerung von Verkehrslärm zu entlasten, begrüßt. Allerdings müssen bei allen Maßnahmen die Standorte der vom Einwender vertretenden Betriebe erreichbar und die wirtschaftliche Standortqualität insgesamt unbeeinträchtigt bleiben. Zudem liegt es im Interesse der Mitgliedsbetriebe, 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, Parkplätze am Betriebsnetz wie auch in Kundennähe angewiesen.</p> <p><u>Erneuerung der Deckschichten mit lärmminderndem Asphalt</u></p> <p>Für alle Belastungsschwerpunkte ist eine Erneuerung von Deckschichten mit lärmminderndem Asphalt vorgesehen. Diese Maßnahme hält der Einwender für besonders zielführend, da sie zu einer deutlichen Geräuschpegelreduzierung von bis zu 5 dB(A) führt.</p> <p>Die bisher an drei Teilabschnitten der Krefelder Straße – Geldertor erfolgte bzw. für 2022 vorgesehene Erneuerung der Deckschichten wird daher ausdrücklich begrüßt. Mit Blick auf das hohe Minderungspotential wird angeregt, der Erneuerung der Deckschichten mit lärmminderndem Asphalt soweit als möglich Priorität einzuräumen. Da die Wirkung unterhalb von 50 km/h abnimmt (Motorengeräusche</p>	<p>Die Lärmaktionsplanung hat immer nur die zum vorgesehenen</p> <p>Planungszeitraum aktuellen Daten zu verwenden.</p> <p>Neuere Grundlagen werden in der anstehenden Stufe 4 bewertet werden.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Maßnahmenplanung bzw. -umsetzungsdiskussion hat eine Abwägung zu erfolgen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
---	---

überlagern zunehmend die Rollgeräusche der Reifen), werden Geschwindigkeitsreduzierungen an diesen Straßen (-abschnitten) damit überflüssig.

Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten von 50 auf 30 km/h

Um die verkehrsbedingten Lärmemissionen zu senken, soll auf diversen Teilabschnitten der Belastungsbereiche eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h auf 30 km/h vorgenommen werden. Hiervon 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.

Auch wenn dem Einzelfallprüfungen vorausgehen sollen, wird darauf hingewiesen, dass die Reduktionen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf Hauptverkehrsstraßen aufgrund der hohen verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedeutung generell kritisch gesehen und in der Regel abgelehnt werden sollen.

Die genannten Straßen sind in der Mehrzahl zudem als Bundes- bzw. Landesstraßen klassifiziert und erfüllen damit nicht nur wichtige inner-, sondern auch überörtliche Verbindungs- und Bündelungsfunktion. Die von der Stadt Geldern zur Entlastung der Ortsdurchfahrt angestrebte Umstufung zwischen der bisherigen Ortsdurchfahrt B 58 und der bestehenden städtischen Umfahrungsrouten einschließlich der Landesstraße ist bisher nicht erfolgt. Die Ergebnisse der parallel zur Erstellung des LAP 3 von der Stadt beauftragten Studie zur Berechnung der Lärmwirkung stehen (offenbar) noch aus.

Wie oben bereits dargestellt, haben lärmindernde Asphaltdecken ein sehr hohes Minderungspotential. Von daher sollten lärmindernde Asphaltdecken im Hauptverkehrsstraßennetz vorrangig eingebaut werden.

LKW-Fahrverbote

Neben Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30 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 in Spiel gebracht. Hierzu sollten lt. Lärmaktionsplan Stufe 2 Einzelfallprüfungen erfolgen und zur Sicherheit des Lieferverkehrs (hinsichtlich festzulegender Zeitfenster) jeweils eine Abstimmung mit den ansässigen Betrieben erfolgen.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Maßnahmenplanung bzw. -umsetzungsdiskussion hat eine Abwägung zu erfolgen.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Diese Aussage des LAP 2 hat weiterhin Bestand.

<p>Neben Anlieferverkehren müssen darüber hinaus Anliegerverkehre ansässiger Gewerbebetriebe und die Erreichbarkeit generell sichergestellt sein. Viele Handwerksbetriebe erbringen ihre Dienstleistungen in Form von Beratung, Montage, Wartung, Reparatur etc. vor Ort beim Kunden (z. B. Betriebe der Bau- und Ausbaubranche wie Sanitär-, Heizungs- und Klimageräte, der Elektrowerke usw.) und setzen hierzu LKW über 3,5 t ein. Diese LKW fungieren im Laufe eines Arbeitstages bspw. sowohl als Transporter oder mobile Werkstatt wie auch als fahrbares Ersatzteillager oder Maschinenstandort und können daher nicht durch PKW oder Lastenfahräder ersetzt werden. Die Kundenerreichbarkeit mit diesen Nutzfahrzeugen muss daher grundsätzlich gewährleistet sein, ohne dass dem Betrieb zusätzlicher bürokratischer und/oder finanzieller Aufwand etwa in Form von erforderlichen Ausnahmegenehmigungen entsteht.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Maßnahmenplanung bzw. -umsetzungsdiskussion hat eine Abwägung und Ausgestaltung der Maßnahmen zu erfolgen.</p>
<p><u>Lärmmindernde Straßenraumgestaltung: Fahrbahnverengungen / Erhöhung der Fassadenabstände</u></p> <p>Zum Bestandteil der Lärmminderungsstrategie gehören auch Maßnahmen zur Straßenraumoptimierung. Straßenräumliche Maßnahmen wie z. B. veränderte Fahrbahnquerschnitte, Reduzierung von Fahrbahnen mit dem Ziel, den Abstand zu Bebauung zu vergrößern, führen in der Regel jedoch zu vermehrten Brems- und Beschleunigungsvorgängen und damit zu mehr Lärm- und Luftschadstoffemissionen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Maßnahmenplanung bzw. -umsetzungsdiskussion hat eine Abwägung und Ausgestaltung der Maßnahmen zu erfolgen.</p>
<p>Sofern im Zuge von Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung vorhandener Parkraum aufgegeben wird, gibt der Einwender zu bedenken, dass dies bei hohem Parkdruck und fehlenden Alternativen den Parksuchverkehr erhöhen und sich insofern negativ auf die angestrebte Lärmminderung auswirken kann. Darüber hinaus sollten bei einem Wegfall von Parkflächen auch die Standortbelange der ansässigen Betriebe Berücksichtigung finden. Gerade in gewachsenen Versorgungsanlagen müssen die Andienungsmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum und – soweit vorhanden – Kurzzeitparkplätze für Kunden erhalten bleiben. Insofern spricht sich der Einwender dafür aus, die Betriebe bereits im Vorfeld in den Planungsprozess einzubinden und gemeinsam nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen.</p>	
<p><u>Weitere Anregungen zur Maßnahmenplanung – Ausschöpfen von Maßnahmen zur Verkehrsverflüssigung</u></p> <p>Generell hält der Einwender Maßnahmen zur Verkehrsverflüssigung für besonders zielführend. Sie setzen bereits an der Entstehungsquelle der Belastung an und reduzieren darüber hinaus schädliche</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Ein stetiger Ver-</p>

<p>Luftemissionen. Der zügige Zu-, Ab- und Durchfluss der Straßenverkehre reduziert die Häufigkeit lärmintensiver Brems- und Beschleunigungsvorgänge und bewirkt eine Lärminderung von bis zu 3 dB(A). Den erfolgten Bau des Kreisverkehrs an der Kreuzung Geldertor/Gelderstraße/Ostwall/Südwall begrüßt der Einwender.</p> <p>Es wird angeregt, noch einmal die Aufnahme weiterer potentieller Maßnahmen zu prüfen und das breite Spektrum verkehrsverflüssigender Maßnahme voll auszuschöpfen.</p> <p><u>Weitere Anregungen zur Maßnahmenplanung – Passiver Schallschutz (ggf. in Kombination mit energetischer Sanierung)</u></p> <p>Nach den vorliegenden Informationen gewährt die KfW-Bank Zuschüsse für den Einbau mehrfachverglaster Fenster. Neben einem erhöhten Schallschutz ergeben sich durch den Einbau auch positive Synergien mit Blick auf die Energieeffizienz. Die Stadt Geldern könnte Betroffene mit Informationen und Beratungen unterstützen. Auf diesem Feld sieht der Einwender auch Kooperationsmöglichkeiten mit dem örtlichen Handwerk und regt an, das Gespräch mit der Innung zu suchen. Das Handwerk kann mit kompetenter fachlicher Beratung, Produktion und Serviceleistungen einen wichtigen Beitrag zum privaten Lärmschutz leisten. Der Einwender regt an, den Hinweis auf das KfW-Förderprogramm in den Lärmaktionsplan aufzunehmen.</p> <p>Der Einwender würde sich freuen, wenn die Anregungen Eingang in den Lärmaktionsplan finden würden.</p>	<p>kehrfluss ist jedoch einem zügigen Verkehrsfluss vorzuziehen, denn die Fahrgeschwindigkeit hat ebenfalls Einfluss auf die Lärmwirkung.</p> <p>Weitere Maßnahmen sollten spätestens im Rahmen der anstehenden Lärmaktionsplanung auf Grundlage aktualisierter Daten abgeleitet werden.</p> <p>Ein entsprechender Absatz wurde in den Lärmaktionsplan eingebracht (vgl. S. 26)</p>
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Der Rat der Stadt Geldern nimmt die gemeinsame Stellungnahme der Kreishandwerkerschaft Kleve bzw. Handwerkskammer Düsseldorf zur Kenntnis und beschließt entsprechend der Abwägung.</p>	

<p>3. Westnetz GmbH, Wesel / Stadtwerke Geldern GmbH</p>	
<p>Stellungnahme</p>	<p>Abwägung</p>
<p>Die Westnetz GmbH arbeitet als Netzbetreiber im Bereich der Mittel-, Niederspannung <= 10 kV im Namen und für Rechnung der Stadtwerke Geldern GmbH, sowie im Bereich > 10 kV bis = 110 kV und</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Nachrichtentechnik im Namen und für Rechnung der Westnetz GmbH als Eigentümerinnen der Anlagen.</p> <p>Diese Stellungnahme ergeht gleichzeitig im Auftrag für die Stadtwerke Geldern GmbH und der Westnetz GmbH als Eigentümerinnen der Anlagen.</p> <p>Im Geltungsbereich des Verfahrens befinden sich Versorgungsleitungen und Anlagen der Eigentümerinnen, welche auch weiterhin für die öffentliche Stromversorgung benötigt werden und durch die Umsetzung des Verfahrens nicht gefährdet werden dürfen.</p> <p>Vor Inangriffnahme etwaige Arbeiten muss der/die Antragssteller*in über das Online-Portal: https://Bauauskunft.westnetz.de eine Planauskunft einholen, um die genaue Lage der Versorgungsleitungen und Anlagen feststellen und somit eine Gefährdung dieser ausschließen zu können.</p> <p>Im Bereich der Krefelder Straße befindet sich die 110kV Station Geldern, welche für die örtliche Stromversorgung unabdingbar ist und daher durch die geplanten Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Stufe 3 nicht gefährdet werden darf.</p> <p>Bzgl. der Grenzwerte für die einzuhaltenden Lärmemissionen wird auf die in dem Jahr 2013 durchgeführte Messung verwiesen, aus dieser geht eine geringe Lärm Emissionen der 110kV Station Geldern hervor.</p> <p>Unter Berücksichtigung der vorgenannten Punkte bestehen seitens der Eigentümerinnen keine Bedenken gegen die Umsetzung des Lärmaktionsplan der Stufe 3 der Stadt Geldern.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Planauskunft ist während der konkreten Ausführungsplanung einzuholen. Die Versorgungsträger sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu beteiligen.</p> <p>Die 110kV Station Geldern wird durch den Lärmaktionsplan der Stufe 3 nicht gefährdet.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Der Rat der Stadt Geldern nimmt die Stellungnahme der Westnetz GmbH zur Kenntnis und beschließt entsprechend der Abwägung.</p>	

4. Amprion GmbH

Stellungnahme	Abwägung
<p>Im Verwaltungsgebiet der Stadt Geldern verlaufen derzeit keine Höchstspannungsleitungen von Amprion.</p> <p>Amprion plant jedoch, im östlichen Teil des Gemeindegebietes an der Grenze zur Gemeinde Issum, die im Betreff genannte Höchstspannungsgleichstromerdkabelverbindung zu verlegen. Es handelt sich hierbei um das Vorhaben Nr. 1 aus dem Bundesbedarfsplangesetz, für</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei der konkreten baulichen Ausführung werden die Versorgungsträger im</p>

<p>das die Bundesnetzagentur im Sommer 2021 den 1000 m breiten Planfeststellungskorridor gemäß § 12 NABEG verbindlich festgesetzt hat. Amprion hat den Antrag auf Planfeststellungsbeschluss mit den zugehörigen Verfahrensunterlagen Ende 2021 bei der Bundesnetzagentur eingereicht.</p> <p>Da derzeit keine konkreten Ausführungsplanungen durch den Lärmaktionsplan angezeigt werden, besteht aktuell aus Sicht von Amprion kein Konflikt mit dem Erdkabelprojekt.</p> <p>Gemäß den Ausführungen des Lärmaktionsplanes könnten entlang der B 58, Weseler Straße und somit auch im Bereich der Planung, Maßnahmen nötig werden.</p> <p>Es wird darum gebeten, die Amprion GmbH weiterhin zu beteiligen und Planungen abzustimmen, auch im Hinblick auf eventuelle bauzeitliche Überschneidungen.</p>	<p>Zuge der Ausführungsplanung beteiligt.</p>
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Der Rat der Stadt Geldern nimmt die Stellungnahme der Amprion GmbH zur Kenntnis und beschließt entsprechend der Abwägung.</p>	

5. Westnetz GmbH, Dortmund	
Stellungnahme	Abwägung
<p>Der Planbereich der obigen Maßnahme liegt teilweise in den Schutzstreifen der im Betreff genannten Hochspannungsfreileitungen.</p> <p>Die Leitungsführungen sind in beigefügten Lageplänen dargestellt, wobei darauf hinweisen wird, dass sich die tatsächliche Lage der Leitungssachsen und somit auch die Leitungsrechte allein aus der Örtlichkeit ergeben.</p> <p>Bei den weiteren Planungen wird darum gebeten, Folgendes zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einwirkungen und Maßnahmen, die den Bestand oder Betrieb der Leitungen beeinträchtigen oder gefährden, dürfen nicht vorgenommen werden. • Die Leitungen und die Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten. • Alle geplanten Einzelmaßnahmen im Bereich der Leitungen, insbesondere Geländeniveauveränderungen oder Anpflanzungsmaßnahmen, bedürfen unserer Zustimmung. <p>Es wird darum gebeten, dass die Westnetz GmbH baureife Planunterlagen mit entsprechenden Schnittzeichnungen und Höhenangaben (NHN-Höhen) zur Prüfung und Stellungnahme erhält.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Bei der konkreten baulichen Ausführung werden die Versorgungsträger im Zuge der Ausführungsplanung beteiligt.</p>

Diese Stellungnahme betrifft nur die von uns betreuten Anlagen des 110-kV-Netzes.	
Beschlussvorschlag:	
Der Rat der Stadt Geldern nimmt die Stellungnahme der Westnetz GmbH zur Kenntnis und beschließt entsprechend der Abwägung.	

6. LVR - Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland	
Stellungnahme	Abwägung
<p>Für die Information zur Lärmaktionsplanung der Stadt Geldern dankt der LVR. Bei der Lärmaktionsplanung wird darum gebeten, dass insbesondere die vermuteten und eingetragenen ortsfesten Bodendenkmale zu beachten sind.</p> <p>Konflikte werden sich immer dann ergeben, wenn zukünftig mit Erdeingriffen verbundene Maßnahmen in ihrem Schutzbereich geplant sind (z.B. Straßenausbau, Lärmschutzwände o.ä.). Ziel der Planung sollte es deshalb bereits sein, nach bodendenkmalverträglichen Lösungen zu suchen, wenn Maßnahmen zur Lärminderung in Bodendenkmalschutzbereichen erforderlich werden. Auf die Erlaubnispflicht für Eingriffe in Bodendenkmäler ist in diesem Zusammenhang zu verweisen (§ 15 II DSchG NRW). Dabei ist der Schutz des Bodendenkmals nicht von der Eintragung in die Denkmalliste abhängig (§ 5 II DSchG NRW).</p> <p>Die aus Sicht des Fachamtes maßgeblichen Konfliktbereiche werden beigefügt. Sofern Maßnahmen verbunden mit Erdeingriffen in diesen Bereich vorgesehen sind, wird darum gebeten, dem Fachamt und der Unteren Denkmalbehörde das Vorhaben zur Stellungnahme zuzuleiten.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Bei der weiteren Maßnahmenplanung und der konkreten baulichen Ausführung wird der LVR im Zuge der Ausführungsplanung beteiligt.</p>
Beschlussvorschlag:	
Der Rat der Stadt Geldern nimmt die Stellungnahme des LVR - Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland zur Kenntnis und beschließt entsprechend der Abwägung.	

Die folgenden Träger öffentlicher Belange haben geäußert, gegen den Lärmaktionsplan der Stufe 3 keine Bedenken zu haben:

- Kreis Kleve Bauverwaltungs-GmbH
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Deutsche Flugsicherung
- Wasser- und Bodenverband Baaler Bruch
- PLEdoc GmbH

6 Ausblick

Der Lärmaktionsplan der Stufe 3 stellt in Geldern – wie auch in vielen anderen Städte und Gemeinden – eine Fortschreibung der Stufe 2 dar. Unter anderem, da der Lärmaktionsplan der Stufe 2 erst spät erstellt und beschlossen wurde, konnten bislang kaum Maßnahmen daraus realisiert werden. Erschwerend kam hinzu, dass für die meistbetroffenen Straßen die Baulast nicht bzw. nicht alleinig bei der Stadt Geldern liegt. Auch die geplante Umstufung der Hauptstraßen im Kernort hat bislang noch nicht stattgefunden. Sofern dies erfolgen wird, bieten sich der Stadt dort deutlich mehr Möglichkeiten, die Lärmbelastung durch die bereits erarbeiteten Maßnahmen zu reduzieren.

In Hinblick auf den Vergleich der Lärmkartierungen der Stufen II und III haben sich die vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz festgestellten Betroffenzahlen erhöht, was v. a. auf ein Bevölkerungswachstum und Verkehrszunahmen im Allgemeinen zurückzuführen ist. Inwieweit sich Ereignisse der letzten Jahre (wie z. B. die Corona-Pandemie oder steigende Energie- und Treibstoffkosten) auf die Mobilität und Verkehrsbelastungen aktuell sowie in naher Zukunft auswirken ist noch offen und in der Kartierung der Stufe III nicht ablesbar.

Eine erneute Überprüfung der Werte soll im Rahmen der Kartierung der Stufe IV bereits dieses Jahr (2022, bzw. die zugehörige Durchführung der Lärmaktionsplanung dann ab dem Folgejahr 2023) stattfinden. Mit der anstehenden Stufe IV der Lärmaktionsplanung wird voraussichtlich ein verändertes, europaweit harmonisiertes Verfahren eingeführt werden. Gegebenenfalls werden auch neue Parameter bei der Aufstellung der Lärmkartierung herangezogen und - aufgrund der neuen Ergebnisse - neue, andere Maßnahmen zur Reduzierung der Lärminderung zu prüfen sein.

Aus diesen Gründen, und in Anbetracht des späten Zeitpunkts zur Meldung des LAP III an die EU bzw. der kurzen verbleibenden Zeitabstände bis zur nächsten Phase, wurde in diesem Gutachten zur Stufe III auf die Entwicklung neuer Maßnahmen verzichtet.

Die geplante Umstufung der Ortsdurchfahrt wird (gekoppelt mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen) voraussichtlich viel Verkehr auf die nördliche Umfahrung verlagern. Diese Effekte werden jedoch noch nicht in die Kartierung der Stufe IV mit einfließen. Nichts desto trotz wird der kommende Lärmaktionsplan der Stufe IV bei der Entwicklung und Bewertung neuer bzw. angepasster Maßnahmen wohl vorausschauend auf die zu erwartenden Effekte eingehen können und müssen. Welchen Einfluss die Umstufung auf die Lärmwirkung und Betroffenheiten haben wird, lässt die Stadt Geldern deshalb in einer gesonderten Untersuchung überprüfen. Diese Ergebnisse liegen derzeit noch nicht vor, sind aber im kommenden LAP zu berücksichtigen.

Auch unabhängig von der Umstufung wird es erforderlich sein, die bisherigen Maßnahmenvorschläge auf der neuen Kartierungsgrundlage anzupassen und aus den eher schlechten Erfahrungen der letzten Jahre zu lernen. Denn die bisherigen Maßnahmenvorschläge konnten bislang kaum realisiert werden und somit nur wenig aktiv zur Reduzierung der Lärmbelastung durch die Stadt Geldern beigetragen werden.

Bei zukünftigen Maßnahmen sollten neben Maßnahmen, die trotz der Zuständigkeit anderer Bau- lastträger realisiert werden können, daher verstärkt auch die strategischen Elemente zum Tragen

kommen, um das Kfz-Verkehrsaufkommen generell zu reduzieren (z. B. durch Stärkung der Nahmobilität oder des ÖPNV). Dazu sind die planerischen Voraussetzungen zu schaffen, um neue alternative Angebote zu ermöglichen und bestehende zu stärken. Mit Untersuchungen wie dem Nahmobilitätskonzept von 2019 befindet sich Geldern auf dem richtigen Weg dorthin. Letztendlich hängt es aber auch vom individuellen Verhalten jedes/jeder Einzelnen ab, mit den eigenen Entscheidungen einen Teil zu diesem Ziel beizutragen.

Der kommende LAP der Stufe IV – welcher dieser Fortschreibung nachfolgt – sollte, sobald die Bearbeitungsphase startet, möglichst zeitnah angegangen werden, damit die zeitlichen Abstände zwischen Grundlagenkartierung des Landes und Bewertung von Betroffenheiten sowie Maßnahmenentwicklung wieder in Einklang gebracht werden können.