

Lärmaktionsplan



**der vierten Runde
für Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken*
nach § 47d BImSchG
für die Stadt Voerde (Niederrhein)**

Umsetzung gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie



Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Angaben	3
1.1	Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde	3
1.2	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken.....	3
1.3	Rechtlicher Hintergrund	4
1.4	Geltende Lärmgrenzwerte	5
2	Bewertung der Ist-Situation	7
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	7
2.2	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind.....	8
2.3	In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen	8
3	Maßnahmenplanung	9
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	9
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)	9
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	13
3.4	Schutz ruhiger Gebiete	14
3.5	Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert.....	17
3.6	Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Schienenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert	17
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit	18
4.1	Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung	18
4.2	Art der öffentlichen Mitwirkung	18
4.3	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit	18
4.4	Dokumentation	19
5	Evaluierung des Aktionsplans	19
5.1	Überprüfung der Umsetzung	19
5.2	Überprüfung der Wirksamkeit	19
6	Inkrafttreten des Aktionsplans	20
6.1	Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten	20
6.2	Link zum Aktionsplan im Internet	20

Anhang I: Lärmkarten	21
Lärmkarte Straßenverkehr 24h	21
Lärmkarte Straßenverkehr nachts	22
Lärmkarte Schienenverkehr 24h	23
Lärmkarte Schienenverkehr nachts	24
Lärmkarte gesamt 24h	25
Lärmkarte gesamt nachts	26
Anhang II: Maßnahmenart Straßenverkehr	27
Maßnahmen an der Quelle	27
Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg	28
Städtebauliche Planung	28
Änderung der Infrastruktur	28
Bürgerschaftlicher Dialog	29
Anhang III: Maßnahmenart Schienenverkehr	30
Maßnahmen an der Quelle	30
Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg	31
Städtebauliche Planung	31
Änderung der Infrastruktur	31
Bürgerschaftlicher Dialog	32

Herausgeber

Stadt Voerde (Niederrhein)

Fachdienst 6.1 Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Rathausplatz 20

46562 Voerde (Niederrhein)

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde:	Voerde (Niederrhein)
Amtlicher Gemeindeschlüssel:	05170044
Vollständiger Name der Behörde:	Fachdienst 6.1 - Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz
Straße:	Rathausplatz
Hausnummer:	20
PLZ:	46562
Ort:	Voerde (Niederrhein)
E-Mail:	stadt.voerde@voerde.de
Internet-Adresse:	www.voerde.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken

Die Stadt Voerde liegt am unteren Niederrhein im Nord-Westen des Ruhrgebietes. Mit 36.441 Einwohnern ist Voerde die fünftgrößte Stadt des Kreises Wesel. Voerde erstreckt sich auf 5.350 ha Fläche und gliedert sich neben der Kernstadt in zehn weitere Stadtteile (Götterswickerhamm, Löhnen, Mehrum, Möllen, Stockum, Holthausen, Friedrichsfeld, Emmelsum, Spellen und Ork).

In die Lärmkartierung eingeflossen sind die Hauptstraßen Frankfurter Straße (L 396) im westlichen Bereich sowie die Hindenburgstraße (B 8) im östlichen Bereich. Beide durchschneiden jeweils in Nord-Süd Richtung, zwischen Wesel und Dinslaken verlaufend, das Stadtgebiet. Zusätzlich ist noch das Teilstück Hammweg (L 463), zwischen B8 bis zum Kreisverkehr Grenzstraße, in der Lärmkartierung berücksichtigt worden.

Des Weiteren verläuft ebenfalls in Nord-Süd Richtung die Haupteisenbahnstrecke Duisburg – Emmerich mit den Halten Voerde und Friedrichsfeld, die im Zuge des Betuwe-Ausbaus bis 2024 erweitert werden sollen.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

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

Im Jahr 2002 hat die EU zur Verbesserung der Lärmsituation in Europa die „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm“ erlassen. Deren wesentlichen Inhalte sind, dass

- die Belastung anhand von Lärmkarten rechnerisch ermittelt wird,
- die Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen informiert wird,
- und von den Mitgliedsstaaten Aktionspläne anhand der Lärmkarten erstellt werden.

Letzteres ging mit der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in deutsches Recht über und regelt u.a., dass Gemeinden für die Aufstellung der Lärmaktionspläne für Hauptverkehrsstraßen verantwortlich sind. Die Lärmkarten stellen das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) für Hauptverkehrsstraßen (ab 3. Mio KfZ pro Jahr) sowie das Eisenbahnbundesamt (EBA) für Hauptschienenverkehr (ab 30.000 Züge pro Jahr) zu Verfügung. Das EBA übernimmt zudem die Lärmaktionsplanung für den Hauptschienenverkehr, sodass dies hier nur der Übersicht wegen aufgeführt wird.

Für die Erstellung der Lärmaktionspläne stellt die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) entsprechende Hinweise zur Verfügung, die zu beachten sind.

Der Lärmaktionsplan, mit Ausweisung der ruhigen Gebiete, hat bei politischem Beschluss eine verbindliche Planwirkung, und ist folglich bei weiteren (städtebaulichen) Planungen zu berücksichtigen.

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte. Vielmehr sind diese im deutschen Fachrecht verankert. Im Folgenden ist eine Übersicht der wesentlichen geltenden nationalen Werte dargestellt:

Grenzwerte der Lärmkartierung:

Straßenverkehr 24h L-den / dB(A)	Straßenverkehr nachts L-night / dB(A)	Schieneverkehr 24h (Schienewege des Bundes) L-den / dB(A)	Schieneverkehr nachts (Schienewege des Bundes) L-night / dB(A)
ab 55 bis 59	ab 55 bis 59	ab 50 bis 54	ab 50 bis 54
ab 60 bis 64	ab 60 bis 64	ab 55 bis 59	ab 55 bis 59
ab 65 bis 69	ab 65 bis 69	ab 60 bis 64	ab 60 bis 64
ab 70 bis 74	ab 70 bis 74	ab 65 bis 69	ab 65 bis 69
ab 75	ab 75	ab 70	ab 70

nationale Grenz-, Auslöse- und Richtwerte zum Lärmschutz nach (LAI):

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubaubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ²⁴ Tag / Nacht [dB(A)]	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baualast des Bundes ²⁵ sowie an Schienenwegen des Bundes ²⁶ Tag / Nacht [dB(A)]	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen ²⁷ Tag / Nacht [dB(A)]	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen ²⁸ Tag / Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (für Krankenhäuser)
Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA)	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbanes Gebiet	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/50

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

Für die städtebauliche Planung werden üblicherweise die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau“ (nach LAI) herangezogen:

Geltungsbereich	Orientierungswert tags [dB(A)]	Orientierungswert nachts [dB(A)] ³⁰
reine Wohngebiete, Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete	50	40 bzw. 35
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Campingplatzgebiete	55	45 bzw. 40
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete	60	45 bzw. 40
Dorfgebiete, Mischgebiete	60	50 bzw. 45
Kerngebiete, Gewerbegebiete	65	55 bzw. 50
sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart		

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet...

... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:

2.668

... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:

1.438

... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} durch Lärm von Haupteisenbahnstrecken ausgesetzt sind:

bis zu 3.819

... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night} durch Lärm von Haupteisenbahnstrecken ausgesetzt sind:

bis zu 7.479

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Voerde (Niederrhein) an:

	Hauptverkehrsstraßen			Schienenwege		
	ab 55	ab 65	ab 75	ab 55	ab 65	ab 75
LDEN dB(A):						
Wohnungen	1270	407	0	1.802	212	<10
Schulgebäude	4	0	0	6	3	0
Krankenhausgebäude	0	0	0	0	0	0

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

Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet...

	Hauptverkehrsstraßen	Schieneverkehr
... von starken Belästigungen betroffen sind:	474	660
... von starken Schlafstörungen betroffen sind:	97	312
... von Ischämischen Herzkrankheiten betroffen sind:	1	k.A.

Die Ermittlung erfolgte entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen getrennt für jede Lärmquellenart. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ veröffentlicht. Hierbei handelt es sich um geschätzte Werte und nicht um reale Nachweise, da hierzu keine öffentlichen Daten verfügbar sind.

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Für die Schienenstrecke Duisburg – Emmerich werden im Lärmaktionsplan keine Maßnahmen gemeldet, da für den gesamten Streckenabschnitt der Bau eines dritten Gleises (Betuwe) mit entsprechendem Lärmschutz vorgesehen ist und somit mittelfristig die Lärmsituation an die einzuhaltenden Lärmwerte angepasst wird. Der Ausbau der Betuwe-Linie auf den Streckenabschnitten 1.4 und 2.1, die das Voerder Stadtgebiet betreffen, wird voraussichtlich in etwa 5 Jahren beendet sein.

Problemlagen im Stadtgebiet sind insbesondere Bereiche zwischen den Hauptverkehrsstraßen und dem Schienenverkehrsnetz, da diese von zwei Lärmquellen ausgehend belastet werden. Hier ist insbesondere der Bereich zwischen der Frankfurter Straße (Richtung Norden ab Rheinstraße) und der Bahntrasse (Richtung Wesel) zu nennen, sowie der dortige südlich angrenzende Bereich bis hin zur Grenzstraße.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

In den Lärmaktionsplänen der vergangenen Stufen wurde bereits für Straßen(-abschnitte) die Einbringung lärmindernden Asphalts, sogenannter Flüsterasphalt, vorgeschlagen. Die Stadt Voerde ist nicht Baulastträger der kartierten Straßen, sondern der Landesbetrieb Straßen.NRW. Daher wird seitens der Stadt Voerde (Niederrhein) lediglich als Anliegen an den Landesbetrieb herangetragen, dass bei dem Ausbau und der Sanierung von Straßen weiterhin bevorzugt Flüsterasphalt genutzt wird.

(Bereits vorhandene) Maßnahmen zur Lärminderung an Haupteisenbahnstrecken:

Im Zuge des Betuwe-Ausbaus werden zukünftig geeignete Maßnahmen vorgenommen, so dass an dieser Stelle keine ehemaligen Maßnahmen benannt werden. Informationen zum Lärmschutz bzw. dem Projekt können online auf der Webseite www.emmerich-oberhausen.de gefunden werden.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen
1.	Umbau von Straßenabschnitten mit z.B. lärminderndem Asphalt	<p>Der Einbau lärmindernden Asphaltes wird vom Landesbetrieb Straßen.NRW bei entsprechenden Fahrbahnsanierung geprüft. Diese Sanierungen erfolgen jedoch ausschließlich im Rahmen erforderlicher Instandsetzungsmaßnahmen, und nicht als Einzelmaßnahme.</p> <p>Hierbei wird die Deckschicht erst bei Erfordernis einer Sanierung im Rahmen der Aufstellung des Sanierungskonzeptes ermittelt und kann nicht im Vorfeld festgelegt werden.</p>

2.	Attraktivierung des ÖPNV	Es findet sukzessive ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen statt. Des Weiteren sind zukünftig Mobilstationen für das Stadtgebiet geplant, welche den Umstieg vom PKW auf den ÖPNV oder andere umweltschonendere Verkehrsarten fördern soll.
3.	Vorantreiben der Verkehrswende	Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, sowie Aufstellung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes (Sustainable Urban Mobility Plan; folgend SUMP). Zudem soll das Themenfeld nachhaltige Mobilität bei städtebaulichen Projekten stärker berücksichtigt werden.
<p>Auf eine Auflistung von Maßnahmen zu Tempo-30-Zonen wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans vorerst verzichtet, da der Bundesrat dem geplanten neuen Straßenbaugesetz nicht zugestimmt hat. Darin sollte unter anderem die Einführung von neuen Tempo-30 Zonen zum Schutz von Klima, Gesundheit (hier: Lärm) und städtebaulicher Entwicklung für Kommunen vereinfacht werden. Dennoch sind Maßnahmen dieser Art grundsätzlich in der zukünftigen Planung zu bedenken.</p> <p>Des Weiteren können Maßnahmen entsprechend des Anhang 1 im Einzelfall geprüft werden, sofern diese als zweckmäßig erachtet werden.</p>		

Erläuterungen des erwarteten Nutzens

Durch die Verwendung von Flüsterasphalt werden die Lärmwerte durch das Befahren der Straßen sowohl zur Tages- als auch Nachtzeit gemindert. Allerdings ist die Haltbarkeit im Vergleich zu normalen Asphalt geringer, sodass diese Maßnahme nicht als alleinige Lösung in Betracht kommt. Die Maßnahme wird meist durch weitere Teilmaßnahmen begleitet (z.B. Tempo 30).

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Haupteisenbahnstrecken:

Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, was)
1.	Lärmschutzwände und Instandhaltung	<p>Im Rahmen des Ausbaus für das Dritte Gleis der Betuwestrecke werden auf allen Abschnitten Lärmschutzwände errichtet.</p> <p>Im PFA 1.4 sind insgesamt rund zehn Kilometer Schallschutzwände in Blickrichtung Emmerich nördlich und südlich der Gleise sowie zwischen den Gleisen vorgesehen.</p> <p>Im PFA 2.1 sind Schallschutzwände auf einer Gesamtlänge von rund 4,1 Kilometern vorgesehen.</p>

2.	Besonders überwachte Gleis (BüG)	<p>Das BüG ist im PFA 1.4 auf einer Gesamtlänge von rund 4,7 Kilometern geplant.</p> <p>Das BüG ist im gesamten Abschnitt PFA 2.1 auf allen drei Streckengleisen geplant.</p>
3.	Passiver Schallschutz	<p>Im Bereich PFA 1.4 ist für circa 120 Wohneinheiten, bei denen die Schallpegel trotz der beschriebenen aktiven Maßnahmen überschritten werden, zusätzlich passiver Schallschutz vorgesehen.</p> <p>Im Bereich PFA 2.1 ist für circa 190 Gebäude, bei denen die zulässigen Schallpegel überschritten werden, ist zusätzlich passiver Schallschutz vorgesehen.</p>

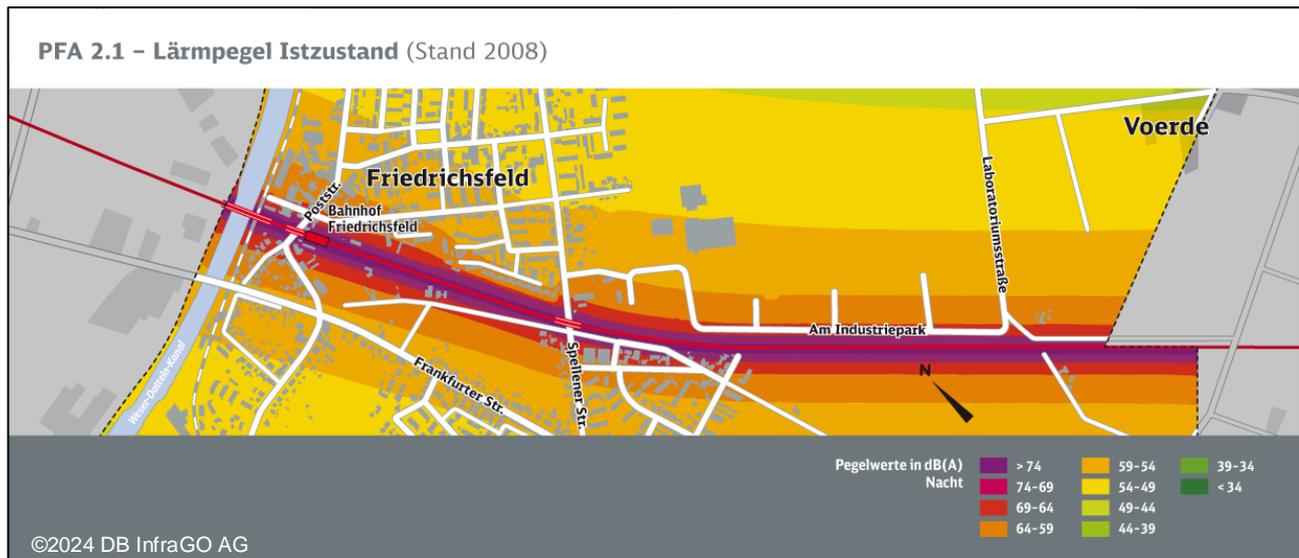
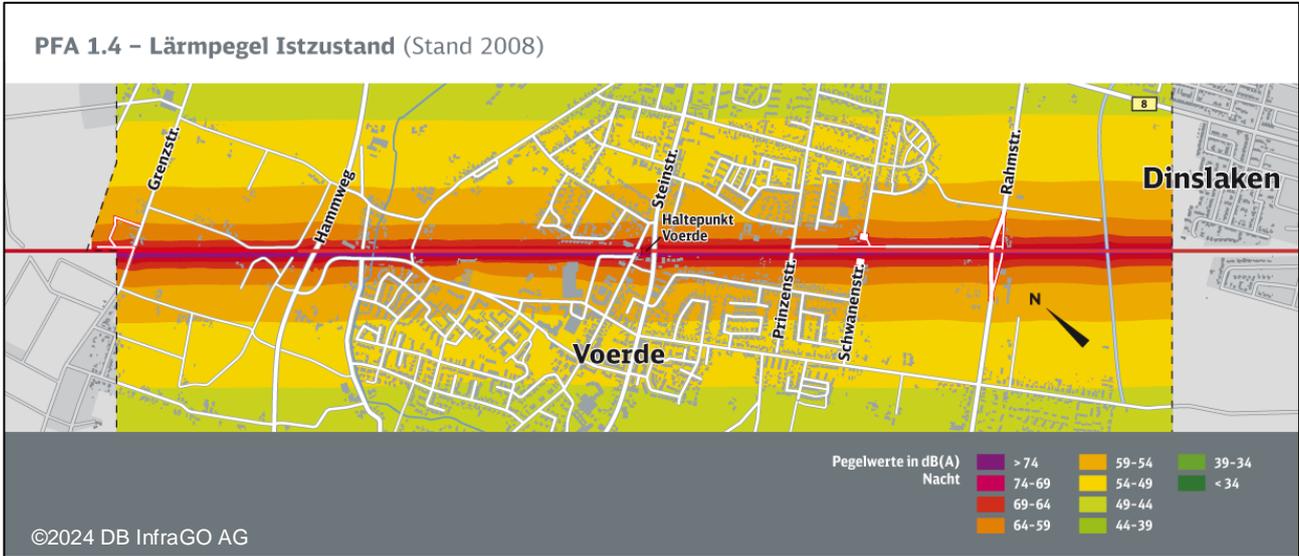
Es wird an dieser Stelle nochmals darauf hingewiesen, dass für die Lärmaktionsplanung des Schienenverkehrs das EBA zuständig ist (siehe eba.bund.de).

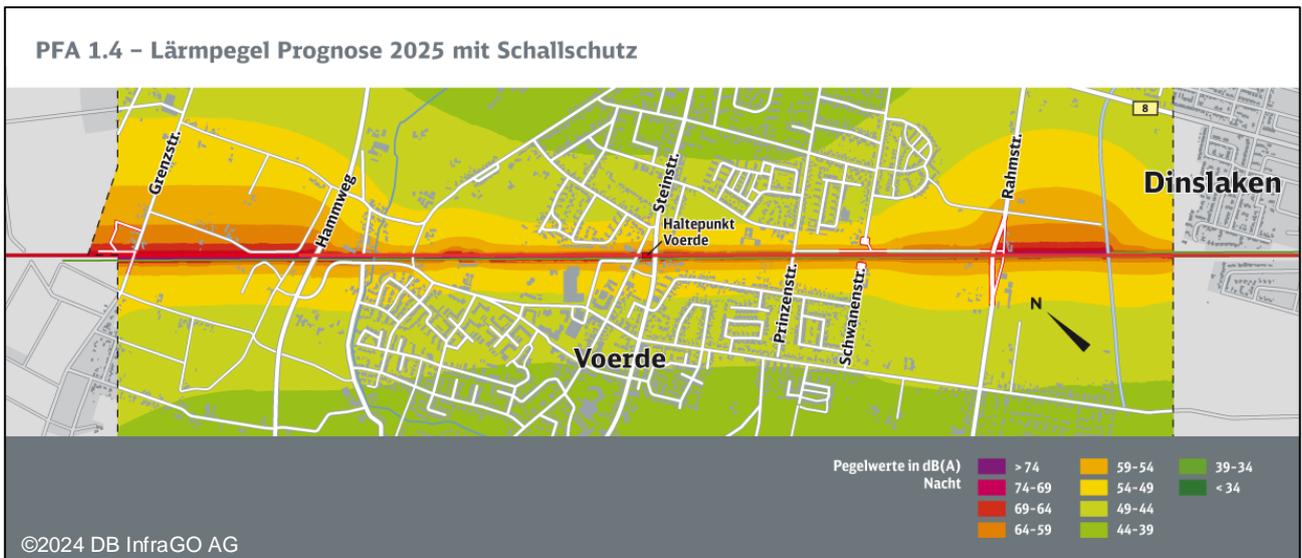
Erläuterungen des erwarteten Nutzens:

Auf Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) gilt bei Aus- und Neubaustrecken sowie bei wesentlichen Änderungen von Verkehrswegen die Lärmvorsorge. Sie hat das Ziel, Anwohner/innen und Umwelt vor entstehendem Lärm zu schützen.

Insbesondere durch die aktiven Schallschutzmaßnahmen soll der Lärmpegel deutlich verringert werden. Zur besseren Verständlichkeit fungieren die nachfolgenden Darstellungen der jeweiligen Abschnitte PFA 1.4 und 2.1, die den zukünftigen Unterschied bildlich verdeutlichen:

Darstellung des Ist-Zustandes sowie der Lärmprognose für 2025:





3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Gibt es eine langfristige Strategie?

Nein

Es gibt kein Strategiekonzept, jedoch ist langfristig geplant die Verkehrswende voranzutreiben und ein nachhaltiges sowie umwelt- und klimafreundliches Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger im Hinblick auf ihr Mobilitätsverhalten zu fördern. Dies geschieht durch Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes, sowie mithilfe eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes (SUMP), welches kurzfristig aufgestellt werden soll. Durch die Reduzierung des PKW-Verkehrs sinkt folglich auch die Lärmbelastung im Verkehrsraum.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Die Ausweisung ruhiger Gebiete erfolgt verbindlich aufgrund der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Die Begriffsdefinition ruhiger Gebiete liegt jedoch im Ermessensspielraum der Kommunen und lässt somit viel Spielraum für Interpretationen. Daher wird sich hier an den Definitionen des Umweltbundesamtes aus der Broschüre „Ruhige Gebiete - Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung“ (2018) orientiert.

Wie auch für die Stadt Voerde liegt bei den meisten Kommunen keine flächendeckende Lärmkartierung vor, sodass eine zweckmäßige fachliche Deduktion der Flächen aufgrund ihrer Nutzung durchgeführt wurde:

Als Grundlage dient die Gesamtheit aller öffentlich zugänglichen Flächen für Wald und Landwirtschaft, sowie Grün- und Wasserflächen. Dabei werden jene Flächen, die keine Wegeverbindung innerhalb besitzen ausgeklammert, da hier aufgrund der Unzugänglichkeit der Fläche keine Aufenthaltsmöglichkeit, die der Ruhe dienen könnte, möglich ist. Darunter fallen vollständig beforstete Waldflächen, Grün- und Ackerland, sowie Kleingärten (ohnein meist nicht öffentlich). Bei der weitergehenden Selektion der Flächen wurden sukzessive jene Flächen ausgeklammert, welche aufgrund ihrer Funktion bzw. Nutzung bereits eine entsprechende Lärmbelastung besitzen bzw. generieren. Darunter fallen u.a. Sport- und Spielplätze sowie Freizeitanlagen (u.a. Freibad, Tenderingsee). Die verbliebenen potentiellen Flächen sind somit Friedhöfe, Parkanlagen und Grünverbindungen, sowie zugängliche Flächen für Wald. Die Mindestgröße beträgt dabei 8.000 qm.

Da für das Stadtgebiet von Voerde keine flächendeckende Lärmkartierung vorliegt (Lärmkartierung erfolgt durch das LANUV NRW für Nicht-Ballungsräume), konnte keine weitere gesamtheitliche Deduktion der verbliebenen Flächen mit Lärmquellen vorgenommen werden. Daher verfolgt die Stadt Voerde den Ansatz all jene Flächen, die aufgrund ihrer Nutzung als in sich ruhiges Gebiet wahrgenommen werden können und eine gewisse Größe (hier ca. 8.000qm) vorweisen, als potentielles ruhiges Gebiet auszuweisen. Diese können daher auch direkt an die, in den Lärmkarten kartierten, Lärmquellen angrenzen, sodass diese im Hinblick auf die Lärmeinwirkung mit Maßnahmen zum Schutz bedacht werden können (z.B. Anpassung der Geschwindigkeit auf dem betreffenden Teilabschnitt), sofern eine Einzelfallprüfung dies ergeben würde.

Eine Ausnahme dieser Kriterien stellt die Mommniederung dar. Diese besteht aus Grünlandflächen, die aufgrund ihrer landwirtschaftlichen Nutzung nicht öffentlich zugänglich sind und somit gleich mehrere Kriterien für eine Ausweisung nicht erfüllen würden. Allerdings sind hier weitere Kriterien zu bedenken:

- die Gebietscharakteristik als natürliche Kulturlandschaft
- ein außerordentlich großer Flächenanteil am Voerder Stadtgebiet,

- überregionaler Bekanntheitsgrad als ausgewiesenes Naturschutzgebiet
- das überwiegende Fehlen des KfZ-Verkehrs, mit Ausnahme der Befahrung durch landwirtschaftliche Maschinen (jedoch geringe Frequenz).

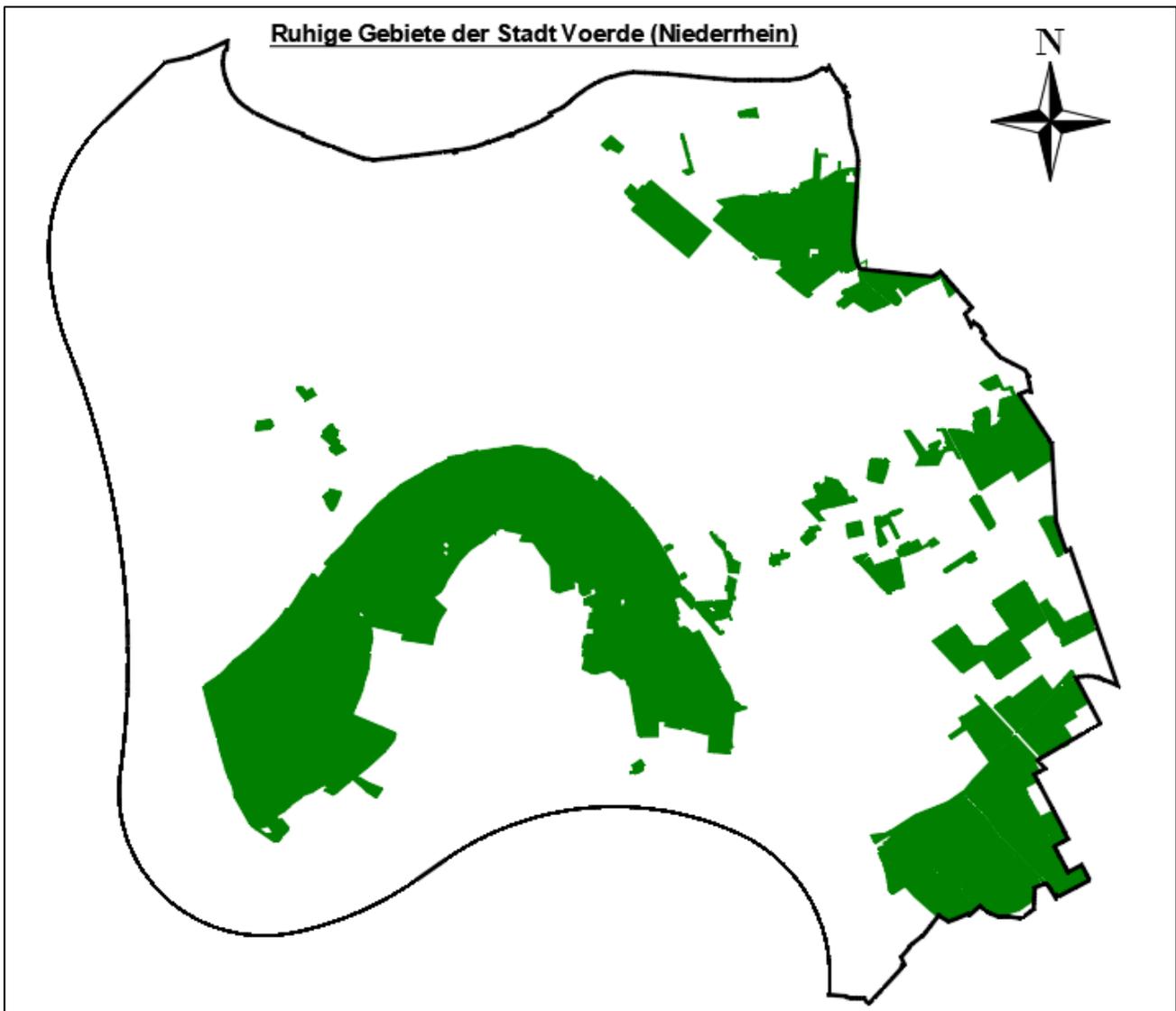
Durch das weitreichende Wirtschaftswegenetz ist zudem für Fußgänger und Radfahrer die Möglichkeit gegeben sich in dem Gebiet aufzuhalten. Somit eignet sich die Mommniederung dennoch in besonderem Maße für die Ausweisung als ruhiges Gebiet.

Infolgedessen werden mit Rechtskraft des Lärmaktionsplans folgende Flächen bzw. Ensembles (lokal benachbarte, aber nicht zusammenhängende Flächen) als „ruhiges Gebiet“ festgesetzt:

Lfd. Nr.	Name des ruhigen Gebiets	Art des ruhigen Gebiets
1.	Mommniederung	Naturschutzgebiet, Grünlandflächen, Kulturlandschaft
2.	Haus Voerde	Parkanlage und Naherholungsraum, innenstadtnah
3.	Küttemannweg	Grünverbindung, Radroute
4.	Ensemble Wohnungswald	Forstflächen, Erholungsraum, inklusive Forstflächen zwischen Schwanenstraße und Rahmstraße
5.	Spellener Heide	Forstflächen, Erholungsraum
6.	Ensemble Spellen	Katholischer und evangelischer Friedhof, Grünverbindung Schweizer Straße/Rheinstraße, Forstfläche Müssenweg
7.	Am Industriepark	Forstfläche
8.	Offizierspark	Parkanlage
9.		Grünverbindung zwischen den Straßen Alte Hünxer Straße und Hugo-Müller-Straße
10.	Franzosenfriedhof	Friedhof
11.	Waldfriedhof	Friedhof
12.	Ensemble Voerder Bruch	Forstflächen östlich Hindenburgstraße
13.	Buschweg	Grünzug aus Forstflächen entlang der Straße Buschweg

14.	Rönskenstraße	Forstfläche
15.	Kommunalfriedhof Voerde	Friedhof
16.	Soldatenfriedhof	Friedhof
17.	Ensemble Voerde Ost	Grünverbindungen Akazienweg, Sternbuschweg, und zwischen Alexanderstraße/Hühnerfeld
18.	Tenderingsee	Forstflächen südlich und nördlich des Sees
19.	Stadtpark	Innerstädtische Parkanlage
20.	Helmut-Pakulat-Park	Innerstädtische Parkanlage
21.	Friedhof Götterswickerhamm	Friedhof

Die folgende Darstellung zeigt eine Übersichtskarte ruhiger Gebiete im Stadtgebiet:



Die Festlegung der Gebiete ist hierbei nicht auf ewig bindend, die Kategorisierung und Festlegung der ruhigen Gebiete kann aus erforderlichem Anlass zu gegebenem Zeitpunkt verändert werden. Der LAP muss dann erneut durch den Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz (AUK) als Fortschreibung beschlossen werden.

Durch den Beschluss des LAPs ergibt sich die Pflicht für nachfolgende Planungen (z.B. Bauleitplanung), diesen und den damit verbundenen Schutzauftrag für ruhige Gebiete zu berücksichtigen. Eine Nicht-Berücksichtigung sowie die Entscheidung im Verlauf einer Abwägung ist zu begründen. Da es sich bei den vorhandenen ruhigen Gebieten ausschließlich um Grünflächen handelt sind bei Maßnahmen, welche in diese Gebiete eingreifen, stets die Umweltbelange zu berücksichtigen, sowie umweltfachliche Behörden (u.a. NABU, BUND, Landesbetrieb Wald und Holz) in das Verfahren einzubeziehen.

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

ca. 500

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

ca. 7.000

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) hat im folgendem Zeitraum stattgefunden:

Von: 18.12.2023

Bis: 21.01.2024

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

Im zuvor benanntem Zeitraum wurde eine Öffentlichkeitsbeteiligung als online-Beteiligung über die Internet-Plattform beteiligung.nrw durchgeführt. Hier konnten sich die Bürger und Bürgerinnen sowohl im Stadtgebiet allgemein Lärmprobleme verorten als auch konkret zum Entwurf des LAPs Stellung nehmen.

Parallel fand eine Offenlage des Entwurfs in analoger Form im Rathaus Voerde, sowie online auf der Homepage der Stadt Voerde statt. Stellungnahmen konnten per Email, Telefon (mit Niederschrift) sowie postalisch abgegeben werden.

Die Beteiligungsmöglichkeiten wurden frühzeitig per Pressemitteilung analog und online bekannt gemacht.

4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Angabe, ob im Laufe der öffentlichen Konsultation Stellungnahmen eingegangen sind:

Nein

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

Ja

Erläuterung, wie der Lärmaktionsplan nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde:

Redaktionelle Überarbeitung zum besseren Verständnis der Inhalte sowie Eintragung fehlender Angaben u.a. zur Öffentlichkeitsbeteiligung. Es wurden keine neuen Inhalte eingearbeitet.

Stellungnahmen im Rahmen der gesonderten Trägerbeteiligung wurden zur Kenntnis genommen. Diese ergaben keine inhaltlichen Veränderungen.

4.4 Dokumentation

Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation (Protokoll):

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind keine Stellungnahmen von Bürgern und Bürgerinnen zur Lärmaktionsplanung eingegangen.

Bei Nachfragen bezüglich der Lärmaktionsplanung an Schienenwegen wurde an die zuständigen Behörden verwiesen.

5 Evaluierung des Aktionsplans

Der LAP kann bei Bedarf, z.B. falls sich wesentliche rechtliche oder inhaltliche Änderungen ergeben sollten, geändert werden. Die Verwaltung wird dann beauftragt zu prüfen inwiefern erneute Beteiligungen notwendig sind.

5.1 Überprüfung der Umsetzung

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans vorgesehen sind

nein

5.2 Überprüfung der Wirksamkeit

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans vorgesehen sind

nein

6 Inkrafttreten des Aktionsplans

6.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten

am: 08.07.2024,
Tag der öffentlichen Bekanntmachung durch die Stadt Voerde (Niederrhein)
im Amtsblatt

6.2 Link zum Aktionsplan im Internet

<https://www.voerde.de/klima-verkehr-bauen/verkehr/verkehrskonzept>

im Unterpunkt Lärmaktionsplan

(Angabe ohne Gewähr)

Anhang I: Lärmkarten

Lärmkarte Straßenverkehr 24h



Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Straßenverkehr 24h

L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

- Gebäude
- Gemeindegrenzen



© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)
dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)

Lärmkarte Straßenverkehr nachts



Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Straßenverkehr nachts

L-night / dB(A)

- ab 50 bis 54
- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70

- Gebäude
- Gemeindegrenzen



© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)
dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)

Lärmkarte Schienenverkehr 24h



Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Schieneverkehr 24h
(Schienewege des Bundes)
L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

- Gebäude
- Gemeindegrenzen



© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)
dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)

Lärmkarte Schienenverkehr nachts



Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Schienenverkehr nachts
(Schienenwege des Bundes)
L-nacht / dB(A)

- ab 50 bis 54
- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70

■ Gebäude
— Gemeindegrenzen

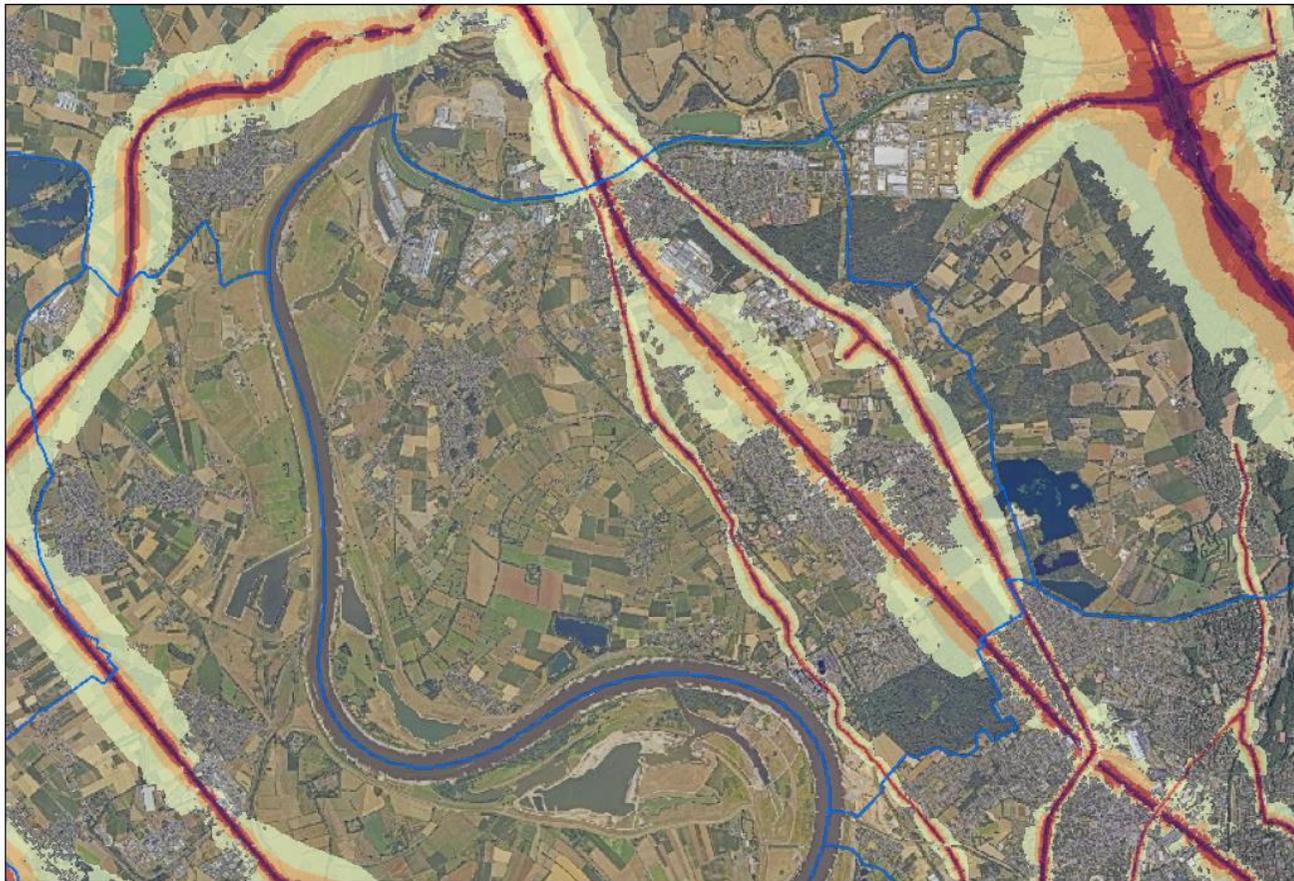


© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)
dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)

Lärmkarte gesamt 24h



Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Straßenverkehr 24h

L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

- Gebäude
- Gemeindegrenzen

Schieneverkehr 24h (Schienewege des Bundes)

L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

- Gebäude
- Gemeindegrenzen

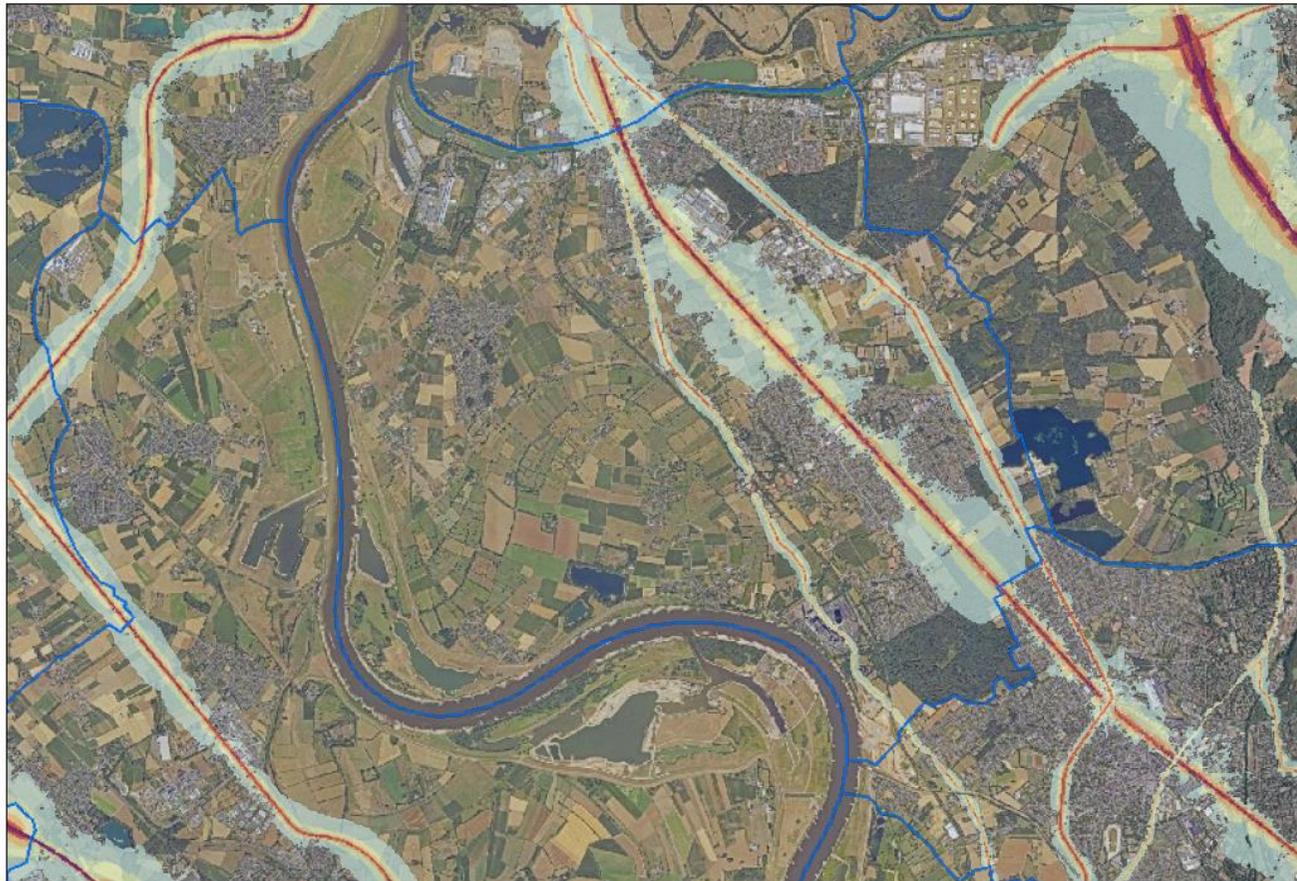


© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)
dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)

Lärmkarte gesamt nachts



Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Straßenverkehr nachts

L-night / dB(A)

- ab 50 bis 54
- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70

- Gebäude
- Gemeindegrenzen

Schieneverkehr nachts

(Schienewege des Bundes)
L-night / dB(A)

- ab 50 bis 54
- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70

- Gebäude
- Gemeindegrenzen



© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)
dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)

Anhang II: Maßnahmenart Straßenverkehr

Hinweis: Bei den angegebenen Maßnahmenarten handelt es sich um eine exemplarische, nicht abschließende Auflistung möglicher Maßnahmen. Die Angaben berücksichtigen die europäischen Vorgaben zur Datenberichterstattung, so dass ggf. auch übergeordnete Maßnahmen aufgeführt sind, die auf Ebene der Gemeinden nicht umgesetzt werden können. Die Auflistung besitzt keine rechtliche Bindung zur Umsetzung.

Maßnahmen an der Quelle

Kategorie	Maßnahmenart
Änderung des Emissionspegels	Maßnahmen am Straßenbelag
	Lärmarme Reifen
	Leise Motoren
	Maßnahmen an der Auspuffanlage
	Umrüstung auf leisere öffentliche Verkehrsmittel und Komponenten
Zeitliche Beschränkungen	Zeitliche Beschränkung für LKW
	Zeitliche Beschränkung für PKW
Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung	Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und Lichtsignalsteuerung
	Kreisverkehre und Kreuzungen
	Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
	Ausweisung von verkehrsberuhigten Zonen
Sonstige Verkehrsmanagementmaßnahmen	Stärkung des öffentlichen Verkehrs
	Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger
	Intelligente Mobilität
	Veränderung/Reduzierung der Fahrspuren
	Fahrverbote und Umleitungen für LKW
	Fahrverbote und Umleitungen für PKW
	Parkraumbewirtschaftung

	City-Maut
--	-----------

Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg

Kategorie	Maßnahmenart
Lärmschutzwände	Lärmschutzwände / -wälle und Instandhaltung
	Grüne Lärmschutzwände / -wälle und Instandhaltung
Schalldämmung an Gebäuden	Schallschutzfenster
	Sonstige Maßnahmen zur Schalldämmung

Städtebauliche Planung

Kategorie	Maßnahmenart
Flächennutzungsplanung	Flächennutzungsplanung/Bauleitplanung
	Lärmreduzierung für sensible Gebiete
	Abstandsflächen/Pufferzonen
Lärmschutzbereiche	Verfügbarkeit von ruhigen Gebieten
	Verfügbarkeit von Grünflächen
	Maßnahmen zur Verbesserung des akustischen Raumes

Änderung der Infrastruktur

Kategorie	Maßnahmenart
Neue Infrastruktur	Neubau von Umgehungstraßen oder -brücken
	Neubau von Tunneln
Sperrung von Verkehrsanlagen	Sperrung von Straßen

Bürgerschaftlicher Dialog

Kategorie	Maßnahmenart
Kommunikation	Vermittlung von Informationen
	Beschwerdemanagement
Maßnahmen zur Verhaltensänderung	Förderung der lärmarmen Mobilität
	Förderung des öffentlichen Verkehrs
	Förderung von Carsharing
	Bildungs- und Aufklärungsaktivitäten

Anhang III: Maßnahmenart Schienenverkehr

Hinweis: Bei den angegebenen Maßnahmenarten handelt es sich um eine exemplarische, nicht abschließende Auflistung möglicher Maßnahmen. Die Angaben berücksichtigen die europäischen Vorgaben zur Datenberichterstattung, so dass ggf. auch übergeordnete Maßnahmen aufgeführt sind, die auf Ebene der Gemeinden nicht umgesetzt werden können. Die Auflistung besitzt keine rechtliche Bindung zur Umsetzung.

Maßnahmen an der Quelle

Kategorie	Maßnahmenart
Änderung des Emissionspegels	Maßnahmen am Gleis
	Umrüstung von Rädern oder Radkomponenten
	Geräuscharme Bremsen
	Geräuscharme Motoren
	Erneuerung des Fuhrparks
Zeitliche Beschränkungen	Zeitliche Beschränkung für den Güterverkehr
	Zeitliche Beschränkung für den Personenverkehr
Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung	Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und Signalsteuerung
	Ausweisung von verkehrsberuhigten Zonen für Schienenverkehr
Sonstige Verkehrsmanagementmaßnahmen	Veränderung/Reduzierung der Gleisanlagen
	Trassenpreise
	Fahrverbote und Umleitung von Güterverkehren
	Fahrverbote und Umleitung von Personenverkehren

Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg

Kategorie	Maßnahmenart
Lärmschutzwände	Lärmschutzwände und Instandhaltung
	Grüne Lärmschutzwände und Instandhaltung
Schalldämmung an Gebäuden	Schallschutzfenster
	Sonstige Maßnahmen zur Schalldämmung

Städtebauliche Planung

Kategorie	Maßnahmenart
Flächennutzungsplanung	Flächennutzungsplanung/Bauleitplanung
	Lärmreduzierung für sensible Gebiete
	Abstandsflächen/Pufferzonen
Lärmschutzbereiche	Verfügbarkeit von ruhigen Gebieten
	Verfügbarkeit von Grünflächen
	Maßnahmen zur Verbesserung des akustischen Raumes

Änderung der Infrastruktur

Kategorie	Maßnahmenart
Neue Infrastruktur	Neubau von Strecken
	Neue Eisenbahnumfahrung/neues Brückenbauwerk
	Neubau von Tunneln
Sperrung von Verkehrsanlagen	Stilllegung einer Schienenstrecke
	Stilllegung eines Bahnhofs

Bürgerschaftlicher Dialog

Kategorie	Maßnahmenart
Kommunikation	Vermittlung von Informationen
	Beschwerdemanagement
Maßnahmen zur Verhaltensänderung	Bildungs- und Aufklärungsaktivitäten
	Förderung anderer Verkehrsträger