

Umgebungs­lärm in Nordrhein-Westfalen

Lärmaktionsplan 2008

Fortschreibung 2009
der Gemeinde Schwalmtal



Bearbeitungsstand: 02.06.2009



Dipl.-Ing. Bernd Driesen VDI ■ Kölner Straße 546 ■ D - 47807 Krefeld ■ Tel. 021 51-30 19 53 ■ Fax 021 51-30 62 24
Internet: www.bernddriesen.de ■ e-mail: info@bernddriesen.de



Inhalt

Zusammenfassung	3
Grundlagen	4
1. Aufgabe	5
2. Umgebungslärm	5
3. Notwendigkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes	6
4. Beschreibung der Hauptverkehrsstraße A52	6
5. Zuständige Behörden.....	7
6. Rechtlicher Hintergrund	7
7. Geltende Grenzwerte.....	8
8. Daten der Lärmkarten	10
9. Anzahl betroffener Personen	11
10. Fazit.....	11
11. Vorhandene und geplante Lärminderungsmaßnahmen.....	12
11.1 Vorhandene Maßnahmen	12
11.2 Geplante Maßnahmen bis 2013.....	12
11.3 Langfristig denkbare Maßnahmen	12
12. Ruhige Gebiete.....	13

Anhang:

Bericht über die Lärmkartierung für die Gemeinde Schwalmtal, Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW vom 22.01.2008 , Seite 1-4, mit aktualisierten Zahlen zur Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr vom März 2009

Umgebungslärmkartierung NRW des LANUV, Straßenverkehr in Schwalmtal, 24h Lden und nachts Lnight in dB(A), je eine Übersicht und 8 Ausschnitte, überarbeitete Fassung, im Internet abgegrufener Stand Juni 2009



Zusammenfassung

Diese Fortschreibung wird wegen neuer Ergebnisse bei der Lärmkartierung und den Betroffenenzahlen (jeweils Stand März 2009) erforderlich.

Das Gemeindegebiet Schwalmtal ist nur von Hauptverkehrsstraßen betroffen. Entsprechend erfolgte auch nur eine Kartierung des Straßenlärms.

Ein Lärmaktionsplan ist zum jetzigen Zeitpunkt für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. Kfz. pro Jahr aufzustellen. Die A 52 weist im Gemeindegebiet zwischen dem Autobahnkreuz Mönchengladbach und der Anschlussstelle Niederkrüchten eine Verkehrsbelastung von 9 bis 13 Mio. Kfz auf.

Lärmaktionspläne sind aufzustellen, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu regeln. Lärmprobleme liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{den} von 70 oder ein L_{night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Die Abgrenzungen dieser Werte sind deshalb in den vorliegenden Lärmkarten besonders hervorgehoben. Der vorliegende Lärmaktionsplan in seiner ersten Fassung 2008 beschränkt sich deshalb auf die Betrachtung der A52 und den Belastungsbereichen $L_{den} / L_{night} \geq 70 / 60$ dB(A).

Nach einer erneuten Plausibilitätsprüfung ist die bereits 2008 festgestellte Fehlstelle im Bereich Ungerath weiterhin im LANUV-Modell vorhanden und die in diesem Bereich in den Lärmkarten dargestellten Konflikte sind vermutlich nicht gegeben oder reduzieren sich auf ein Haus. Am "Wasserturm" an der Rickelrather Straße ist eine Betroffenheit mit Belastungswerten über 70 dB(A)- L_{den} und über 60 dB(A)- L_{night} gegeben. Da es sich hierbei um Einzelobjekte handelt, und am Wasserturm wegen seiner Gebäudehöhe ohnehin nur baulicher Schallschutz in Frage kommt, ergibt sich für das Gemeindegebiet Schwalmtal zur Zeit kein Handlungsbedarf bezüglich einer konkreten Lärmaktionsplanung.

Durch vorhandene Maßnahmen entlang der A52 ist sichergestellt, dass heute die zusammenhängende Wohngebiete "Cleeracker" und "Waldnieler Heide" nicht mit Werten $L_{den} > 60$ dB(A) -das wäre der äquivalente Grenzwert für den Neubau einer Straße- belastet sind. Nachts werden zusammenhängende Wohngebiete mit Werten von $L_{night} < 50$ dB(A) belastet.

In den nächsten Jahren, bis zur Bekanntgabe neuer Lärmkarten für alle Hauptverkehrsstraßen, sind wegen der fehlenden Betroffenheiten keine Maßnahmen entlang der A52 geplant. Die zu erwartende Verkehrssteigerung auf der A52 nach Fertigstellung des Lückenschlusses (in den Niederlanden) löst nach deutschem Recht keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen aus, weil kein baulicher Eingriff vorgenommen wurde.

Langfristig ist eine Verbesserung des Lärmschutzes entlang der A52 denkbar. Zuständig ist der Bund und der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Autobahn-Niederlassung Krefeld.

Die Gemeinde Schwalmtal plant keine neuen Wohngebiete im Konfliktbereich der A52.

Es wird angeregt, die in den Landschaftsschutzgebieten liegenden FFH (Flora, Fauna, Habitat)- und Vogelschutzgebiete, die im geltenden Flächennutzungsplan im Bereich Hariksee bis zum Borner See ausgewiesen sind, als "Ruhige Gebiete" vorzusehen und sobald die rechtlichen Voraussetzungen vorliegen, entsprechend festzusetzen.



Grundlagen

- [1] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und der Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- [2] Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005
- [3] 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) vom 6. März 2006
- [4] RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz –V -5-8820.4.1 vom 07.02.2008
- [5] Hinweise zur Umsetzung der EU-RL Umgebungslärm in NRW, Stand 16.03.2007, Ladesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NR (LANUV)
- [6] Bericht über die Lärmkartierung für die Gemeinde Schwalmtal, Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW vom 22.01.2008 mit Ergänzung vom März 2009 - siehe Anhang
- [7] Umgebungslärmkartierung NRW des LANUV, abgerufener Stand Juni 2009, Straßenverkehr 24h Lden und nachts Lnight in dB(A) - siehe Anhang
- [8] 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12.06.1990
- [9] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) Bundesminister für Verkehr, Abteilung Straßenbau 1997
- [10] DIN 18005-1, Juli 2002, Schallschutz im Städtebau, Teil 1: Hinweise für die Planung und DIN 18005, Beiblatt zu Teil 1, Mai 1987, Schallschutz im Städtebau, schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung
- [11] Flächennutzungsplan der Gemeinde Schwalmtal vom 30.06.2006
- [12] Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung, Silent City, Umweltbundesamt und Europäische Akademie für städtische Umwelt, Berlin 2008



1. Aufgabe

Nach Fertigstellung und Veröffentlichung der Lärmkartierungen nach Richtlinie 2002/49/EG ist die Gemeinde Schwalmtal nach dem Gesetz zur Umsetzung dieser EG-Richtlinie verpflichtet bis zum 18. Juli 2008 einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Lärmprobleme und Lärmauswirkungen sollen damit für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen geregelt werden. Lärmprobleme im Sinne des § 47d Abs.1 Bundes-Immissionsschutzgesetz liegen auf jeden Fall vor, wenn schutzbedürftige Gebäude mit Lärmindizes von $L_{den} = 70 \text{ dB(A)}$ oder $L_{night} = 60 \text{ dB(A)}$ oder mehr belastet sind. Die Gemeinde Schwalmtal hat sich zur Anwendung dieser "Auslösewerte" für die erste Stufe des Lärmaktionsplanes entschieden. Das Gemeindegebiet Schwalmtal wird heute nur von der Hauptverkehrsstraße A52 betroffen. Der Lärmaktionsplan in seiner ersten Fassung 2008 soll sich deshalb auf den Einwirkungsbereich der A52 und auf Betroffenen mit den o.g. Belastungen beschränken. Die Aktualisierung der Karten und Berichte vom März 2009 sind in dieser Fortschreibung zu berücksichtigen.

Ergänzend ist ein Ausblick auf langfristig denkbare Maßnahmen zur Lärm-minderung und die Festsetzung "ruhiger Gebiete", die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, zu geben.

2. Umgebungslärm

Umgebungslärm sind unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht [1].

Ziel des europäischen und nationalen Rechts ist die Erfassung und Darstellung größerer Lärmquellen in Lärmkarten sowie die Erstellung von Lärmaktionsplänen, deren Aussagen und Umsetzung zu einer Verminderung des Lärms beitragen sollen.

Besonderes Augenmerk wird hierbei auf die Ballungsräume gelegt, weil davon ausgegangen wird, dass die Lärmbelastung dort im Gegensatz zum ländlichen Raum höher ist. Dennoch ist auch eine Lärmbelastung im ländlichen Raum mit der notwendigen Intensität zu analysieren und ggf. dafür zu sorgen, dass entsprechende Maßnahmen zur Minderung getroffen werden.

Der Aufbau dieses Lärmaktionsplanes orientiert sich an Anhang V "Mindestanforderungen für Aktionspläne" nach Artikel 8 der Richtlinie 2002/49/EG [1].



3. Notwendigkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes

Das Gemeindegebiet Schwalmtal ist nur von Hauptverkehrsstraßen betroffen. Entsprechend erfolgte auch nur eine Kartierung des Straßenlärms [7].

Lärmaktionspläne, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden, sind für "Orte" in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen aufzustellen [1]. Bei "Orten" handelt es sich um das Gebiet um die Hauptlärmquelle, wobei Planungen zum Schutz einzelner Objekte danach nicht erforderlich sind [4].

Auch ohne abschließende Klärung, ob sich aufgrund der betroffenen Gebäude eine Pflicht zur Erstellung eines Lärmaktionsplanes ergibt, sollte ein derartiger Plan aufgestellt werden, weil es auch unter Berücksichtigung des jeweiligen Einzelfalles geboten sein kann, für Einzelobjekte (bzw. Einzelobjekte als Bestandteil eines Wohngebietes) eine Verbesserung der Lärmsituation zu erreichen.

Ein Lärmaktionsplan ist zum jetzigen Zeitpunkt für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. Kfz. pro Jahr aufzustellen. Die A 52 weist im Gemeindegebiet zwischen dem Autobahnkreuz Mönchengladbach und der Anschlussstelle Niederkrüchten eine Verkehrsbelastung von 9 bis 13 Mio. Kfz auf [6].

4. Beschreibung der Hauptverkehrsstraße A52

Eine Hauptverkehrsstraße ist eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Im ersten Schritt der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung sind Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr zu erfassen[1].

Innerhalb der Gemeinde Schwalmtal ist eine derartige Verkehrsbelastung nur auf der Bundesautobahn A 52 gegeben. Die A 52 verläuft von Westen nach Osten quer durch das Gemeindegebiet. Durch den zwischenzeitlich fertig gestellten Abschnitt der A 52 von Niederkrüchten-Elmpt bis zur Landesgrenze zu den Niederlanden und den dortigen Anschluss an die N280 und das niederländische Autobahnnetz (Lückenschluss) wird die A52 zukünftig an Bedeutung zunehmen.



5. Zuständige Behörden

Zuständig für die Lärmkartierung sind in Nordrhein-Westfalen die Gemeinden [3]. Für zahlreiche Gemeinden außerhalb des Ballungsraumes – so auch für Schwalmthal – zeigte sich, dass ein erheblicher Unterstützungsbedarf besteht. Das Land NRW unterstützt die Gemeinden, indem es die Lärmkartierung zentral durchführt.

Die Lärmkartierung ist vom LANUV erfolgt. Der Gemeinde Schwalmthal wurde im Januar/Februar 2008 diese Lärmkarten mit Bericht [6, 7] zur Verfügung gestellt [4]. Die Lärmkarten sind im Internet unter

"www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de/laerm/viewer.htm"

zu finden. Eine Aktualisierung erfolgte im März 2009.

Die Lärmaktionspläne sind von den Gemeinden aufzustellen [2]. Lärmaktionspläne werden in einem bestimmten Verfahren (unter Beteiligung der Öffentlichkeit und betroffener Behörden) aufgestellt.

Sofern sich aufgrund des Lärmaktionsplanes die Durchsetzung von Maßnahmen ergeben sollte, kann auch eine unterschiedliche Zuständigkeit bestehen. Im Fall der A52 ist der Bund und damit der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Autobahn-Niederlassung Krefeld, zuständig.

Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, sind durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der jeweils zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach [2] durchzusetzen [4]. Die Durchsetzung von Maßnahmen obliegt daher nicht unbedingt den Gemeinden.

6. Rechtlicher Hintergrund

Die "Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" wurde durch die Regelungen der §§ 47 a bis 47 f Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in deutsches Recht umgesetzt [1, 2].

Durch die Richtlinie 2002/49/EG in Verbindung mit dem nationalen Recht wird das Ziel verfolgt, ein europaweites Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm festzulegen, um schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern. Es soll eine zufriedenstellende Umweltqualität erreicht werden.



7. Geltende Grenzwerte

Ein Grenzwert ist ein von einem Mitgliedstaat festgelegter Wert für L_{den} oder L_{night} bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen [1].

Bei der Festlegung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan ist generell zu beachten, dass im deutschen Recht Beurteilungspegel $L_{r,Tag}$ / $L_{r,Nacht}$ bezogen auf 16 / 8 Stunden bei der Durchsetzung von Maßnahmen maßgeblich sind, während sich die für den Umgebungslärm definierten Lärmindizes L_{den} und L_{night} auf 24 bzw. 8 Stunden beziehen und die sich ergebenden Werte für den $L_{r,Tag}$ und den L_{den} nicht unmittelbar verglichen werden können [4].

Da die Kartierung der einzelnen Lärmbereiche durch das LANUV auf der Grundlage der Vorgaben der Richtlinie 2002/49/EG, des BImSchG und der 34. BImSchV erfolgte, ist davon auszugehen, dass die Werte des deutschen Rechts auf die im Rahmen der Lärmaktionsplanung anzuwendenden Werte umgestellt werden.

Die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigenden Definitionen der Lärmindizes ergeben sich durch Festlegungen im Anhang I der Richtlinie 2002/49/EG bzw. des § 2 34. BImSchV [1, 3]. Wegen der Zuschläge von 5 dB für die Abendzeit "evening" und 10 dB für Nachtzeit "night" unterscheiden sich die Grenzwerte nach deutschem Recht am Tag ($L_{r,Tag}$) um 1,3 dB -gerundet 1 dB- im Vergleich mit dem europäischen L_{den} . D.h. ein deutscher Grenzwert von z.B. 59 dB(A) nach der 16. BImSchV müsste zum Vergleich mit L_{den} -Grenzwerten um 1 dB angehoben werden. Dieser Zusammenhang ist in der folgenden Auflistung in Tabelle 1 berücksichtigt. Die Nachtwerte sind identisch. Es sind nur die Grenzwerte für den Straßenverkehrslärm aufgeführt, da lediglich diese Lärmart vom LANUV untersucht und kartiert wurde.



L_{den}	L_{night}	Erläuterungen zur Anwendung
58	47	Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) [5]: Die Verordnung gilt für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen. Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmvorsorge) sind in Abhängigkeit von der Gebietsnutzung ausgewiesen. Gebietsnutzung hier: Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime
60	49	Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), wie vorige Zeile Gebietsnutzung hier: Reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete
65	54	Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), wie vorige Zeile Gebietsnutzung hier: Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete
70	59	Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), wie vorige Zeile Gebietsnutzung hier: Gewerbegebiete
71	60	VLärmSchR 97 [11] auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes Die VLärmSchR 97 gilt für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) sind in Abhängigkeit von der Gebietsnutzung ausgewiesen. Es werden drei Abstufungen unterschieden.... Gebietsnutzung hier: Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebiete
73	62	VLärmSchR 97, wie vorige Ziele; Gebietsnutzung hier: Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete
76	65	VLärmSchR 97, wie vorige Ziele; Gebietsnutzung hier: Gewerbegebiete

Tab. 1: Beschreibung aller national geltenden Grenzwerte im Sinne des Art. 3 Buchst. s und Art. 5 Abs. 4 Richtlinie 2002/49/EG [1], Straßenverkehrslärm

Für Lärmaktionspläne nach deutschem Recht gibt es noch keine Grenz- oder Auslösewerte, bei deren Überschreitung Aktionen zwingend vorgeschrieben werden. Empfehlungen und Anregungen sind in [4, 12] zu finden.

Lärmaktionspläne sind aufzustellen, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu regeln [1]. Lärmprobleme in diesem Sinne liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{den} von 70 dB(A) oder ein L_{night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Dies gilt nicht in Gewerbe- oder Industriegebieten nach §§ 8 und 9 der Baunutzungsverordnung sowie in Gebieten nach § 34 Abs. 2 des Baugesetzbuches mit entsprechender Eigenart. Soweit Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Planung weitergehende Kriterien verfolgen, können sie diese der Lärmaktionsplanung zugrunde legen [4]. Die Abgrenzungen der o.g. Werte sind in den vorliegenden Lärmkarten besonders hervorgehoben. Nach der Entscheidung der Gemeinde Schwalmtal werden die Werte 70/60 als "Auslösewerte" dieser ersten Phase der Lärmaktionsplanung zugrunde gelegt.

8. Daten der Lärmkarten

Die nach der Richtlinie 2002/49/EG zu erstellenden Lärmkarten müssen einen bestimmten Inhalt aufweisen [1]. Lärmkarten bestehen sowohl aus einem graphischen [7] als auch einem textlichen [6] Teil. Beide Teile sind als Anhang beigelegt.

Eine Bewertung der Daten erfolgt aufgrund einer Plausibilitätsprüfung. Bei Durchsicht der Lärmkarten fällt der Bereich "Unterführung der Ungerather Straße", durch unregelmäßigen Verlauf der Isophonen (Linien gleicher Lärmindizes) auf, obwohl hier eine geschlossene und gleichmäßige Abschirmanlage an der Nordseite der A52 vorhanden ist. Die Sichtung der LANUV-Daten im "internen Bereich" ergab, dass die nördlich Richtungsfahrbahn der Quelle "A52" nördlich vom Standort der Lärmschutzanlage verläuft (siehe Abbildung 1). Daran hat sich auch bei der Überarbeitung der Karten nach dem Stand vom März 2009 nichts verändert.

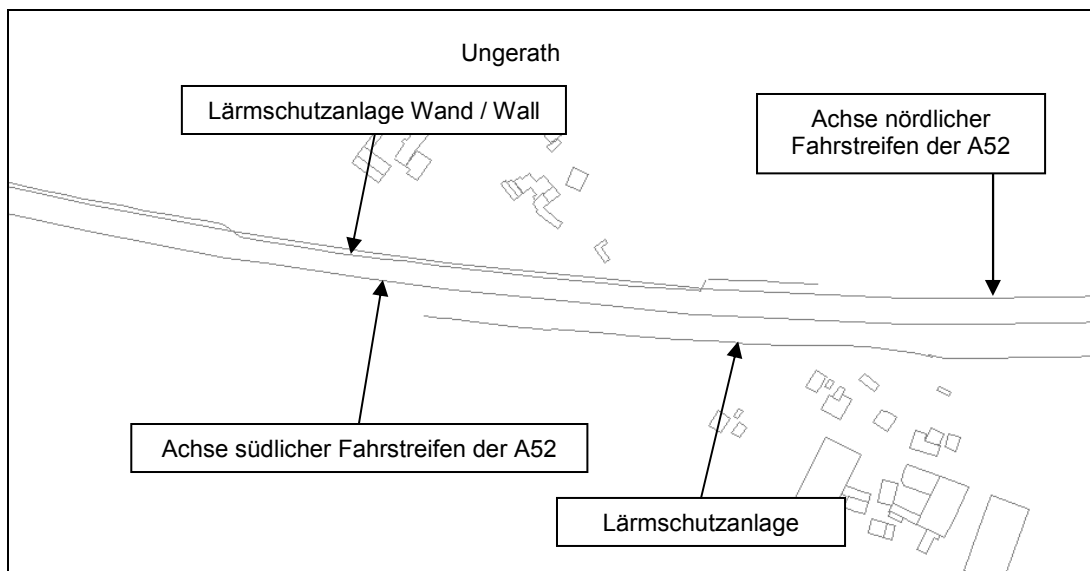


Abb.1: Ausschnitt aus der Datengrundlage "Lageplan mit Straßenachsen und Lärmschutz" aus dem internen Bereich der Lärmkartierung für die Gemeinde Schwalmtal, LANUV – Datenbestand März 2009, abgerufen im Juni 2009-

Damit ergibt sich für diesen Quellenteil keine Abschirmung, also unverminderte Lärmimmissionen an der benachbarten Bebauung. In Wirklichkeit wird sich hier ein regelmäßiger Isophonenverlauf in ähnlicher Weise wie vor und nach dieser "Fehlstelle" ergeben. Die 70 dB(A)-L_{den}-Linie und die 60 dB(A)-L_{night}-Linie tangieren dann möglicherweise nur noch ein Gebäude.

Im übrigen lassen sich die Daten dieser Lärmkarten unter Korrektur der oben beschriebenen Fehlstelle wie folgt zusammenfassen:



Im gesamten Gemeindegebiet sind im Einwirkungsbereich der A52 keine Wohngebäude mit Lärmbelastungen über 70 dB(A)-L_{den} und über 60 dB(A)-L_{night} betroffen. Ausnahmen sind möglicherweise ein Gebäude in Nähe der Brücke Ungerath und der bewohnte Wasserturm an der Rickelrather Straße, der halbseitig innerhalb der o.g. Grenzwertflächen Tag und Nacht liegt. Hierbei handelt es sich aber um ein Einzelobjekt außerhalb geschlossener Wohnsiedlungen.

Im überarbeiteten Bericht [6] werden nur zwei Wohnung genannt, die einem L_{den} von > 65 dB(A) ausgesetzt sind (siehe Anhang [10]). Eigene Zählungen anhand der neuen Lärmkarte L_{den} ergeben 10 Gebäude mit Wohnnutzungen. Wobei möglicherweise bis zu 3 Gebäude im Bereich Ungerath nach Berichtigung der Fehlstelle herausfallen werden.

Auf eine Überprüfung weiterer betroffener Gebäude wird hier im ersten Schritt der Planung verzichtet und auf den Bericht [6] verwiesen.

9. Anzahl betroffener Personen

Im Ergebnisbericht [6] wird für den Bereich L_{den} > 70 dB(A) keine Anzahl betroffener Menschen genannt. Insofern decken sich die eigenen Bewertungen mit den ungeprüften LANUV-Einschätzungen.

Für den Bereich L_{night} > 60 dB(A) werden 2 betroffene Menschen angegeben. Ob im o.g. "Wasserturm" Betroffenheiten gegeben sind, hängt von den tatsächlichen Raumnutzungen ab. Von außen kann keine konkrete Bewertung erfolgen.

Auch hier wird auf eine Überprüfung weiterer Betroffenheiten im ersten Planungsschritt verzichtet und auf den Bericht [6] verwiesen.

10. Fazit

Es ergeben sich möglicherweise nur im "Wasserturm" an der Rickelrather Straße und an einem Haus im Bereich Ungerath Betroffenheiten im Sinne von [2, 4] mit Belastungswerten über 70 dB(A)-L_{den} und über 60 dB(A)-L_{night}. Da es sich hierbei um Einzelobjekte handelt und im Fall "Wasserturm" wegen seiner Gebäudehöhe ohnehin nur baulicher Schallschutz in Frage kommt, ergibt sich für das Gemeindegebiet Schwalmtal zur Zeit kein Handlungsbedarf bezüglich einer konkreten Lärmaktionsplanung.



11. Vorhandene und geplante Lärminderungsmaßnahmen

11.1 Vorhandene Maßnahmen

Die A52 wurde beim Bau mit den damals nach nationalem Recht erforderlichen Lärmschutzanlagen ausgestattet. Dabei handelt es sich um die beidseitige Abschirmanlage im Bereich der Überführung der A52 über die Ungerather Straße sowie die in beiden Richtungen anschließenden Tieflagen im Geländeeinschnitt. Im Bereich Raderberg sind ebenfalls Abschirmanlagen beidseitig der A52 vorhanden, die in der Nachbargemeinde Niederkrüchten fortgesetzt sind.

Durch diese Maßnahmen ist sichergestellt, dass heute die zusammenhängende Wohngebiete "Cleeracker" und "Waldnieler Heide" nicht mit Werten $L_{den} > 60 \text{ dB(A)}$ -das wäre der äquivalente Grenzwert für den Neubau einer Straße- belastet sind. Nachts werden diese zusammenhängende Wohngebiete mit Werten von $L_{night} < 50 \text{ dB(A)}$ belastet.

11.2 Geplante Maßnahmen bis 2013

Es sind wegen der fehlenden Betroffenheiten im Sinne von [2, 4] keine Maßnahmen entlang der A52 geplant. Die zu erwartende Verkehrssteigerung auf der A52 nach Fertigstellung des Lückenschlusses (in den Niederlanden) löst nach deutschem Recht keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen aus, weil kein baulicher Eingriff vorgenommen wurde [8].

11.3 Langfristig denkbare Maßnahmen

In der zweiten Phase der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung 2013 werden alle Hauptverkehrsstraßen mit über drei Mio. Kfz erfasst. Bis dahin sind möglicherweise auch verbindliche Grenz- oder Auslösewerte für Aktionen zur Lärminderung vorgegeben, die von den heute angehaltenen Werten $70 / 60 \text{ dB(A)}$ L_{den} / L_{night} nach unten abweichen. Empfehlungen nach [12] gehen von Indizes $65 / 55 \text{ dB(A)}$ L_{den} / L_{night} aus.

Unter diesen Vorgaben sind Verbesserungen des Lärmschutzes entlang der A52 denkbar. Zuständig wäre der Bund und damit der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Autobahn-Niederlassung Krefeld. Die Gemeinde Schwalmtal hat keinen unmittelbaren Einfluss auf deren Planungen entlang der A52.

Im übrigen Gemeindegebiet werden bei Bedarf Maßnahmen zu planen sein, sofern dann entsprechende Betroffenheiten ausgewiesen werden.



Die Gemeinde Schwalmtal plant keine neuen Wohngebiete im Einwirkungsbereich der A52 mit Lärmbelastungen oberhalb der schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung gem. DIN 18005 [10] für Allgemeine Wohngebiete von tags > 55 dB(A) - L_{den} entsprechend > 56 dB(A).

Im übrigen wird im Rahmen von Bauleitplanungen das Thema "Schallimmissionsschutz" regelmäßig abgearbeitet. Konflikte werden aufgezeigt und Minderungsmaßnahmen, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherstellen, werden im Bebauungsplan festgesetzt.

12. Ruhige Gebiete

Es wird angeregt, die in den Landschaftsschutzgebieten liegenden FFH (Flora, Fauna, Habitat)- und Vogelschutzgebiete, die im geltenden Flächennutzungsplan im Bereich Hariksee bis zum Borneer See ausgewiesen sind, als "Ruhige Gebiete" vorzusehen und sobald die rechtlichen Voraussetzungen vorliegen, entsprechend festzusetzen.

Verfasst im Juni 2009:



Dipl.-Ing. Bernd Driesen VDI ■ Kölner Straße 546 ■ D - 47807 Krefeld ■ Tel. 021 51-30 19 53 ■ Fax 021 51-30 62 24
Internet: www.bernddriesen.de ■ e-mail: info@bernddriesen.de