

Lärmaktionsplan Korschenbroich – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1 Handwerkskammer Düsseldorf	20.08.2018	Andrea Raddatz Goerg-Schulhoff-Platz 1 40221 Düsseldorf	Grundsätzlich begrüßen wir die mit der Aufstellung des Lärmaktionsplans verbundenen Ziele, die wohnende und arbeitende Bevölkerung von Verkehrslärm zu entlasten. Allerdings müssen bei allen Maßnahmen die Standorte der Handwerksbetriebe erreichbar und die Standortqualität insgesamt unbeeinträchtigt bleiben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Die nun erfolgte Evaluation des 2013 aufgestellten Lärmaktionsplans der 2. Stufe zeigt Überschreitungen auf der <ul style="list-style-type: none"> ▪ L 381, Rochusstraße - Friedrich-Ebert-Straße von Brücke L 382 bis Regentenstraße, ▪ L 381, Raitz-von-Frentz-Straße sowie der ▪ B 230, Landstraße von östlich Schelsener Straße bis Straße 5teinhausen. Die nächtliche Lärmbetroffenheit liegt mit 97 Personen geringfügig über der täglichen mit 95 Personen (S.34). Die vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechen weitestgehend dem Lärmaktionsplan der 2. Stufe, so dass wir im Kern die seinerzeit von uns vorgetragene Anregungen beibehalten.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Einbau lärmmindernder Asphaltchichten Der Lärmaktionsplan sieht mittel- bis längerfristig für alle Belastungsachsen den Einbau lärmmindernden Asphalts vor. Wir halten diese Maßnahme für besonders zielführend, da sie an der Entstehungsquelle der Belastung ansetzt und lt. Gutachten eine sehr hohe Lärminderung von mindestens 2 dB(A) bis zu 4 dB(A) - ggf. sogar noch höher - erreicht. In Folge werden alle Straßenabschnitte der L 381 entlastet (vgl. S.45, 51). Im östlichen Belastungsabschnitt der L 381 Raitz-von-Frentz-Straße stellt der Einbau lärmmindernder Deckschichten sogar die einzige Maßnahme dar, mit der eine vollständige Einhaltung der Auslösewerte erzielbar wäre (S.55). Auf dem Streckenabschnitt der B 230 werden die mit hohen Fassadenpegeln von über 70 bzw. 60 dB(A) belasteten Häuser 1, 2 und 4 zumindest in die Nähe der Auslösewerte gerückt (S.59f). Aufgrund ihres hohen Minderungspotentials sollte der Einbau lärmmindernder Asphaltchichten daher prioritär umgesetzt werden. Da die Beläge erst bei höheren Geschwindigkeiten ihre volle Wirkung entfalten, könnten Geschwindigkeitsreduzierungen - so sie nicht aus Verkehrssicherheitsgründen geboten erscheinen - dann weitgehend entfallen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Maßnahmen zur Verkehrsverflüssigung und -verstetigung Maßnahmen, die der Verkehrsverflüssigung und -verstetigung dienen, tragen wir ebenfalls mit. Hierzu zählen zum Beispiel die Beseitigung von Fahrbahnschäden, "Grüne Welle", Aufhebung von Senkrech- zugunsten von Längsparkständen. Maßnahmen, die zu vermehrten Brems- und Beschleunigungsvorgängen führen, sind unter Lärminderungsaspekten hingegen zu vermeiden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				<p>Förderung des Rad- und Fußverkehrs Wir unterstützen alle Maßnahmen, die der Erhöhung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer dienen.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<p>Passiver Schallschutz Wir unterstützen auch alle Maßnahmen zum passiven Schallschutz. Die Aufnahme von Hinweisen zu bestehenden Fördermöglichkeiten begrüßen wir ausdrücklich.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<p>Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h bzw. 40 km/h auf der L 381 und B 230 Geschwindigkeitsreduzierungen auf der L 381 und B 230 (beide mit wichtiger Verbindungsfunktion) sehen wir grundsätzlich kritisch - es sei denn sie sind aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten. Abgesehen von potentiellen Verlagerungseffekten führt eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht in jedem Fall zu einer Lärminderung, sondern kann u.U. die Lärmbelastung sogar erhöhen (Fahren im niedrigen Gang mit erhöhter Drehzahl). Von daher begrüßen wir, dass der Umsetzung eine Einzelfallprüfung vorgeschaltet ist. Da die für die B 230 vorgesehene "Grüne Welle" mit einer Progressionsgeschwindigkeit von 35-40 km/h weitere Geschwindigkeitsreduzierungen andernorts voraussetzt (S. 59, 1. Spiegel), regen wir an, bei diesem Maßnahmenvorschlag entsprechend zu verfahren und im Lärmaktionsplan auch hier die Einzelfallprüfung zu verankern.</p>	Es ist über lange Zeiträume in vielen wissenschaftlichen Untersuchungen nachgewiesen, dass Tempo 30 nicht zu einer Erhöhung des Lärmpegels führt. Die Straßenverkehrsordnung lässt unter bestimmten Voraussetzungen die Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus einer Vielzahl von Gründen zu, u.a. aus Gründen des Lärmschutzes. Die Einzelfallprüfung ist ein formelles Verfahren der Straßenverkehrsbehörde im Vorfeld straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<p>Langfristige bauliche Maßnahmen Langfristig sieht der LAP in den Bereichen der L 381 - Rochusstraße und L 381-Friedrich-Ebert-Straße (Hindenburgstraße - Regentenstraße) eine Neuaufteilung des Straßenraums vor, die die Fahrbahnen auf 7 m verengt. An der Friedrich-Ebert-Straße wird darüber hinaus an die Aufgabe der Nebenfahrbahn gedacht, die den ansässigen Gewerbebetrieben als Zufahrt dient. Die ursprüngliche Idee, durch Nebenfahrbahnen für Anlieger den Verkehr zu entzerren und damit flüssiger (auch ruhiger) zu gestalten, sollte nicht ohne Not aufgegeben werden. Generell weisen wir noch einmal auf die Notwendigkeit hin, vor der Neugestaltung der Straßenräume (Fahrbahnverengungen, Aufgabe der Nebenfahrbahn) sicherzustellen, dass die Anliefer- und Anliegerverkehre ansässiger Gewerbebetriebe hierdurch nicht beeinträchtigt werden. Andernfalls würde dies zu einer nicht hinnehmbaren Einschränkung der betrieblichen Tätigkeiten vor Ort führen. Die ansässigen Unternehmen sollten daher frühzeitig in den Prozess einbezogen werden. Gegebenenfalls kann daneben auch eine eingehende Untersuchung der Lkw-Verkehre tiefere Erkenntnisse liefern.</p>	Die Umgestaltung soll so erfolgen, dass Gewerbebetriebe in ihrer Erreichbarkeit nicht eingeschränkt werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Die Stellungnahme ist mit der Kreishandwerkerschaft Niederrhein Krefeld - Viersen - Neuss abgestimmt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	Eisenbahn-bundesamt	20.08.2018	Sebastian Rothe Postfach 20 05 65 53135 Bonn	Außerdem finden Sie dort auch die Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung. Über die Beteiligungsplattform (https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/) konnten interessierte Bürgerinnen und Bürger an den zwei Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung teilnehmen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>In der ersten Phase (30. Juni bis 25. August 2017) äußerten sich die Teilnehmenden zum persönlichen Lärmempfinden an einem bestimmten Ort. Für die Stadt Korschenbroich gab es drei Beteiligungen.</p> <p>Die Bundesregierung hat bereits 1999 ein Lärmsanierungsprogramm eingerichtet, im Rahmen dessen auch an bestehenden Eisenbahnstrecken – also ohne wesentliche Änderungen am Schienenweg – Schallschutz realisiert werden kann. Weitere Informationen zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes und die genauen Voraussetzungen finden Sie auf der Webseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanierung.htm) sowie in der Förderrichtlinie zum Lärmsanierungsprogramm (http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/foerderrichtlinie/laermsanierung-schiene.pdf? blob=publicationFile).</p> <p>Voraussetzung für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme ist, dass die entsprechende Strecke in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen ist und dabei als entsprechend dringlich angesehen wird. Zuwendungsempfänger der Mittel, die der Bund für die Lärmsanierung zur Verfügung stellt, sind ausschließlich Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, z.B. die DB Netz AG, die auch die operative Gesamtprojektleitung Bauherrenfunktion wahrnehmen. Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen, zu denen der Einbau von Schallschutzfenstern zählt, sind die begünstigten Hauseigentümer Zweitempfänger. Sie werden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen über das Lärmsanierungsprogramm informiert und erhalten die Möglichkeit der Teilnahme. Mit Abschluss der Maßnahme werden keine Fördermittel mehr freigegeben.</p> <p>Auf der Strecke mit der Streckennummer 2550 ist ein Sanierungsabschnitt, der zunächst in der Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes gelistet war, bereits in Anlage 1 zu finden. Anlage 3 ist ein Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche mit Prioritätskennzahlen der Lärmsanierungsabschnitte. Anlage 1 zum Gesamtkonzept ist eine Übersicht der noch zu bearbeitenden oder bereits fertiggestellten Lärmsanierungsmaßnahmen. Nach den mir derzeit vorliegenden Unterlagen kann ich Ihnen mitteilen, dass in Korschenbroich auf der Strecke 2550 zwischen Streckenkilometer 70,7 und 72,4 (Gesamtlänge des Sanierungsabschnitts: 1.700 Meter) zurzeit schalltechnische Untersuchungen stattfinden. Erst nach Abschluss dieser Analysen wird erkenntlich sein, ob und gegebenenfalls welche Lärminderungsmaßnahmen realisiert werden können.</p> <p>Die Deutsche Bahn AG als Projektträger des freiwilligen Lärmsanierungsprogrammes überarbeitet zurzeit die Anlage 3 komplett. Dies ist notwendig, da durch den Wegfall des Schienenbonus zum 1. Januar 2015 der Abschlag von 5 dB(A) auf den rechnerisch ermittelten Beurteilungspegel am Immissionsort entfällt. Außerdem erfolgte zum 1. Januar 2016 eine Absenkung der Auslöse-</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Hinweis zum Sachstand wird in den LAP aufgenommen.</p> <p>Die Hinweise werden im LAP, soweit nicht bereits erfolgt, ergänzt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>werte für die Lärmsanierung um 3 dB(A) im Haushaltsgesetz des Bundes. Aus diesen beiden Gründen wird eine Neuberechnung des Bedarfs für die Lärmsanierung erforderlich, die das gesamte Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes betrifft. Aufgrund des zu tätigen Aufwandes rechnet die DB Netz AG mit Ergebnissen im Laufe des Jahres.</p> <p>Auf Seite 62 verweisen Sie auf eine Tabelle, die unter dem Link https://www.eba.bund.de/download/LAP_Teil_A_2018.pdf abrufbar sein soll. Bitte beachten Sie, dass dieser Link zu einer PDF-Version des Lärmaktionsplans an Haupteisenbahnstrecken des Bundes Teil A führt. Den Lärmaktionsplan der Runde 3 (2017/2018) sowie den Pilot-Lärmaktionsplan (2015/2016) können Sie auf dieser Seite als Download beziehen: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html. Zudem möchte ich Sie darauf hinweisen, dass das Eisenbahn-Bundesamt den Teil B des Lärmaktionsplans (Runde 3) zum 18. Juli 2018 veröffentlicht hat.</p>		
3	Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein	22.08.2018	<p>Jürgen Zander Postfach 10 10 62 47710 Krefeld</p> <p>Für die Betrachtung der Lärmbelastung durch Schienenverkehr verweist der Plan auf das Eisenbahnbundesamt. Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms durch den Schienenverkehr berühren die Rechte des Betreibers. Maßnahmen, die durch die DB AG geplant und durchgeführt werden sind nicht Gegenstand dieses Planes. Alle Maßnahmen des passiven Schallschutzes dürfen jedoch aus Sicht der Wirtschaft nicht dazu führen, dass es zu Beschränkungen des Güterverkehrs auf der Straße und der Schiene kommt. Diese würde einen massiven Eingriff in – vor allem logistische Abläufe – bedeuten und werden seitens der Wirtschaft abgelehnt.</p> <p>Für Planungen an der Friedrich-Ebert-Straße fordern wir, dass die an der Straße ansässigen Unternehmen weiterhin ungehindert zugänglich bleiben. Bauliche Veränderungen, die die Durchgängigkeit der Straße für den Güterverkehr behindern, sollten vermieden werden.</p> <p>Generell scheint die Verstetigung des Straßenverkehrs und die Verwendung lärmindernden Straßenbelags sinnvoll. Dem stehen jedoch die Errichtung von Tempo-30- Zonen und die Verringerung der Durchfahrtsbreite entgegen.</p> <p>Die IHK Mittlerer Niederrhein hat bereits am 15. Oktober 2009 und am 1. Oktober 2013 zu den jeweiligen Stufen des Lärmaktionsplans Stellung bezogen. Unsere Bedenken sehen wir in dem aktuellen Entwurf nicht ausgeräumt und halten die Stellungnahmen insofern weiterhin aufrecht.</p>	<p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, da das EBA für den Lärmaktionsplan an Schienenwegen des Bundes zuständig ist.</p> <p>Die Umgestaltung soll so erfolgen, dass Gewerbebetriebe in ihrer Erreichbarkeit nicht eingeschränkt werden.</p> <p>Tempo 30-Zonen sind im Lärmaktionsplan nicht vorgesehen. Die Bemessung der Fahrbahnbreite erfolgt auf Grundlage der gängigen Entwurfsrichtlinien.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
4	Landesbetrieb Straßenbau NRW Regionalnieder-	02.08.2018	<p>Steffi Weiland Postfach 101027 41010 Mönchengladbach</p> <p>Insgesamt kann mit dem Lärmaktionsplan kein Einvernehmen hergestellt werden.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme	
	Lassung Niederrhein			Ich verweise an dieser Stelle auf die Stellungnahme vom 03.06.2013, in welcher die rechtlichen Auslöse- und Richtwerte - die für den Landesbetrieb gelten - für die im Lärmaktionsplan angedachten Maßnahmen aufgeschlüsselt und erläutert werden.	Für den Lärmaktionsplan gelten nicht die von Straßen.NRW verwendeten Sanierungswerte, sondern die Werte, die Stadt Korschenbroich im Rahmen ihrer Zuständigkeit festgelegt hat. Im Übrigen sind die Ausführungen im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Im Allgemeinen sind verkehrsbeschränkende Maßnahmen bei der Kreisverkehrsbehörde zu beantragen. Diese bittet den Landesbetrieb um Stellungnahme und entscheidet unter Abwägung aller Aspekte, ob die beantragte Maßnahme umgesetzt wird oder nicht.	Das Verfahren ist bekannt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Querungshilfen als solches sind Sicherungsmaßnahmen für den Fußgängerverkehr und haben keine schalltechnische Relevanz. Inwieweit hier eine Querungshilfe erforderlich ist, muss zwingend auch mit Hinblick auf eine mögliche Geschwindigkeitsreduktion betrachtet und geprüft werden.	Der Hinweis wird leider fachlich nicht begründet und kann deshalb nicht bewertet werden ("keine schalltechnische Relevanz"). Die Maßnahme trägt zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und damit auch zur Verkehrsverstärkung bei und fördert den Rad- und Fußverkehr.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Deckensanierungen erfolgen stets in Absprache mit den jeweiligen Städten, Kommunen und Gemeinden und in diesen Fällen erfolgt in den meisten Fällen eine Sanierung mit lärmindernden Fahrbahnoberflächen. Sich auf einen speziellen Asphalt festzulegen, ist wenig zielführend. Hierzu wird bei Erfordernis der Deckensanierung dann ein entsprechendes Sanierungskonzept erarbeitet.	Der Lärmaktionsplan legt keine Asphaltbauweise fest.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
5	Landesbüro Naturschutzverbände	29.08.2018	BUND Ortsgruppe Korschenbroich Gerd Sack Nordstr. 79 41352 Korschenbroich	Im Gegensatz zu den meisten Kommunen in Deutschland hat es Korschenbroich nicht geschafft, nur eine vernünftige Maßnahme im bereits bestehenden Lärmaktionsplan umzusetzen. Das bedeutet eine Bankrotterklärung für kommunales Handeln.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Unbefriedigend ist besonders die unvollständige Wiedergabe der amtlichen wie wissenschaftlichen Erkenntnisse sowie der Zeitpunkt der Offenlegung (Ferienzeit). Meinungsbildung und Abwägung wurde eingeschränkt. Besonders für betroffene Bürger sowie für Politiker, deren Abwägung auf Basis eingeschränkter Verwaltungsvorlagen erfolgte. Die Hinweise auf Themen wie Fluglärm, ruhige Gebiete und viele andere sind unbefriedigend dargestellt.	Der Lärmaktionsplan hat nicht die Aufgabe, amtliche wie wissenschaftliche Erkenntnisse als "Handbuch" darzustellen, sondern konkrete Maßnahmen zur Lärminderung vor Ort im Rahmen der Vorgaben des BImSchG zu entwickeln. Die Offenlage in der Ferienzeit war zwingend notwendig, um die gesetzlich vorgeschriebenen Termine einzuhalten (Vertragsverletzungsverfahren). Der Öffentlichkeit wurde ausreichende Zeit eingeräumt, sich zu den Inhalten des Lärmaktionsplans zu äußern.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Eigentlich ist der Lärmaktionsplan Stufe III identisch mit Lärmaktionsplan Stufe	Der Lärmaktionsplan ist hier das falsche	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Il, d.h., nichts wurde umgesetzt. Aus der Bürgerbefragung (Bürgerforum Kleinenbroich) zur Lärmreduzierung für Kleinenbroich (2002) ging die höchste Belastung vom Fluglärm aus (besonders wochentags). Der Trend hat sich fortgesetzt. Auf Grund all der Sachverhalte ist der vorgelegte Lärmaktionsplan eine Farce. Vor allem vor dem Hintergrund, dass der Flughafen Düsseldorf seine Kapazitäten (mehr Flugbewegungen) ausweiten will. Unsere Stellungnahme aus dem Jahr 2013 hat somit Bestandsschutz, weil sich nichts geändert hat. Insofern ist sie auch Bestandteil unserer jetzigen Stellungnahme.</p> <p>Allgemein: Um gesundheitliche Chancengleichheit sowie ausgewogene Umweltgerechtigkeit für alle Bürger einer Stadt zu gewährleisten müssen Lebensumweltverhältnisse betroffener Bürger verbessert werden. Vorsorge gegen Umweltbelastungen ist in Deutschland als Staatsziel im Grundgesetz verankert. "Aufgrund der rechtlichen Definition geht es bei der Vorsorge also stets auch darum, theoretisch mögliche bzw. begründet vermutete – und nicht (wie bei der Gefahrenabwehr) lediglich hinreichend wahrscheinlich – Umweltschäden zu vermeiden "(1). Das hat die Europäische Kommission (EU 2000) und die Gemeinschaftsrechtsprechung konkretisiert: "Wenn das Vorliegen und der Umfang von Gefahren für die menschliche Gesundheit ungewiss sind, können die Organe Schutzmaßnahmen treffen, ohne abwarten zu müssen, dass das Vorliegen und die Größe dieser Gefahren klar dargelegt wird." (EuGH 1998). Die Umweltvorsorge umfasst auch die Berücksichtigung von Umweltbeeinträchtigungen unterhalb des Niveaus von Schäden, erheblichen Belästigungen oder Nachteilen (1 s. 1). Umweltverbände, wie z. B. der BUND haben nach neuerer Rechtsprechung des EuGHs die Möglichkeit, die Beachtung von Vorsorgevorschriften gerichtlich kontrollieren zu lassen. Auch bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen sollten die aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung in die Abwägung einfließen. In den Community Noise Guidelines der WHO (1999) wurden bereits mittlere Immissionspegel von 45 dB(A) außerhalb der Wohnungen und 30 dB(A) innerhalb der Wohnungen als Zielwerte zur Vermeidung von Schlafstörungen genannt, die nicht überschritten werden sollten (s. 1). Hinzu kommt noch das Problem der Belästigung durch tieffrequenten Schall (Lkw, Flugzeuge und Eisenbahn). Als vorläufige Arbeitsdefinition wurde von der Robert-Koch-Institut-Kommission (2007) ein Schutzbereich von ≤ 200 Hz für tieffrequenten Schall vorgeschlagen, der den Infrachallbereich mit umfasst. Die heutige isolierte Betrachtung des derzeitigen Regelungssystems zum Schutz vor Lärm wird im Sinne der Vorsorge nicht gerecht. In diesem Zusammenhang ist der Hinweis auf das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) weiterführend. Lt. BImSchG ist der Maßstab die Vermeidung erheblicher Belästigungen (mit Mittelungspegeln außen von 55/45 dB(A) tags/nachts) ein geeignetes Mittel</p>	<p>Instrument zur Bekämpfung des Fluglärms, da es sich im Grundsatz beim Lärmaktionsplan um Lärmsanierung handelt. Geplante Veränderungen sind nicht Gegenstand der Lärmkartierung und damit auch nicht des Lärmaktionsplans.</p> <p>Die Stadt Korschenbroich als zuständige Behörde zur Aufstellung des Lärmaktionsplans hat sich entschieden, das Wertepaar 65/55 dB(A) für den ganztags und Nachtwert anzuwenden, die in einer Vielzahl von amtlichen Veröffentlichungen empfohlen werden, um besonders gesundheitsgefährdete Bewohner zu entlasten.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Lärmvorsorge zu betreiben. Weiter heißt es in 16 BImSchV: Die Grenzwerte für Gesamtbelastung (Mittelungspegel außen) sollen für Wohngebiete auf 55/45 dB(A) tags/nachts gesenkt werden, um die Vermeidung erheblicher Belästigungen zu erreichen (Arbeitsring Lärm der DEGA =ALD). Aus all den hier dargestellten Fakten kann man nicht von einer Vorsorge zum Schutz vor Lärm ausgehen, da hier die Auslösewerte 65 dB(A) L_{den} bzw. 55 dB(A) L_{night} festgelegt wurden. Insofern ist eine gesundheitliche Beeinträchtigung durch Lärm weitgehend vorhanden (s.o.). Bestätigt durch die aktuelle Lärmwirkungsforschung und die juristische Darstellung.</p>		
			<p>Konkretes zum Lärmaktionsplan, 3. Runde Seite 2 LAP = Die L 361 nördlich Kleinenbroich wurde herausgenommen, weil die Verkehrszählung aus dem Jahre 2015 (DTV = 8.189) geringfügig unter der Marke von 3 Mio./pro Jahr liegt. Hier ist der Hinweis des Länderarbeitskreises Immissionsschutz (LAI) zur Lärmaktionsplanung auf eine geschlossene Straßbenachse – zweite Aktualisierung (in der Fassung vom 9. März 2017) besonders wichtig. Zitat: "In Nicht-Ballungsräumen knapp unter den Grenzen der Verkehrsmengen (3 Mio. Kfz/Jahr) liegende Straßen hinzugenommen werden." Das trifft auf die L 361 nördlich Kleinenbroich zu und sollte insofern mit aufgenommen werden, da Prognosen von höheren Belastungen als DTV Wertes ausgingen. Deshalb fordern wir weiterhin, den Lärmschutzwall nordöstlich von Kleinenbroich westlich der L 361 um 150 m zu verlängern.</p>	<p>Das LANUV, das die Gemeinden mit ihrer Kartierung bei der Aufstellung des LAP unterstützt und den Gemeinden die Lärmkarten bereitstellt, hat diese Straße aus den genannten Gründen nicht berechnet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Die Aussage der Stadt Korschenbroich, sie befindet sich bezüglich der Auslösewerte nicht im Lärmwirkungsbereich des Großflughafens Düsseldorf mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr (Start und Landungen) trifft auf Grund der bereits dargestellten Lärmwirkungsforschung nicht zu. Nimmt man die Forderungen der Arbeitsgruppe „Schutz vor Fluglärm“ 2013 (Auszug aus 10 + 9 Eckpunkte zur Verbesserung des gesetzlichen Schutzes vor Fluglärm (auch mit Beteiligung NRW) ernst, so ist die Aussage der Stadt wiederlegt.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Lärmwerte nach § 2 (FluglärmG) zur Bestimmung von Lärmschutzbereichen sind einheitlich zu fassen. Insbesondere sind die Werte für bestehende zivile Flugplätze anzugleichen. 2. Bei der Ermittlung der Lärmbelastung (§3) im Geltungsbereich des Gesetzes, insbesondere maßgeblich ist für die Größe der Lärmschutzbereich, ist eine Reallärbetrachtung einzuführen. Damit ist die tatsächlich auftretende Belastungssituation abzubilden. 3. Unter Punkt 9 ist folgendes dargestellt: "Zum Schutz vor schädlichem Fluglärm und anderem Umgebungslärm ist eine Gesamtlärbetrachtung erforderlich. Insbesondere bei der Lärmaktionsplanung und der Durchführung von Maßnahmen ist auf den Gesamtlärm abzustellen". 	<p>Maßgeblich sind nach BImSchG die mit VBUF berechneten Lärmkarten, die vom LANUV erstellt wurden. Hier ist Korschenbroich nicht von Fluglärm über den Auslösewerten des LAP betroffen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Da eine objektive Flugstreckenbetrachtung (generell sind bis zu einem Radius von 25 km um den Flugplatzbezugspunkt zu beschreiben) nicht stattgefunden</p>	<p>Maßgeblich sind nach BImSchG die mit VBUF berechneten Lärmkarten, die vom</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>hat, obwohl Kleinenbroich nur 16 km vom Flughafen entfernt ist. Außerdem finden oft Abweichungen von der Flugroute statt (Anflugroute Landebahn 05R und 23R), auch in Bezug auf Korridor wie Flughöhe. Der Anflug beginnt bereits vor Kleinenbroich (Stadt Korschenbroich); dementsprechend muss auch das Kartenmaterial (Anflugrouten Flughafen Düsseldorf) geändert werden. Auch werden neuere Erkenntnisse, die den Stand der Technik darstellen, nicht berücksichtigt.</p>	<p>LANUV erstellt wurden. Hier ist Korschenbroich nicht von Fluglärm über den Auslösewerten des LAP betroffen.</p>	
			<p>Beim Lärm wird der Aspekt des Wetters völlig ignoriert, obwohl messtechnisch das Schallwetter eine Wettervorhersage mit Schallausbreitung vorhergesagt werden kann. Heute wird bei gewählten Parametern nahezu immer auf die neutrale Wettersituation gesetzt; dabei findet eine deutliche Unterschätzung der meteorologischen und akustischen Möglichkeit statt. So sind seit 2013/14 Lärmrosen mit unterschiedlichen Abstandsklassierungen darstellbar. Hierbei können sich Immissionspegel von einer Geräuschquelle im Laufe einer Nacht und einer morgens lokal um mehr als 20 dB ändern (Dr. K.-W. Hirsch, Cervus Consult GmbH, Willich, "Grundlagen und Anwendungen des Schallwetters", Lärmbekämpfung Bd. 9 (2014) Nr. 6 November, Springer VDI Verlag, Düsseldorf).</p>	<p>Die Berechnung der Lärmkarten erfolgt mit den gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>In Kleinenbroich liegt eine Dreifachposition vor, mit allen Verkehrslärmarten (Flug, Straße, Schiene). Dies führt zu signifikant stärkeren Belästigungsreaktionen und stärkeren Einbußen des Schlafenerlebens, weil von einem kumulativen Effekt auszugehen ist.</p>	<p>Derzeit ist keine Methode bekannt, die Folgen von Mehrfachbelastungen konkret zu beurteilen (und demzufolge gibt es auch keine rechtliche Basis zum Handeln für die Emitenten bzw. Baulastträger).</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Beim Flugverkehr muss noch hinzugefügt werden, dass oft durch flugbetriebliche Einflüsse (Schubänderung, Klappen- und Fahrwerkstellungen) zusätzliche Lärmpegel (Bereich Kleinenbroich/Kaarst) zu beobachten sind.</p>	<p>Die Berechnung der Lärmkarten erfolgt mit den gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Neben den genannten Möglichkeiten, witterungsbedingte Lärmerhöhungen zu ermitteln, gibt es auch eine weitere Maßnahme, die Lärmbetroffenheit festzustellen, und zwar die "Soundscapeforschung", die die Wahrnehmung von Schallereignissen in Umgebungen in den Mittelpunkt stellt. Dies führt sicher zu objektiveren Lärmbetroffenheitswerten als die Angaben des Flughafenbetreibers (betriebswirtschaftliche Aspekte). Der BUND fordert deshalb eine "Gesundheitsverträglichkeitsprüfung", um die gesetzlich vorgeschriebene intensive Vorsorgepflicht zu verbessern.</p>	<p>Die Berechnung der Lärmkarten erfolgt mit den gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Fluglärm zu ignorieren macht krank. Hohe Einzelpegel (Flugverkehr) sind lästige und für die Menschen im Einzugsgebiet größere gesundheitliche Beeinträchtigungen. Ab einem Maximalpegel eines Einzelereignisses von 33 dB am Ohr des Schlafenden setzt die Wahrscheinlichkeit ein, durch Fluglärm aufzuwachen. Selbst das Landesumweltministerium führt dazu aus: MKULNV NRW: "Unabhängig von der Beschwerdesituation zeigen aktuelle Studien zum Fluglärm, das signifikante Risikoerhöhungen für gesundheitliche Auswirkungen ab ca. 60 dB(A) Mittelungspegel (tags) und 50 dB(A) Mittelungspegel (nachts)</p>	<p>Die Berechnung der Lärmkarten erfolgt mit den gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>beobachtet werden (s. Literaturstudie des NRW-Umweltministeriums "Gesundheitliche Auswirkungen nächtlichen Fluglärms: Aktueller Wissensstand" aus 2013). Dazu gehören neben Herz-Kreislauf-Erkrankungen vor allem die negativen Auswirkungen auf Schlaf und kognitive Entwicklungsstörungen bei Kindern sowie Belästigungsreaktionen. Darüber hinaus wird Lärm auch als Risikofaktor für das Auftreten unipolarer Depression angesehen. Diese Erkenntnisse werden auch durch die 2015 veröffentlichte NORAH-Studie bestätigt. Vor diesem Hintergrund empfiehlt die WHO beispielsweise aus Vorsorgegründen einen Pegelwert von 40 dB(A) nachts für einen erholsamen Schlaf. Die Pegelwerte, wie sie im Umfeld eines Flughafens auftreten, überschreiten die genannten Werte, so dass mit negativen gesundheitlichen Folgen und demzufolge mit Fluglärmproblemen gerechnet werden muss. Dies betrifft die Bereiche innerhalb und außerhalb der Lärmschutzzonen."</p>		
			<p>Auf Grund der kritischen Belastungssituation in Kleinenbroich durch Fluglärm ist es erforderlich, die Gesamtlärmwirkung zu ermitteln (z.B. gemäß VDI 2013 oder DIN 18005).</p>	<p>Die DIN 18005 dient der Lärmvorsorge und ist nicht Grundlage zur Aufstellung des Lärmaktionsplans (Lärmsanierung).</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Auch sollte das leisere Anflugverfahren (Pilotenassistenzsystem) zum Einsatz kommen, weil das Flugzeug dadurch leiser und spritsparender fliegt. Die Stadt Korschenbroich sollte deshalb beantragen, in die Fluglärmkommission am Düsseldorfer Flughafen aufgenommen zu werden. Um Forderungen durchzusetzen, bedarf es eines engagierten Vertreters. Ein Ratsbeschluss muss dafür vorliegen. Argumente gegen einen Beitritt widersprechen dem Schutz der Allgemeinheit.</p>	<p>Die Berechnung der Lärmkarten erfolgt mit den gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Für Korschenbroich sollten folgende Ziele für das Allgemeinwohl umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurzfristiges Ziel: Vermeidung erheblicher Belästigungen tags/nachts 55/45 dB(A) gemäß BImSchG. 	<p>Für den Lärmaktionsplan gelten weiterhin die von der Stadt Korschenbroich als zuständige Behörde festgelegten Auslösewerte.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mittelfristiges Ziel: Vermeidung von Belästigungen tags/nachts 50/40 dB(A) (städtebauliche Optimierung DIN18005). 	<p>Für den Lärmaktionsplan gelten weiterhin die von der Stadt Korschenbroich als zuständige Behörde festgelegten Auslösewerte.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Langfristiges Ziel: 1 x 1 Umsetzung der anspruchsvollen Orientierungswerte der DIN 18005 die heute bereits in Städtebauplanungen eingehalten werden. 	<p>Es trifft nicht zu, dass die DIN 18005 in der Bauleitplanung immer und überall eingehalten wird.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Kommunen, die keine Lärmprobleme haben, können allein aufgrund von Sicherungen "Ruhiger Gebiete" einen Lärmaktionsplan aufstellen. In Bezug auf "Ruhige Gebiete" sind die Sachverhalte im Lärmaktionsplan Korschenbroich sehr lückenhaft dargestellt. Unter Bezugnahme der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – zweite Aktualisierung – (LAI-AG Lärmaktion in der Fassung vom 09. März 2017 geben wir die neueren Hinweise der LAI wieder. Insofern ent-</p>	<p>Die Stadt Korschenbroich orientiert sich an in den LAI-Hinweisen angegebenen Werten und nicht an den angeführten "Kann"-Bestimmungen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>sprechen die Hinweise aus 2003 nicht den realen Auswahlkriterien der meisten Städte (z. B. Mönchengladbach).</p> <p><u>Hier Auszüge aus der LAI 2017:</u> Zitat: "Auch bei der Definition ruhiger Gebiete auf dem Land ist zunächst unerheblich, ob es sich um bebaute oder unbebaute Gebiete handelt. Es kommt lediglich darauf an, dass diese Gebiete keinem Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Die Definition "kein Verkehrs- ...Lärm" ist im Sinne von "kein relevanter Lärm" zu verstehen. Insofern können unter Umständen auch reine Wohngebiete zu den ruhigen Gebieten zählen. Die Kriterien anhand derer die ruhigen Gebiete ausgewählt wurden sind zu benennen und ggf. auch zu begründen." Zwar wird in den LAI-Hinweisen ein Anhaltspunkt für die Festlegung ruhiger Gebiete gegeben, und zwar wenn Pegelwerte von LDEN = 40 dB(A) nicht überschritten werden. Dieser Wert kann aber auch höher liegen (40 – 55 dB(A)).</p> <p><u>Weiteres LAI Zitat:</u> "Innerhalb und außerhalb von Ballungsräumen (beispielsweise städtischen Situationen mit weniger als 100.000 Einwohnern) steht es der Planaufstellenden Behörde darüber hinaus auch frei, innerstädtische Erholungsflächen als ruhige Gebiete festzusetzen und vor einer Zunahme des Lärms zu schützen, sofern sie von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden. Hierbei kann es sich beispielsweise auch um Kurgebiete, Krankenhausgebiete, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Naturflächen, Grünanlagen, Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Flächen handeln, die dem Aufenthalt zur Erholung oder zur sozialen Kontaktpflege dienen."</p> <p><u>Rechtliche Bedeutung:</u> Entsprechend der Zielsetzung der Umgebungslärmrichtlinie soll auch Vorsorge gegen Umgebungslärm getroffen werden. D. h., Umgebungslärm ist vorzubeugen. Es handelt sich dabei um eine allgemeine Bestimmung in Form einer Sollvorschrift, so dass man von einer reinen Zielvorgabe ausgehen kann. Abweichungen sind möglich, unter Umständen kann auch eine Erhöhung des Geräuschpegels zugelassen werden.</p> <p>Die vom BUND Korschenbroich vorgelegte Karte zur Klassifizierung "Ruhige Gebiete in Korschenbroich" sollte von der Politik wie Verwaltung als gesundheitliche Chancengleichheit sowie ausgewogene Umweltgerechtigkeit für die Bürger Korschenbroichs betrachtet werden. Es gilt der Grundsatz der vorsorge-schädlichen Auswirkungen von Lärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern anstatt die gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm zu verringern. Neue wissenschaftliche Erkenntnisse weisen heute darauf hin, dass gesundheitsschädliche Auswirkungen bereits bei niedrigeren Werten auftreten können als denjenigen, die bisher Gegenstand der Richtlinie sind (Europäische Kommission, Brüssel 30.3.2017).</p> <p>Die von uns genannten Bereiche "Ruhige Gebiete" (Stellungnahme Stufe II,</p>		
				Die Stadt Korschenbroich orientiert sich an in den LAI-Hinweisen angegebenen Werten und nicht an den angeführten "Kann"-Bestimmungen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Die Stadt Korschenbroich orientiert sich	Die Stadt Korschenbroich orientiert sich	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			31.5.2013) sollten erweitert werden, um Willi-Hannen-Park, Fischteichanlage, Buscherhof (Glehn), Niersauenlandschaft und Waldfriedhof.	an in den LAI-Hinweisen angegebenen Werten und nicht an den angeführten "Kann"-Bestimmungen.	
			Zu den Straßenverkehrsmaßnahmen, die leider nicht umgesetzt wurden, geben wir ebenfalls die fehlenden sachlichen Hinweise, um den unbefriedigenden Zustand für die bisher benachteiligten belasteten Straßenanlieger (hoffentlich auch mit dem politischen Willen) zu verändern. Wie bereits erwähnt, ist die L 361 nordöstlich von Kleinenbroich unbedingt mit zu berücksichtigen. Verlängerung des Lärmschutzwalls um 150 Meter westlich der L 361. Im Einzelnen: (Umsetzungsstand der Maßnahmen der 2. Runde – Straßenverkehr, Seite 36). Hinweise zum Thema 30 km/h i. g. O. und Veränderung der Ortstafel (L 381).	Bei dem Abschnitt handelt es sich nicht um eine Belastungsachse und ist damit nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Verkehrsbeschränkende Maßnahmen können in einem Lärmaktionsplan angeordnet werden, es müssen jedoch die Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO geprüft werden.	Die Stadt Korschenbroich beabsichtigt, zunächst den Weg des Einvernehmens mit Straßen.NRW zu gehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Die Aussage im LAP Korschenbroich Seite 8, dass der Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen nach den Lärmschutz-Richtlinien StV 2007 zum Schutz der Bevölkerung erfolgte ist nicht zielführend, weil der § 45 StVO weiterreichende Möglichkeiten bietet. Zum § 45 StVO hätten wesentlich mehr Informationen zur Verfügung gestellt werden müssen, um den Politikern bei der Abwägung behilflich zu sein. Die Lärmschutz-RL-StV vom 23.11.07 widerspricht dem nachfolgenden Sachverhalt eklatant.</p> <p>Als Orientierungswerte können die Grenzwerte der 16. BImSchV herangezogen werden. Als besondere Gefahrenlage (§ 45 Abs. 9 StVO) zählt bereits ab Erreichen der Orientierungswerte 16. BImSchV.</p> <p>Das bedeutet in der Regel das in einem allgemeinen Wohngebiet (WA) bereits ab 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts eine besondere Gefahrenlage gegeben ist.</p> <p>Exemplarisch dazu einige Gerichtsurteile:</p> <p>1.) Vgl. hierzu exemplarisch Bayer. VGH – Beschluss vom 27.02.2015 –Az: 11 ZB 14.309, juris Rz 18 m.w.Nw.: "Wenn diese Schwelle der Lärmbelastung überschritten ist, sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt und die Behörde hat dann unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden bzw. ist auf entsprechenden Antrag hin zu einer Ermessensentscheidung verpflichtet." (desgl. Bayer. VGH – Beschluss vom 10.3.2015 – Az: 11 ZB 14.1910, juris Rz 8).</p> <p>2.) Ebenso Hess. VGH – Urteil v. 19.02.2014 – Az: 2 A 465/13, Leitsatz 6. sowie juris Rz. 17 ff.</p> <p>3.) Ebenso bereits OVG Münster v. 21.01.2003 – Az 8 A 4230/01, juris Rz 7. "Eine rechtsverbindliche normative Festsetzung von Grenzwerten beim Vollzug von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO" gibt es nicht. Liegen die Tatbestandsmerkmale des § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO vor, besteht damit ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Prüfung verkehrsbeschränkender Maßnahmen (BVerwG</p>	Die Interpretation des LAP trifft nicht zu. Es handelt sich hier, wie durch die Überschriften eindeutig kenntlich gemacht, um die Darstellung der bestehenden nationalen rechtlichen Grundlagen. Die angeführten Quellen interpretieren diese Grundlagen. Es ist nicht die Aufgabe des Lärmaktionsplans, den Anspruch an ein juristisches Handbuch zur Interpretation von Gesetzen und Richtlinien zu erfüllen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>E 74.234) (RA Wolfram Sedlak, Köln). Ab Erreichen der o.g. Beurteilungspegel werden nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV schädliche Umwelteinwirkungen angenommen. Bei Einzelfallprüfungen und die besonderen Umstände der örtlichen Gegebenheiten können auch unterhalb der Orientierungswerte Ansprüche entstehen. Wie bereits dargestellt ist eine Konkretisierungswirkung vorhanden.</p>		
			<p>Nachfolgende vernünftige Gründe sollten der Politik wie Verwaltung ausreichen, um Tempo 30 i. g. O. öfter anzuordnen, um schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern oder zu mindern:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Lärmaktionsplan ist lt. Umgebungslärmrichtlinie nicht als Selbstzweck zu sehen, sondern wie der Name schon sagt als "Aktionsplan" zu beachten. Der Aktionsplan dient der Gefahrenabwehr, wie der Durchsetzung des Vorsorgeprinzips. Die im LAP vorgestellten Geschwindigkeitsreduzierungen sollten kurzfristig umgesetzt werden, da sonst die Ziele des LAP unerreichbar werden. Insofern ist die Versagung einer Fachbehörde rechtswidrig. Die Eingriffsschwelle des § 45 Abs. 1 SIVO liegt nicht erst bei Überschreitung eines bestimmten Schallpegels vor, sondern der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jeweils über dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingegenommen und damit zugemutet werden muss. Da die Belastungsschwerpunkte Lärm/Luft (z.B. Feinstaub) überlagern und damit eine Schnittmenge haben, erleichtert das die Rechtfertigung der verkehrsrechtlichen Maßnahmen. 	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lt. LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (09.3.2017) werden folgende Punkte in Bezug auf Tempo 30 aufgeführt. Verkehrsrechtliche Maßnahmen, Untersuchungen zu Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen zeigen (2): <ul style="list-style-type: none"> ○ In den meisten untersuchten Fällen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen wirkt Tempo 30 positiv, auch wenn keine Begleitmaßnahmen wie Umbauten oder Radarkontrollen ergriffen werden. ○ Die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt Rückgänge der mittleren Geschwindigkeit um bis zu 16 km/h, wenn keine Begleitmaßnahmen ergriffen werden. Mit Geschwindigkeitskontrollen liegt der Rückgang bei bis zu 18 km/h. Es werden vor allem die hohen Geschwindigkeiten reduziert. ○ Der Befolgungsgrad nimmt mit zunehmender Dauer seit der Anordnung zu. ○ Die gemessenen Mittelungspegel sinken nach der Anordnung von Tempo 30 um rund 1 bis 4 dB(A). ○ Geschwindigkeitssenkungen bewirken jedoch nicht nur Änderungen des Mittelungspegels. In einigen Studien wird darauf hingewiesen, dass bei Tempo 30 deutlich geringere Pegelschwankungen und niedrigere Spitzenpegel auftreten als bei Tempo 50. 	<p>Ausführungen sind bekannt, deshalb gibt es ja entsprechende Vorschläge im Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<ul style="list-style-type: none"> ○ Untersuchungen zeigen teilweise eine leichte Abnahme der Luftschadstoffbelastung nach Einführung von Tempo 30. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Qualität des Verkehrsflusses einen größeren Einfluss hat als die zulässige Höchstgeschwindigkeit. ○ Tempo 30 führt in den untersuchten Fällen nicht zu nennenswerten Verkehrsverlagerungen in andere Straßen oder zu signifikanten Verschlechterungen des Verkehrsflusses. Die gefahrenen Geschwindigkeiten werden nachweislich senkend beeinflusst durch Dialogdisplays, Geschwindigkeitskontrollen, die Anzeige der Gründe der Geschwindigkeitsbeschränkung und die Wiederholung der Beschilderung. ○ Reiseverluste durch Tempo 30 gegenüber 50 betragen bis 2 Sekunden je 100 Meter. ○ Die Homogenität des Verkehrsflusses ist tagsüber bei Tempo 30 besser als bei 50. 		
			<p>Weitere Abwägungsbelange der ALD, die der BUND Korschenbroich unterstützt:</p> <p>Temporeduzierungen erhöhen auch die Verkehrssicherheit: In Berlin ist die Zahl der Unfälle auf den Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 30 um 10 % gesunken (3), mehr als auf den anderen Hauptverkehrsstraßen. Bei Tempo 30 kommt ein Pkw nach 13,3 m zum Stehen, während bei Tempo 50 allein der Reaktionsweg bis zur Betätigung der Bremsen 13,7 m beträgt, so dass die Aufprallgeschwindigkeit bei Tempo 50 noch 50 km/h beträgt. Dementsprechend haben Unfälle weniger schwere Folgen (ca. 60 bis 70 % weniger getötete oder schwer verletzte Personen) (4).</p> <p>Positive Reaktionen der Anwohner, selbst bei geringen Geschwindigkeitsreduzierungen, positive Effekte auf das soziale Leben, auf die Interaktion im öffentlichen Raum und insbesondere auf die Bewegungs- und Entwicklungsmöglichkeiten für Kinder sowie auf deren Lernleistung; geringere Entwertung von Grundstücken/Häusern entlang der entsprechenden Straßen, Reduzierung des Trends zu Wegzug und Leerstand (5).</p>	<p>Ausführungen sind bekannt, deshalb gibt es ja entsprechende Vorschläge im Lärmaktionsplan.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Der Umsetzungsstand der Maßnahmen der 2. Runde – Straßenverkehr- kann man kurz beantworten: nichts umgesetzt, obwohl viele Möglichkeiten da waren.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Nicht nachzuvollziehen ist die Aussage (Seite 40): "nachts ist dagegen eine Verringerung der Anzahl Betroffener in allen Pegelbändern mit einem Schwerpunkt im Pegelband einer hohen Lärmbelastung von 60 – 65 dB(A) eingetreten". Dies sollte detaillierter dargestellt und begründet werden, zwecks Nachvollziehbarkeit.</p>	<p>Die Betroffenzahlen werden leider nur pauschal und straßenbezogen berechnet. Es liegen deshalb keine detaillierteren Daten aus den vom LANUV vorgenommenen Betroffenheitsberechnungen vor.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Die Maßnahme L 381, Rochusstraße, sollte kurzfristig umgesetzt werden. Allerdings ist die Angabe (Seite 45 oben) der dB(A) nicht ganz korrekt, richtig wäre 1 – 4 dB(A).</p>	<p>Die Stadt Korschenbroich beabsichtigt, 2019 die Planung von Maßnahmen in der Ruchusstraße und deren Abstimmung mit Straßen.NRW anzugehen. Haushaltsmittel für den städtischen</p>	<p>Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				Eigenanteil zur Umsetzung werden für 2020 beantragt. Die Abschätzung ist auf die konkrete Situation der Rochusstraße bezogen.	
			Auch die angeführte Zuständigkeit ist falsch. Straßen NRW ist als Straßenbaulastträger nicht für die Anordnung der Höchstgeschwindigkeit zuständig. Sachlich zuständig für die Anordnung von Verkehrsregelungen sind nach § 44 StVO die Straßenverkehrsbehörden (hier: Stadt Korschenbroich).	Der Hinweis trifft zu.	Änderung des Lärmaktionsplans.
			Die Maßnahme L 381 Bebauung Straße Am Hommelshof und An der Blankstraße sollte kurzfristig umgesetzt werden. Zu berücksichtigen wären die Auslösewerte der 16. BImSchGV oder die weitergehende DIN 18005. Da der Bebauungsplan 10/7 eine Verdichtung des Gebietes vorsieht, wäre damit die Versetzung der Ortstafel VZ 310 verbunden. Zum Thema Ortstafel sei noch angemerkt: § 42 StVO ist zu entnehmen: VwV StVO zu § 42 Richtzeichen Zeichen 310 Ortstafel: "Die Zeichen sind ohne Rücksicht auf Gemeindegrenze und Straßenbaulast in der Regel dort anzuordnen, wo ungeachtet einzelner unbebauter Grundstücke die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße für den ortseinwärts Fahrenden erkennbar beginnt. Eine geschlossene Bebauung liegt vor, wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden." Dies trifft hier zu. Weiterhin gibt es auch aus den ODR (Ortsdurchfahrtsrichtlinien) Hinweise für eine Ortsdurchfahrt. Die Ortsdurchfahrt im Sinne des Straßenbaurechts ist nicht gleichzusetzen mit dem straßenverkehrsrechtlichen Begriff der geschlossenen Ortschaft. Die Ortsdurchfahrt kann aus einem Erschließungsbereich oder aus einem Verknüpfungsbereich oder aus beiden bestehen. Fußgänger und Radfahrer benutzen den Bereich intensiver. Bereits die Beispiele (Abbildung 2 und 3 in der ODR) für die Festsetzung der geschlossenen Ortslage (Ortsdurchfahrt) geben deutliche Hinweise auf eine Ortsdurchfahrt des Streckenabschnitts der L381 Bebauung Straße Am Hommelshof und An der Blankstraße. Eine Verweigerung (nicht weiterverfolgt) ist deshalb nicht nachvollziehbar.	Die Maßnahme ist nicht mehr Bestandteil des Lärmaktionsplans. Es erfolgt jedoch ein Verweis in den zuständigen Fachausschuss.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			L 381, Raitz-von-Frentz-Straße, sollte kurzfristig umgesetzt werden. Weil sich im nördlichen Teil auch noch eine reflektierende Fassade erzeugt Schallenergie die den Schallpegel um bis zu 3 dB(A) erhöhen kann. Dies trifft auch auf alle anderen Straßenzüge mit beidseitiger Bebauung und Flugverkehr zu.	Reflektionen gehen in die Lärmberechnungen ein.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Bei der möglichst kurzfristigen Realisierung B 230, Landstraße (Schelsener Straße bis Straße Steinhausen) sollte der Zeithorizont von 3 - 5 Jahren eingehalten werden. Das gilt auch für die anderen Maßnahmen.	Die Stadt Korschenbroich hat keine Möglichkeit, auf die Zeitpläne des Straßenbaulastträgers einzuwirken.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Da in reinen und allgemeinen Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebieten bei Erreichen von 59/49 dB(A) tags/nachts Beurteilungspegel nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV schädliche Umwelteinwirkungen angenommen werden, setzt die Pflicht der Straßenverkehrsbehörde zu einer Ermessungsausübung ein.	Das stellt der LAP nicht in Frage.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Unbedingt notwendig ist ein Lkw-Leitsystem, da gerade Kleinenbroich u.a. die Rhedung unnötig belastet wird. Durch einfache verkehrslenkende Maßnahmen könnte schnelle Abhilfe geschaffen werden. Dazu wurden schon in der Vergangenheit von anderen Institutionen konkrete Vorschläge gemacht. Bisher wurde nichts unternommen.</p>	<p>Eine Landesstraße übernimmt regionalen Verbindungsausgaben. Es ist deshalb wenig sinnvoll, Lkw-Verkehr mit einem Leitsystem aus diesen Straßen (zumindest in Teilen) herauszunehmen und auf andere (Landes-)Straßen zu verlagern.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Nach Information der LAI sind auch bei der Bestimmung von Lärmschadenskarten Immobilienwertverluste und Mietreduzierungen feststellbar. Für lärmbelastete Immobilien werden niedrigere Immobilienpreise bezahlt und die erzielbaren Mieten liegen niedriger. Effekte auf Immobilienwerte sind bereits ab einem Tagwert von 50 dB(A) nachweisbar (so Schmid, Stephan A., Externe Kosten des Verkehrs: Grenz- und Gesamtkarten durch Luftschadstoffe und Lärm in Deutschland, Stuttgart 2005). Im Rahmen der "Studie zur Kostenverhältnismäßigkeit von Schallschutzmaßnahmen" des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz wurde ermittelt, dass Einfamilienhäuser um ca. 1,5 % je dB(A), welches den Wert von 50 dB(A) überschreitet, an Wert verlieren (Heft 176, 2005). Aktuell steigt der Verlust weiter (Immobilien Scout 24). Auch die Forderung eines Schallschutzausweises im Immobilienbereich rückt aufgrund des Impulses durch die Urteile des BGH immer näher.</p>	<p>Der Hinweis ist bekannt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Schieneverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Allgemein ist bekannt, dass nächtliche Schlafstörungen vornehmlich durch hohe Einzelpegel und wenige durch einen Mittelungspegel hervorgerufen werden. Dies gilt für alle Verkehrsartenbelastungen (NORAH Studie, 2015). Für den Nachtzeitraum hat die Weltgesundheitsorganisation einen Mittelungspegel von 40 dB(A) genannt. Der ist notwendig, um die Allgemeinbevölkerung einschließlich der empfindlichen Gruppen, wie Kinder, chronisch Kranke und Ältere vor den adversen Wirkungen des Nachtlärms zu schützen (WHO, 2009). Durch die immer wärmeren Sommer, die oft zu geöffneten Fenstern führen, wird das Problem schlimmer. 	<p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, da das EBA für den Lärmaktionsplan an Schienenwegen des Bundes zuständig ist.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Deshalb sollte zwecks Aufnahme in das Lärmsanierungsprogramm eine Förderung beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen beantragt werden. Die Voraussetzungen sind insoweit erfüllt, weil die in Wohngebieten vorhandenen Immissionsgrenzwerte von 67 dB(A) am Tage und 57 dB(A) nachts überschritten werden und nach unserer Auffassung das Nutzen-Kosten-Verhältnis den Aufwand für aktive Maßnahmen rechtfertigt. Das BMVI und die DB aktualisieren z. Z. das Lärmsanierungsprogramm des Bundes an Schienenwegen. Durch die Senkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung ab 2016 um insgesamt 8 dB(A) (davon 5 dB(A) als Folge der Abschaffung des sogenannten "Schienebonus" kommen neue Sanierungsschnitte hinzu. Dies sollte seitens der Verwaltung initiativ genutzt werden, um in das Lärmsanierungsprogramm aufgenommen zu werden. 	<p>Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, da das EBA für den Lärmaktionsplan an Schienenwegen des Bundes zuständig ist.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<ul style="list-style-type: none"> Auch die von der DB erstellte Prognose für unsere Strecke muss analysiert werden, ob es sich nicht evtl. um eine Fehlprognose handelt. 	Prognosen fließen nicht in die Lärmkartierung ein.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<ul style="list-style-type: none"> Zu begrüßen ist, dass der Schienenbonus (Abschlag in Höhe von 5 dB(A)) seit 2015 entfallen ist. Gleichwohl ist anzustreben, den Wegfall des Bonus auch auf vorhandene Schienenstrecken im bebauten Bereich auszudehnen. Die genannten 5 dB(A) höhere Grenzbelastung entsprechen in etwa einer Verdreifachung der Bahnverkehrsmenge. Konkret sollte im Bereich Korschenbroich das "besonders überwachte Gleis (BüG)", also eine regelmäßige Gleispflege durchgeführt werden. Dies könnte bis zu 3 dB(A) Verringerung führen (s. Schall DB, 2015). Wegen der Aufwachreaktionen wäre das auch im Außenwohnbereich nützlich. 	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, da das EBA für den Lärmaktionsplan an Schienenwegen des Bundes zuständig ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<ul style="list-style-type: none"> Daneben könnten Schienenstegdämpfer / Schienenstegabschirmungen sowie Schallschutzwände eingesetzt werden. In Bezug auf Schallschutzwände ist wichtig, dass Schienenlärm Betroffene ohne Lärmschutzwand im unmittelbaren Einwirkungsbereich im Mittel bis zu 75 dB(A) belastet werden. Bei 50 Meter Abstand ca. 67,5 dB(A) und bei 100 Meter noch 62,5 dB(A). Dagegen ist bei Bahnstrecken mit Lärmschutzwänden liegt die Belastung im unmittelbaren Einwirkungsbereich bei 72,5 dB(A), bei 50 Meter = 65 dB(A) und 100 Meter = 52,5 – 57,5 dB(A). Die abschirmende Wirkung von Schallschutzwänden beträgt ca. 5 bis höchstens 15 dB(A) (6). Da hier auch Güterverkehr stattfindet ist zu bedenken, dass bei nächtlichem Güterverkehr die Belastungen um bis zu 25 dB(A) über den Werten liegen. Weiterhin ist zu beachten, dass bei einer Geschwindigkeit (V) von 100 km/h der Vorbeifahrtpegel in 25 Meter Abstand zwischen 85 und 105 dB(A) variiert. Im Mittel beträgt der Vorbeifahrtpegel 92 dB(A), sicher zu laut um zu schlafen. Das Ziel der Deutschen Bahn ist die Halbierung des Schienenlärms bis zum Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2000. Gemeint ist eine Minderung um 10 dB(A). Hoffentlich fährt das Ziel nicht an uns vorbei. 	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, da das EBA für den Lärmaktionsplan an Schienenwegen des Bundes zuständig ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Sicher sollte das Problem Lärm nicht nur auf Straßen mit den Auslösewerten, sondern auch darunter betrachtet werden. So gibt es in Korschenbroich in fast allen Stadtteilen Straßen, die ebenfalls Lärmprobleme aufweisen. Betrachtet man die geringeren Lärmwerte, fallen weitere Straßenzüge in den Lärmaktionsplan. Geschweige denn, wenn man die Gesamtlärmbelastung ernst nimmt und damit das "Vorsorgeprinzip".	Die Stadt Korschenbroich hat sich an die gesetzlichen Vorgaben und die auf dieser Grundlage vom LANUV kartierten Straßen gehalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Als weiteres ist anzumerken, dass die Friedrich-Ebert-Straße z. Z. eine nicht gelungene straßenbautechnische Lösung sowie städtebauliche Katastrophe darstellt, die behoben werden muss. Die Synergieeffekte sind vielseitig. Deshalb sollte die Abb. 10.5 (Seite 69 in LAP) realisiert werden. Hier könnte die grüne Infrastruktur in Verbindung mit dem LAP die Luftverhältnisse verbessern	Die Stadt Korschenbroich beabsichtigt, 2019 die Planung von Maßnahmen in der Friedrich-Ebert-Straße und deren Abstimmung mit Straßen.NRW anzugehen. Haushaltsmittel für den städtischen	Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			und eine positive Wirkung auf den Städtebau haben.	Eigenanteil zur Umsetzung werden für 2020 beantragt.	
			Die Baumallee im Bereich des VZ 325 StVO wäre eine ideale Grünachse zwischen Bahnhof und Niederrhein-Klinik. Die angrenzende Wohnbebauung erhielte eine lärmreduzierende Entlastung und die Hauptdurchfahrtstraße erscheint im neuen attraktiven Stadtbild.	Bei der Darstellung im Lärmaktionsplan handelt es sich um einen ersten Planungsvorschlag, der weiter auszuarbeiten ist. Der Hinweis wird deshalb im weiteren Planungsverfahren zur Umgestaltung der Straße geprüft.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Bei all den Themen der Lärmaktionsplanung wurde der Aspekt der Förderung völlig außer Acht gelassen. Obwohl am 24.01.2018 in Düsseldorf das Seminar „Lebenswerte Städte –Lärmaktionsplanung lohnt sich“ stattfand. Veranstalter war das Umweltministerium NRW. Frau Dr. Elke Stöcker-Meier (MULNV) stellte im Rahmen ihres Referates die vielfältigen Fördermaßnahmen von Bund, Land, NRW Bank sowie KfW Bank dar, die zwischen 60 und 90 % variierten. Jochen Richard (Planungsbüro Richter-Richard, Aachen) war auch als Referent anwesend. Im LAP Korschenbroich erfolgte von ihm kein Hinweis darauf (Ermittlungsdefizit).	In Kap. 11.2 wird ausführlich auf die Fördermöglichkeiten und entsprechende Ansprechpartner hingewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Auch die Beratungskosten der Fördermöglichkeiten werden von vielen Institutionen übernommen. Dies sollte bei der nächsten Gelegenheit detailliert nachgeholt werden, um der Politik diese weitreichenden Möglichkeiten für ihren Abwägungsprozess an die Hand zu geben, für ein lärmverträglicheres Korschenbroich. Die Zukunft Korschenbroich hängt auch vom Thema Lärm ab.	Das ist Gegenstand der Umsetzung der Maßnahmen und nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.