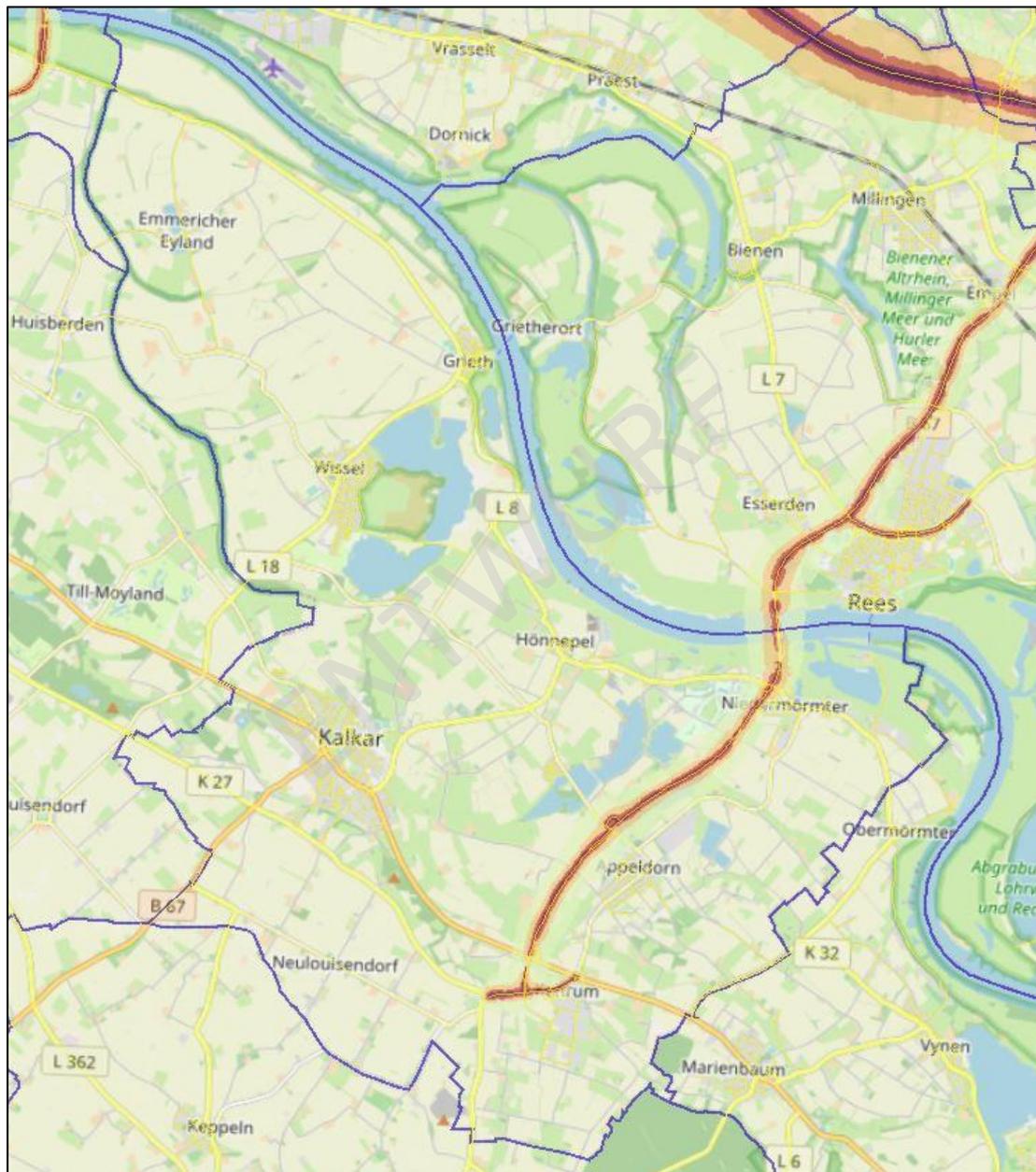




Lärmaktionsplan der Stadt Kalkar

- Stufe 4 -



© OSM © LANUV, ohne Maßstab

Stand: 27.02.2024

Inhalt

1. Einleitung und grundsätzliche rechtliche Grundlagen	1
2. Räumliche Einordnung und Verkehrswege	3
3. Zuständige Behörden.....	4
4. Lärmkarten und geltende Grenzwerte.....	5
5. Hauptlärmquellen	6
6. Ruhige Gebiete.....	6
7. Ergebnisse der Lärmkartierung 2023	7
7.1 Belastete Personen	7
7.2 Belastete Flächen, Wohnungen und sonstige schutzwürdige Nutzungen	7
7.3 Besonders durch Umgebungslärm belastete Personen.....	8
7.4 Bewertung der Belastung und Belastungsschwerpunkte.....	8
8. Lärminderungsmaßnahmen.....	12
8.1 Maßnahmen der Stadt Kalkar	12
8.2 Maßnahmen in Abstimmungen mit anderen Trägern öffentlicher Belange	13
9. Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung	15
9.1 Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung Stufe 1.....	15
9.2 Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung Stufe 2.....	17
10. Anhang – Lärmkarten 2023	19
11. Rechtsgrundlagen und Quellen.....	22



1. Einleitung und grundsätzliche rechtliche Grundlagen

Die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) wurde am 25.06.2002 durch das europäische Parlament und dem Rat der europäischen Union erlassen. Grundsätzliches Ziel der Richtlinie ist die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus besonders im Hinblick auf die Verhinderung, Vorbeugung und Verminderung von Umgebungslärm. Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten, welche auf gemeinsamen Bewertungsmethoden basieren,
- Informierung der Öffentlichkeit über den Umgebungslärm und seine Auswirkungen,
- Erstellung von Aktionsplänen durch die Mitgliedsstaaten auf Basis der Lärmkarten um Umgebungslärm zu reduzieren und zu verhindern,
- Weiterentwicklung der bisherigen Maßnahmen zur Umgebungslärminderung.

Mit der Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 24.06.2005 und dem Erlass der Verordnung über die Lärmkartierung vom 06.03.2006 (34. BImSchV) erfolgte die Umsetzung der Richtlinie auf nationaler Ebene. Die Inhalte der EG-Umgebungslärmrichtlinie sind im Wesentlichen in den §§ 47 a bis f BImSchG übernommen worden. Neben der Definition des Anwendungsbereiches werden in diesen Paragraphen Aussagen zu Zuständigkeiten, Zeiträumen und Anforderungen an Lärmkarten und Aktionsplänen formuliert. Die 34. BImSchV konkretisiert die Anforderungen an die Lärmkarten und enthält Aussagen zur Information der Öffentlichkeit und zur Übermittlung der Lärmkarten.

Die Erarbeitung der Lärmkarten erfolgt durch das Land Nordrhein-Westfalen bzw. das Landesamt für Naturschutz und Umwelt (LANUV). Das LANUV stellt den Gemeinden in einem digitalen GIS-Service (ODEN) sowie im Umgebungslärmportal die Berechnungen zur Lärmkartierung bereit. Auf Basis dieser Lärmkarten sind gemäß den bundesrechtlichen Regelungen des § 47 e BImSchG die Gemeinden für die Aufstellung der Lärmaktionspläne zuständig. Das LANUV übermittelt die Lärmkarten und gesammelten Lärmaktionspläne der Gemeinden an das Bundesumweltministerium zur Weiterleitung an die EU.

In der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung waren für alle Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohner, Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 50.000 Zügebewegungen pro Jahr sowie für Großflughäfen mit über 50.000 Flugbewegungen pro Jahr bis zum 30.06.2007 Lärmkarten zu erstellen. Auf Basis dessen waren bis zum 18.07.2008 Lärmaktionspläne (LAP) auszuarbeiten. Da sich die Stadt Kalkar außerhalb



eines Ballungsraumes befindet und auf die im Stadtgebiet liegenden Verkehrsinfrastrukturen keine der genannten Parameter zutrifft, war die Erarbeitung von Lärmkarten sowie die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes nicht erforderlich.

In der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung ist der Untersuchungsumfang zur Bewertung des Umgebungslärmes erweitert worden. Bis zum 30.06.2012 sind somit auch für Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern, Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Millionen Fahrzeugen im Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit über 30.000 Zugbewegungen pro Jahr und Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen Lärmkarten erstellt worden. Da die durch das Stadtgebiet verlaufende Bundesstraße B 67 sowie die Landesstraße L 174 (Uedemer Straße) auf Teilabschnitten das genannte Verkehrsaufkommen im Jahr überschreitet, wäre eine Lärmaktionsplanung erforderlich gewesen. Nach damaliger Maßgabe des Bundesumweltministeriums (Ziffer 2 Runderlass zur Lärmaktionsplanung 2008 „Auslösewerte“, bzw. Ziffer 5 „Einzelfälle“) oblag es jedoch der Entscheidung der jeweiligen Gemeinde, ob sich die Erforderlichkeit der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes (LAP) aus der Auswertung der Lärmkarten sowie der weiteren maßgeblichen Sachverhalte ergibt. Für die Stadt Kalkar ergab die Auswertung der Lärmkarten eine sehr geringe Betroffenheit von Personen, bei denen geltende Schwellenwerte für Umgebungslärm überschritten wurden. Zudem wurde festgestellt, dass selbst wenn die Stadt Kalkar im Rahmen eines LAP etwaige Lärminderungsmaßnahmen identifiziert, deren Umsetzung in der Zuständigkeit des jeweiligen Straßenbaulastträgers liegen, ohne dass den Gemeinden ein ausdrückliches Durchsetzungsinstrument zur Verfügung stand. Aufgrund der geringen Betroffenheit und dem sich nicht ausgewogenen Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie den abweichenden Planungs- und Umsetzungsverantwortlichkeiten ist die Ausarbeitung als schwer umsetzbar angesehen worden. Daher wurde in der Sitzung des Bau-, Planungs-, Verkehrs- und Umweltausschusses der Stadt Kalkar vom 19.09.2013 der Beschluss gefasst, von der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes abzusehen. Auch in der daran anschließenden dritten Stufe der Lärmaktionsplanung 2017/2018 ist von der Aufstellung eines LAP aus den zuvor genannten Gründen abgesehen worden.

Nach einem Urteil des Europäischen Gerichtshofes gegen Portugal (EuGH, Urteil vom 31.03.2022 - C-687-20) müssen Lärmaktionspläne dort aufgestellt werden, wo Lärmkarten erstellt wurden; dabei ist es unerheblich, ob betroffene Personen im Stadtgebiet leben oder nicht. Daher ist es nach Maßgabe des Bundesumweltministeriums in der nun anstehenden vierten Stufe der Lärmaktionsplanung für nahezu alle Gemeinden in Nordrhein-Westfalen erforderlich, einen Lärmaktionsplan für die Stadt Kalkar aufzustellen.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 weichen von der Lärmkartierung 2017 ab. So sind in vielen Gemeinden – auch in Kalkar – deutlich mehr Personen, Flächen und Gebäude von Umgebungslärm betroffen, obgleich sich die Lärmsituation oder die Verkehrssituation seit der letzten Erhebung nicht wesentlich verändert hat. Das liegt u.a. daran, dass neue europaweit geltende einheitliche Berechnungsverfahren zugrunde gelegt wor-



den ist. Dies ermöglicht eine Harmonisierung des Datenbestandes sowie die bessere Vergleichbarkeit der Ergebnisse unter den Mitgliedsstaaten. In dem neuen Berechnungsverfahren wurden u.a. die Lärmemissionen detaillierter und die Schallausbreitung komplexer modelliert. Zudem wurden Änderungen an der konkreten Ermittlung der belasteten Personen vorgenommen.

2. Räumliche Einordnung und Verkehrswege

Die Stadt Kalkar liegt linksrheinisch im Norden des Kreises Kleve außerhalb von Ballungsräumen in Nordrhein-Westfalen. Sie hat den raumordnerischen Status eines Untereinzentrums. Nächstgelegene Mittelzentren sind im Kreis Kleve die Städte Kleve, Emmerich am Rhein und Goch, im Kreis Wesel die Stadt Xanten. Nächstgelegenes Oberzentrum ist die kreisfreie Stadt Duisburg. Zum Stichtag am 30.06.2022 lebten in Kalkar 14.296 Menschen, die sich auf die insgesamt 13 Stadtteile der Flächengemeinde verteilen. Das Stadtgebiet wird begrenzt durch die Stadt Xanten im Südosten, die Gemeinde Uedem im Süden, die Gemeinde Bedburg-Hau im Westen, die Stadt Kleve im Nordwesten, die Stadt Emmerich am Rhein im Norden und die Stadt Rees im Nordosten, wobei die beiden Letzteren auf der rechten Rheinseite liegen.

Einen direkten Anschluss an das Netz der Bundesautobahnen besteht in Kalkar nicht. Die nächstgelegenen Anschlussstellen befinden sich zur Bundesautobahn A 57 in Kevelaer-Kervenheim (Anschlussstelle „Uedem“) sowie in Weeze (Anschlussstelle „Goch“). Zur Bundesautobahn A 3 besteht eine Anbindung im rechtsrheinisch gelegenen Isselburg (Anschlussstelle „Rees“).

Durch das Stadtgebiet verlaufen die Bundesstraßen B 57 und B 67 sowie diverse Landes- und Kreisstraßen. Die von Südost nach Nordwest verlaufende B 57 verbindet Kalkar mit den Nachbargemeinden Bedburg-Hau sowie im weiteren Verlauf mit der Kreisstadt Kleve. Die zwischen dem Kalkarer Stadtteil Kehrum und der Rheinbrücke Kalkar-Rees anbaufrei ausgebaute B 67 stellt in nordöstlicher Richtung die Verbindung zur A 3 sicher. Der westliche Ast der B 67 verbindet Kalkar mit Goch und ermöglicht somit den Anschluss an die Bundesautobahn A 57. Verkehrsbedeutsame Landesstraßen sind u.a. die L 8, welche entlang des Rheinufers verläuft sowie die L 174, die in Kalkar-Kehrum von der B 57/B 67 abzweigt und nach Uedem mit einem weiteren Anschluss an die A 57 führt. Für Letztere gibt es seit Jahrzehnten Ausbauplanungen (Projekt „B 67 n“).

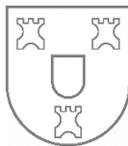
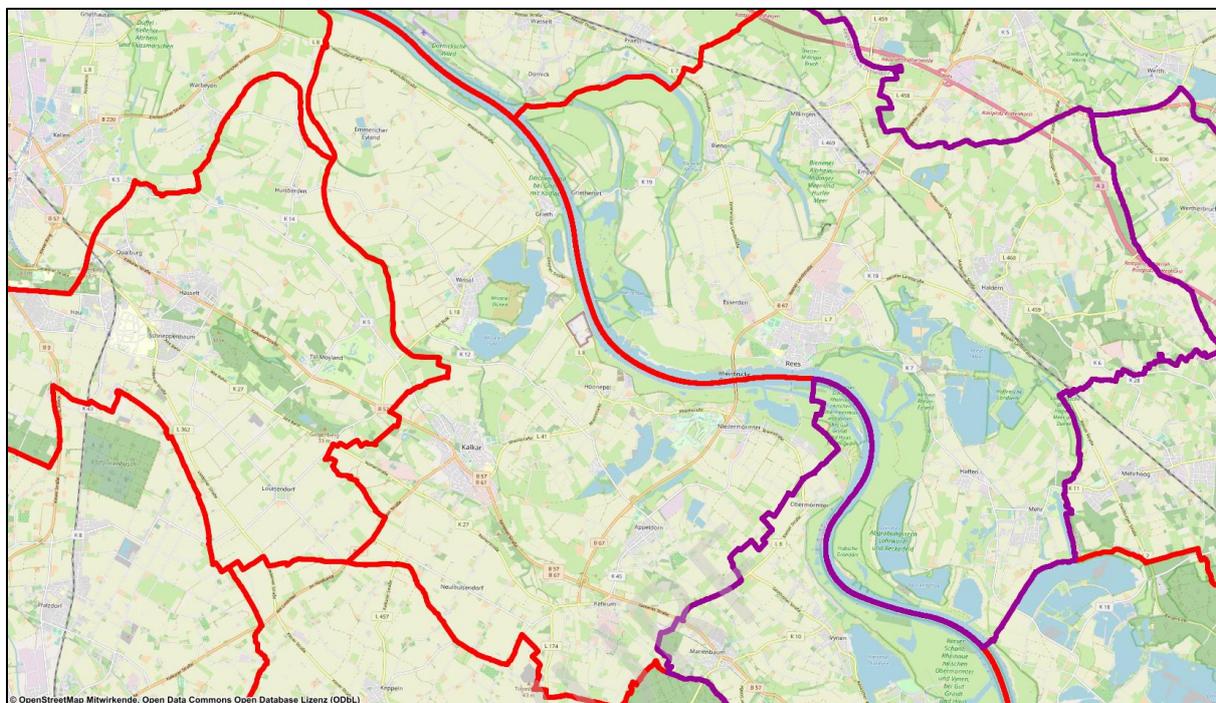


Abb. 1: Übersichtskarte Kalkar



© Geobasisdaten Kreis Kleve 2023

3. Zuständige Behörden

In Nordrhein-Westfalen sind für die Erstellung der Lärmkarten und Erarbeitung der Lärmaktionspläne die Städte und Gemeinden zuständig. Im vorliegenden Lärmaktionsplan ist dies die Stadt Kalkar:

Gemeinde:	Stadt Kalkar
Amtlicher Gemeindeschlüssel:	05 1 54 024
Adresse:	Markt 20
PLZ/Ort:	47546 Kalkar
Internetadresse:	www.kalkar.de
E-Mail:	info@kalkar.de

Die Stadt wurde dabei vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (LANUV NRW) unterstützt. Das Landesamt stellt die Lärmkarten für die betroffenen Hauptverkehrsstraßen bereit:

Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV NRW)
Hauptsitz: Leibnizstraße 10, 45659 Recklinghausen



4. Lärmkarten und geltende Grenzwerte

Europaweit einheitlich werden gemäß Artikel 5 der Umgebungslärmrichtlinie und § 2 der 34. BImSchV zwei Lärmindizes bei der Bewertung von Umgebungslärm herangezogen und in den durch das LANUV erarbeiteten Lärmkarten dargestellt:

- Der Tag-Abend-Nacht-Index (L_{den}) beschreibt die allgemeine Lärmbelastung in einem Gebiet. Es handelt sich um einen 24-Stunden-Mittelungspegel, welcher den Tageszeitraum (6 bis 18 Uhr), den Abendzeitraum (18 bis 22 Uhr) und den Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr) aufgrund der unterschiedlichen Ruhebedürfnisse entsprechend gewichtet.
- Der Nacht-Index (L_{night}) soll zur Beschreibung von Schlafstörungen herangezogen werden. Es handelt sich um einen Mittelungspegel im Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr).

Der Beurteilungszeitraum der Indizes beträgt ein Jahr und sie werden als A-bewertete Dauerschallpegel in Dezibel (dB(A)) angegeben. In den Lärmkarten werden die Lärmindizes in Belastungsklassen (Isophonenbänder) dargestellt:

- L_{den} ab 55 dB(A) bis 59 dB(A), ab 60 dB(A) bis 64 dB(A), ab 65 dB(A) bis 69 dB(A), ab 70 dB(A) bis 74 dB(A) sowie ab 75 dB(A) und
- L_{night} ab 50 dB(A) bis 54 dB(A), ab 55 dB(A) bis 59 dB(A), ab 60 dB(A) bis 64 dB(A), ab 65 dB(A) bis 69 dB(A) sowie ab 70 dB(A).

Zudem werden in tabellarischer Form die durch die jeweilige Belastungsklasse betroffenen Personen ermittelt und angeführt. Darüber hinaus enthalten die Lärmkarten in tabellarischer Form die lärmbelasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser aufgegliedert nach den L_{den} -Werten über 55 dB(A), über 65 dB(A) und über 75 dB(A) (§ 2 Abs. 4 34. BImSchV). Zusätzlich wird die geschätzte Anzahl von Personen angegeben, die starken Belästigungen durch Lärm ausgesetzt sind, unter starken lärmbedingten Schlafstörungen oder ischämischen Herzkrankheiten leiden.

Der Runderlass Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz von 2008 definierte Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG, welche die Aufstellung eines Lärmaktionsplan erforderlich macht, anhand folgender Schwellenwerte:

- Das Erreichen oder die Überschreitung von 70 dB(A) an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder sonstigen schutzwürdigen Nutzungen bezogen auf den Tag-Abend-Nacht-Index (L_{den}).
- Das Erreichen oder die Überschreitung von 60 dB(A) an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder sonstigen schutzwürdigen Nutzungen bezogen auf den Nacht-Index (L_{night}).
- Es lag im Ermessen der Gemeinden weitergehende Kriterien in ihrer kommunalen Planung zugrunde zu legen (sogenannte „Auslösewerte“).



Zwar kann weiterhin davon ausgegangen werden, dass ab einer Belastung schutzwürdiger Nutzungen von über 70 dB(A) im gesamten Tageszeitraum, respektive 60 dB(A) bei Nacht mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Betroffenen zu rechnen ist, was eine Lärmaktionsplanung erforderlich macht; jedoch sind die genannten Schwellenwerte für die Existenz von Lärmproblemen nach dem Urteil des EuGH (s.o.) als obsolet zu erachten. Demnach ist überall wo Umgebungslärm ermittelt und kartiert wird, auch ein Lärmaktionsplan aufzustellen. Eine Person gilt ab einem Wert von 55 dB(A) im Tageszeitraum, von 50 dB(A) bei Nacht als lärmbelastet. Daher ist es erforderlich, bereits ab der Grundbelastung der in den Lärmkarten verzeichneten Isophonen eine entsprechende Planung mit lärmindernden Maßnahmen vorzusehen, was auf die Belastungssituation in Kalkar zutrifft.

5. Hauptlärmquellen

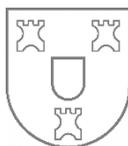
Da der Personenverkehr auf der Niederrheinstrecke zwischen Xanten und Kleve Anfang der 1990er Jahre eingestellt und die Strecke sukzessiv demontiert wurde, verlaufen durch die Stadt Kalkar keine Infrastrukturen des Schienenverkehrs. Darüber hinaus liegt Kalkar außerhalb des Wirkungsbereiches eines Großflughafens. Die Hauptlärmquelle, welche auch durch das LANUV kartiert wurde, bildet in Kalkar somit der Straßenverkehr.

Auf einem Teilabschnitt der B 67 zwischen Kalkar-Kehrum und der Rheinbrücke Kalkar-Rees sowie auf einem Teilabschnitt der L 174 werden die Schwellenwerte der Verkehrsbelastung überschritten. Daher wurden für diese beiden Verkehrsinfrastrukturen Lärmkarten durch das LANUV erstellt. Diese beiden Verkehrswege stellen die Hauptlärmquellen für die angrenzenden Stadtteile Niedermörmter, Appeldorn und Kehrum dar.

6. Ruhige Gebiete

Ziel von Lärmaktionsplänen ist es, ruhige Gebiete in der Gemeinde zu identifizieren, festzuschreiben und Maßnahmen zum Schutz dieser Gebiete zu benennen (§ 47 d Abs. 2 BImSchG).

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind nur an den beiden Hauptverkehrsstraßen B 67 und L 174 Lärmkartierungen vorgenommen worden. Eine flächendeckende Lärmkartierung der weiteren Verkehrswege sowie anderer Geräuschquellen liegt für das Stadtgebiet nicht vor. Die konkrete Ausweisung ruhiger Gebiete kann anhand dieser Ergebnisse somit nicht erfolgen. Zudem sind nur etwa 6 % des Stadtgebietes von Pegelwerten über 55 dB(A) betroffen, was als Schwellenwert für eine gesundheitliche Beeinträchtigung bei langanhaltender Exposition angesehen werden kann. Aus den genannten Gründen wird daher auf weitere Untersuchungen und die Ausweisung von ruhigen Gebieten verzichtet.



7. Ergebnisse der Lärmkartierung 2023

Das LANUV NRW hat für die anstehende vierte Runde der Lärmaktionsplanung die Lärmkartierung im Jahr 2022 auf Basis der europaweit einheitlichen Berechnungs- und Bewertungsstandards durchgeführt.

In den folgenden Abschnitten werden ausschließlich die Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 in tabellarischer Form bezogen auf die betroffenen Personen, Flächen, Wohnungen und sonstigen schutzwürdigen Nutzungen dargestellt und anschließend deren Belastungssituation bewertet.

7.1 Belastete Personen

In den nachfolgenden Tabellen wird die gemäß Lärmkartierung 2022 geschätzte Anzahl von Personen dargestellt, welche in Kalkar durch Umgebungslärm (Straßenlärm) der B 67 und L 174, gegliedert nach den Belastungsklassen/Isophonen, betroffen sind:

Tab. 1 Geschätzte Anzahl der belasteten Personen im Tageszeitraum (L_{den})

L_{den} in dB(A)	Anzahl belastete Personen
ab 55 bis 59	240
ab 60 bis 64	87
ab 65 bis 69	55
ab 70 bis 74	12
über 75	1

Quelle: LANUV NRW 2022

Tab. 2 Geschätzte Anzahl der belasteten Personen im Nachtzeitraum (L_{night})

L_{den} in dB(A)	Anzahl belastete Personen
ab 50 bis 54	111
ab 55 bis 59	59
ab 60 bis 64	17
ab 65 bis 69	1
über 70	0

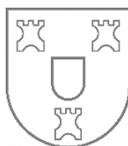
Quelle: LANUV NRW 2022

7.2 Belastete Flächen, Wohnungen und sonstige schutzwürdige Nutzungen

In den folgenden Tabellen werden die belasteten Flächen des Stadtgebietes Kalkar sowie die durch Umgebungslärm im Tageszeitraum belasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser, gegliedert nach den einschlägigen Bewertungskategorien (s.o.), dargestellt:

Tab. 3 Belastete Gesamtfläche im Tageszeitraum (L_{den})

L_{den} in dB(A)	Gesamtfläche in km ²
> 55	4,51
> 65	0,75
> 75	0,12



Quelle: LANUV NRW 2022

Tab. 4 Belastete Wohnungen im Tageszeitraum (L_{den})

L_{den} in dB(A)	Anzahl Wohnungen
> 55	186
> 65	31
> 75	0

Quelle: LANUV NRW 2022

Tab. 5 Belastete Schulen im Tageszeitraum (L_{den})

L_{den} in dB(A)	Anzahl Schulen
> 55	3
> 65	0
> 75	0

Quelle: LANUV NRW 2022

Tab. 6 Belastete Krankenhäuser im Tageszeitraum (L_{den})

L_{den} in dB(A)	Anzahl Krankenhäuser
> 55	0
> 65	0
> 75	0

Quelle: LANUV NRW 2022

7.3 Besonders durch Umgebungslärm belastete Personen

In der nachfolgenden Tabelle wird die geschätzte Anzahl von Personen dargestellt, welche besonders von den Folgen des Umgebungslärms, mit z.T. gesundheitlichen Beeinträchtigungen, betroffen sind:

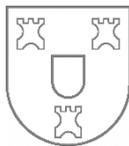
Tab. 7: Besonders belastete Personen durch Umgebungslärm

Beeinträchtigung/Krankheitsbild	Anzahl Personen
starke Belästigung	63
starke Schlafstörungen	12
ischämische Herzkrankheiten	0

Quelle: LANUV NRW 2022

7.4 Bewertung der Belastung und Belastungsschwerpunkte

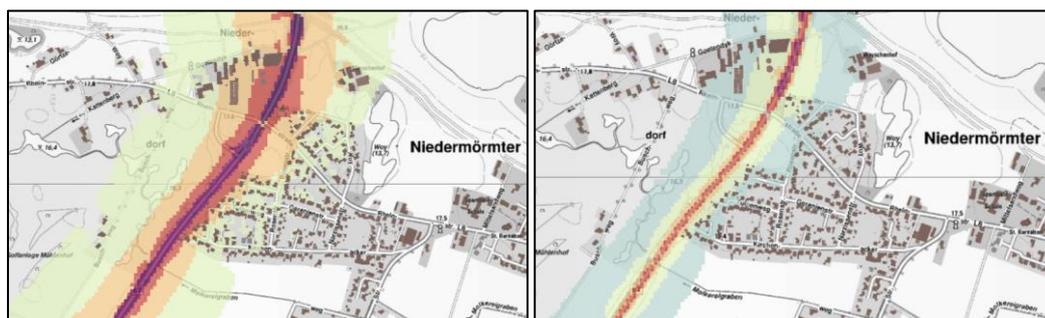
Im nachfolgenden Kapitel wird die Belastung der Stadt Kalkar durch Umgebungslärm auf Basis der zuvor dargestellten Tabellen und der durch das LANUV erstellten Lärmkarten dargelegt. Dabei wird die Belastung auf die Stadtteil- bzw. Quartiersebene räumlich heruntergebrochen, um Belastungsschwerpunkte und verbesserungswürdige Situationen zu ermitteln.



Bereich Niedermörmter-West (B 67)

Die Lärmkarten zeigen, dass der unmittelbar an die B 67 angrenzende westliche Teil des Kalkarer Stadtteils Niedermörmter (Wohngebiet Niedermörmter-West und umliegende Wohnnutzungen im Außenbereich) von Umgebungslärm betroffen ist.

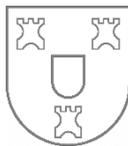
Abb.2: Umgebungslärm Bereich Niedermörmter-West (L_{den}/L_{night})



© Umgebungslärmportal LANUV 2022

Wird die Belastung im Tageszeitraum (L_{den}) im Bereich des Wohngebietes Niedermörmter-West zugrunde gelegt, so lässt sich in den direkt an die B 67 angrenzenden Gebieten ein Belastungsschwerpunkt feststellen. Rund 30 Wohngebäude mit etwa 85 Bewohnerinnen und Bewohnern sind in diesem Gebiet von über 60 dB(A) am Tag ausgesetzt; hierbei sind insbesondere die Straßenzüge entlang der Nelkenstraße, Rosenstraße, am Tulpenweg, am Dahlienweg, am Kirchenacker und An der Woy zu nennen. Weitere 70 Wohngebäude mit einer Einwohnerzahl von etwa 150 im Siedlungszusammenhang sowie vereinzelten Wohnnutzungen im Außenbereich weisen eine Grundbelastung von über 55 dB(A) auf. Im Nachtzeitraum reduziert sich zwar die Anzahl der betroffenen Wohnungen und Personen erheblich, jedoch weisen immer noch 50 Wohngebäude mit einer geschätzten Einwohnerzahl von 140 eine Belastung von 50 bis 59 dB(A) auf. Belastete Schulen oder Krankenhäuser befinden sich in diesem Gebiet nicht.

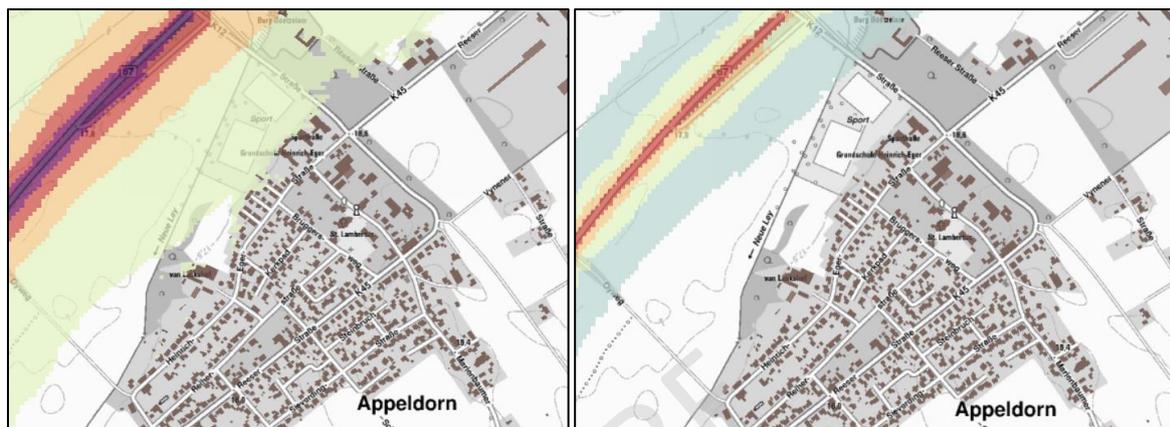
Insgesamt ist für den unmittelbar an die B 67 anliegenden Teil des Quartiers Niedermörmter-West ein Belastungsschwerpunkt und somit eine verbesserungswürdige Situation in Bezug auf die Wirkung des Umgebungslärms festzustellen.



Bereich Appeldorn (B 67)

Im Gegensatz zum Bereich Niedermörmter-West wird der Stadtteil Appeldorn von erhöhten Werten für Umgebungslärm der B 67 nur am Rande tangiert.

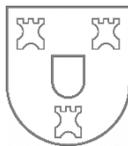
Abb.3: Umgebungslärm Bereich Appeldorn-Nordwest (L_{den}/L_{night})



© Umgebungslärmportal LANUV 2022

Werte über 60 dB(A) im Tageszeitraum werden bei keinen Wohngebäuden oder anderen schutzwürdigen Nutzungen erreicht. Ausschließlich 12 Wohngebäude mit etwa 44 Einwohnerinnen und Einwohnern sind von Umgebungslärmwerten von 55 bis 59 dB(A) betroffen. Zudem sind in denen durch das LANUV übermittelten Daten (s.o.) drei Schulgebäude belastet. Es handelt sich dabei allerdings um die drei zusammenhängenden Anlagen der Heinrich-Eger-Grundschule in Appeldorn (zwei Schulgebäude und Turnhalle). Im Nachtzeitraum sind im Bereich Appeldorn keine Wohnungen oder andere Nutzungen höheren Umgebungslärmwerten ausgesetzt.

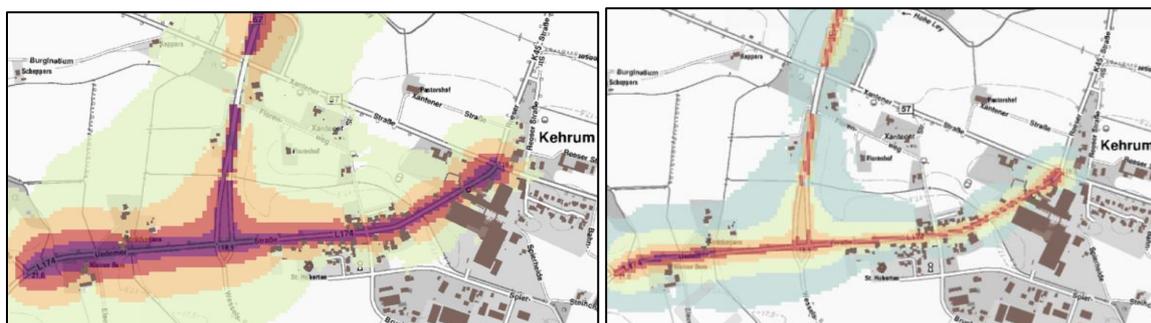
Insgesamt ist für den Bereich Appeldorn kein Belastungsschwerpunkt für Umgebungslärm und keine verbesserungswürdige Situation festzustellen.



Bereich Kehrum (B 67/L 174)

Der überwiegend gewerblich geprägte Stadtteil Kalkar-Kehrum ist sowohl vom Umgebungslärm der B 67, deren anbaufreies Teilstück hier endet, als auch von der L 174 belastet. Die Belastung wirkt sich auf die an der L 174 liegenden Wohngebiete sowie vereinzelte Wohnnutzungen im Außenbereich aus.

Abb.4: Umgebungslärm Bereich Kehrum (L_{den}/L_{night})



© Umgebungslärmportal LANUV 2022

Bei der Betrachtung des Tageszeitraumes (L_{den}) sind in Kehrum rund 20 Wohngebäude mit etwa 55 Bewohnerinnen und Bewohnern von einer Belastung von über 65 dB(A) betroffen; diese liegen nahezu ausschließlich im Wirkungsbereich der Uedemer Straße (L 174) in den Wohngebieten Florenhof und St.-Hubertus-Weg. Weitere, z.T. im Außenbereich liegende, Wohnnutzungen weisen eine Belastung von über 55 dB(A) auf. Etwa 15 Wohngebäude mit etwa 45 Bewohnerinnen und Bewohnern sind im Nachtzeitraum immer noch einer Belastung von über 60 dB(A) ausgesetzt. Schulen und Krankenhäuser existieren in diesem Bereich nicht.

Insgesamt sind der Bereich Kehrum und hier insbesondere die Wohngebiete entlang der Uedemer Straße als Belastungsschwerpunkt anzusehen. Zwar ist die Zahl der betroffenen Personen deutlich geringer als in Niedermörmter-West, jedoch ist die Belastung hinsichtlich ihrer Intensität höher und wirkt sich auch im Nachtzeitraum deutlicher aus. Im Zusammenhang mit der geplanten Trassenfortführung der B 67 n wird die verkehrliche Anbindung des Stadtteils Kehrum nach Süden verbessert, so dass bezogen auf den Belastungsschwerpunkt und den Wirkungsbereich insbesondere entlang der Uedemer Straße davon auszugehen ist, dass eine Verlagerung der Verkehrsströme und Entlastung eintreten wird.

Neben den zuvor genannten Stadtteilen bzw. Quartieren sind entlang der B 67 und L 174 noch punktuell Wohnnutzungen im Außenbereich mit 16 Einwohnern von Umgebungslärm im Kalkarer Stadtgebiet betroffen (s. Anhang Lärmkarten 2022).



8. Lärminderungsmaßnahmen

Im Grundsatz bestehen verschiedene Möglichkeiten, die berechneten Pegel zu senken. Im Kalkarer Stadtgebiet wurden und werden eine Vielzahl von Maßnahmen ergriffen, aus denen eine Lärmreduzierung resultieren. Dabei ist zu unterscheiden zwischen jenen Maßnahmen, die im kommunalen Zuständigkeitsbereich liegen und jenen Maßnahmen, für die übergeordnete Behörden zuständig sind.

8.1 Maßnahmen der Stadt Kalkar

Im Zuständigkeitsbereich der Stadt Kalkar liegen zunächst die Maßnahmen, die im Rahmen der kommunalen Verkehrsplanung an den Straßen erfolgen, für die die Stadt Kalkar auch Straßenbaulastträger ist. Die bei der vorliegenden Kartierung berücksichtigten drei Hauptverkehrsstraßen fallen nicht hierunter.

Bei den Bauleitplanverfahren, die seit der Lärmkartierung des LANUV im Jahr 2002 in der Stadt Kalkar an stark belasteten Verkehrswegen durchgeführt wurden, wird stets das Erfordernis einer schalltechnischen Untersuchung geprüft. Die jeweiligen Ergebnisse aus den Fachgutachten werden durch den Rat der Stadt Kalkar sachgerecht abgewogen und im erforderlichen Umfang als verbindliche Festsetzungen des Bebauungsplanes beschlossen. So ist beispielsweise im Jahr 2020 im Bereich der Gocher Straße (Bundesstraße B 67) durch die Errichtung einer Lärmschutzwand auf die gutachterlich festgestellte Lärmbelastung für das inzwischen weitgehend bebaute Wohnbaugebiet „Kirchstraße“ reagiert worden. Darüber hinaus sind keine neuen Wohngebiete oder sonstige schutzwürdige Nutzungen im Sinne der DIN 18005-1 im Einwirkungsbereich der B 67 geplant. Etwaige passive Schallschutzmaßnahmen wie z.B. schallmindernde Fenster sind im Hinblick auf die belasteten Hauptverkehrsstraßen nicht umsetzbar bzw. können nicht eingefordert werden. Daher sind ausschließlich aktive Schallschutzmaßnahmen an der Schallquelle zur Reduzierung des Umgebungslärms im Stadtgebiet Kalkars aktuell denkbar (s. Kap. 8.2).

Zur Erhöhung der Qualität und Attraktivität des kommunalen Radwegenetzes werden im Kalkarer Stadtgebiet unterschiedliche Maßnahmen getroffen, um einen Beitrag zur Verkehrsvermeidung zu leisten. Auf der ehemaligen Bahnstrecke zwischen Kleve und Xanten wurde demnach bereits vor mehreren Jahren ein Alleenradweg, der inzwischen Bestandteil einer regional bekannten Radroute ist, angelegt. Die Stadt Kalkar verstärkt aktuell ihre Bemühungen dahingehend, dass in dem Jahr 2024 ein ganzheitliches Radverkehrskonzept (inkl. Bestandsaufnahme, Akteursbeteiligung, Maßnahmenvorschlägen) erstellt werden soll. Auch die grundhafte Erneuerung der zum Teil ortsteilverbindenden Wirtschaftswege trägt dazu bei, das vorhandene Radwegenetz langfristig zu verbessern.

Die Möglichkeit, größere Teile des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsträger zu verlagern, sind jedoch seitens der Stadt Kalkar eingeschränkt. Gleichwohl kommt die Stadt Kalkar mit dem weiteren, barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen nicht nur ihrer gesetzlichen Verpflichtung nach, sondern leistet damit auch einen Beitrag und Anreiz zur Verkehrsverlagerung. Diese Verlagerung soll insbesondere mit dem geplanten Umbau des zentralen Busbahnhofs in der Kalkarer Innenstadt am Schulzentrum



im Jahr 2025 weiter forciert werden. Mit den folgenden Linien ist die Stadt Kalkar mit den Nachbargemeinden verbunden:

- Linie 44 Kleve – Kalkar – Xanten (Schülerverkehr)
- Linie 45 Kalkar – Uedem
- Linie 46 Kalkar – Kleve (Schülerverkehr)
- Linie 47 Goch – Kalkar – Rees (Schülerverkehr)
- Linie 48 Kalkar – Bedburg-Hau-Huisperden
- Linie 97 Rees – Kalkar – Kleve (Schülerverkehr)

Diese werden durch die bereits im Jahr 2022 eingeführten Schnellbuslinien X27 und X32 ergänzt, welche im Stundentakt verkehren:

- Linie X27 Kleve – Kalkar – Xanten – Wesel
- Linie X32 Kleve – Kalkar – Rees – Empel-Rees

Durch die Linienüberlagerung des X27 und X32 kommt es zwischen Kalkar und der Kreisstadt Kleve zu einem annähernden Halbstundentakt. Die X-Bus-Verbindungen stellen zusätzlich eine Anbindung Kalkars an den Schienenpersonennahverkehr über die Bahnhöfe Kleve, Xanten, Wesel und Empel-Rees sicher und ermöglichen somit eine Verlagerung des regionalen Pendelverkehrs auf den Umweltverbund und damit zu einer nachhaltigen Reduzierung des PKW-Individualverkehrs.

Neben diesen sowohl von den Niederrheinischen Verkehrsbetrieben (NIAG) sowie dem Rheinlandbus betriebenen Linien, verkehren im Stadtgebiet zusätzlich drei Linien des Bürgerbusses. Diese werden ehrenamtlich durch den Verein Bürgerbus Kalkar e.V. betrieben und verbinden die Innenstadt Kalkars mit den einzelnen Ortsteilen:

- Linie BKA 1 Kalkar-Markt – Wissel – Grieth
- Linie BKA 2 Kalkar-Markt – Hanselaer – Hönnepel – Niedermörmter
- Linie BKA 3 Kalkar-Markt – Neulouisendorf – Kehrum – Appeldorn

8.2 Maßnahmen in Abstimmungen mit anderen Trägern öffentlicher Belange

Aktive Maßnahmen an der Bundesstraße B 67 und der Landesstraße L 174 selbst liegen im Zuständigkeitsbereich des Straßenbaulastträgers des Landesbetriebes Straßenbau NRW. Über die drei betrachteten Hauptverkehrsstraßen wird ein erheblicher Teil der Nord-Süd-Durchgangsverkehre im Kalkarer Stadtgebiet abgewickelt. Diese tragen zudem zu einer schnellen Anbindung an die benachbarten Kommunen Rees, Uedem und Xanten bei. Eine Verkehrsreduzierung ist für die zwei Betrachtungsgebiete entlang der Bundesstraße B 67 (Niedermörmter-West, Appeldorn-Nordwest) auch vor dem Hintergrund der Ausbauplanungen des Projektes „B 67 n“ nicht zu erwarten. Hinsichtlich des festgestellten Umgebungslärmes im Bereich der Landesstraße L 174 ist hingegen von einer Entlastung auszugehen, da die Verkehrsströme insbesondere aus Richtung Xanten kommend sich vermutlich auf den Kreuzungspunkt B 57/B 67 und die künftige Trassen-



fortführung der „B 67 n“ verlagern werden. Gleichwohl wirkt sich der geplante Trassenverlauf mit der vorgesehenen Anbindung des Gewerbeparks „Kehrum“ auf das Umgebungslärmniveau zum Beispiel im Bereich des künftigen Wohnbaugebietes „St. Hubertus Weg“ aus.

Geschwindigkeitsreduzierungen können insbesondere bei einer gleichzeitigen Verstärkung des Verkehrsflusses den Lärm mindern. Die Einführung von Tempo 100, 70, 50 oder 30 bedarf jedoch der Einhaltung der Geschwindigkeit bzw. deren Kontrolle und Akzeptanz. Synergieeffekte mit Aspekten der Verkehrssicherheit und Luftreinhaltung können zusätzlich mit der Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen erreicht werden. Ferner stellt die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen eine vergleichsweise kostengünstige, schnell umsetzbare Maßnahme dar. Bei den drei Belastungsschwerpunkten sind folgende Höchstgeschwindigkeiten zulässig:

- Niedermörmter-West (B 67): 70 km/h,
- Appeldorn-Nordwest (B 67): 100 km/h,
- Kehrum (L 174): 50 km/h.

Eine weitergehende Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit zwecks Lärmschutz erscheint derzeit im Zusammenhang mit der jeweiligen Verkehrsbedeutung auf den Strecken nicht umsetzbar. Jedoch sollte im Zusammenhang mit den Ausbauplanungen zur „B 67 n“ und den dadurch zu erwartenden Verkehrsverlagerungen im Bereich der Landesstraße L 174 die Funktion dieser Straße bezogen auf die künftige Verkehrsbedeutung einer kritischen Prüfung unterzogen werden und die Möglichkeiten der Umstufung und weiterer Geschwindigkeitsreduzierungen in Erwägung gezogen werden.

Da passive Schallschutzmaßnahmen sowie weitere Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht umsetzbar erscheinen (s.o.), kommen für eine Reduzierung des Umgebungslärms, insbesondere in den Belastungsschwerpunkten, nur bauliche Maßnahmen an den Straßenzügen in Frage. Dabei ist vorrangig der Einbau von lärmarmen Straßenbelag (Flüsterasphalt) im Bereich der B 67 in Niedermörmter-West und der L 174 in Kehrum durch den Straßenbaulastträger zu forcieren. Dieser würde zu einer deutlichen Reduzierung des Umgebungslärmes führen und wäre mittelfristig – gegebenenfalls bei anstehenden Sanierungsarbeiten – umsetzbar. Im Bereich des ermittelten Belastungsschwerpunktes Niedermörmter-West stellt sich die B 67 zudem als anbaufreie, z.T. als Hochstraße verlaufende Straßentrasse dar. Daher ist für dieses Gebiet auch die Errichtung einer Schallschutzwand am Rand der Fahrbahn als langfristige Schallschutzmaßnahme an der Bundesstraße denkbar.

Die Zuständigkeit dieser potentiellen Schallschutzmaßnahmen liegt beim Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW; die Stadt Kalkar hat keinen unmittelbaren Einfluss auf die Umsetzung etwaiger schallmindernder Maßnahmen. Der Gesetzgeber hat den Gemeinden in §§ 47 a bis 47 f BImSchG bisher kein ausdrückliches Durchsetzungsinstrument erforderlicher Maßnahmen gegenüber anderen Straßenbaulastträgern gegeben, das heißt die Stadt Kalkar kann aktuell gegenüber dem Landesbetrieb Straßenbau NRW keine automatische Durchsetzung der o.g. Maßnahmen erwirken. Es besteht



aktuell ausschließlich eine Absichtserklärung des Gesetzgebers ein entsprechendes Durchsetzungsinstrument für die betroffenen Kommunen zu schaffen. Der Lärmaktionsplan gewährt zudem dem einzelnen Betroffenen keinen Schutzanspruch; betroffene Personen können nicht die Überprüfung oder Änderung des Lärmaktionsplanes erwirken. Anders als im Bundesimmissionsschutzrecht enthält der Lärmaktionsplan auch keine Grenzwerte, die verpflichtend einzuhalten wären. Die dargestellten Maßnahmen können daher nur umgesetzt werden, wenn sie nach dem nationalen Fachrecht zulässig sind. Daher ist eine enge und konstruktive Kooperation zwischen den zuständigen Straßenbaulastträgern und den planaufstellenden Kommunen erforderlich.

9. Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung

Gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG ist die Öffentlichkeit in die Aufstellung des Lärmaktionsplanes mit einzubeziehen. Ihre Vorschläge und Anregungen sind bei der Ausarbeitung zu berücksichtigen. Auch den berührten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange soll die Möglichkeit eröffnet werden, Stellungnahmen gegenüber dem Lärmaktionsplan vorzubringen. Die Aufstellung des Lärmaktionsplanes sieht dabei zwei Beteiligungsstufen vor. Die Beteiligungsfrist wird dabei – analog zu den Bestimmungen im Rahmen der Aufstellung von Bauleitplänen – auf 30 Tage bzw. einem Monat pro Beteiligungsstufe festgesetzt; eine gesetzliche Mindestfrist lässt sich aus den Bestimmungen des § 47 d Abs. 3 BImSchG nicht ableiten.

9.1 Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung Stufe 1

Der Rat der Stadt Kalkar hat am 14.12.2023 den Beschluss zur Durchführung der 1. Stufe der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes gefasst. Die Durchführung der 1. Stufe der Beteiligung der Öffentlichkeit wurde am 20.12.2023 im Amtsblatt der Stadt Kalkar (Ausgabe 21/2023) ortsüblich bekanntgemacht. Der Entwurf des Lärmaktionsplanes lag in der Zeit vom 02.01.2024 bis zum 06.02.2024 bei der Stadtverwaltung Kalkar, Markt 20, 47546 Kalkar in Zimmer 317, während der Dienstzeiten zu jedermanns Einsicht öffentlich aus. In der selben Zeit konnte der Entwurf auf der Internetseite der Stadt Kalkar unter www.kalkar.de/de/inhalt/laermaktionsplan abgerufen werden. Anregungen konnten während der Beteiligungsfrist schriftlich, zur Niederschrift oder per E-Mail vorgebracht werden. Die Beteiligung der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange erfolgte im Parallelverfahren. Dabei wurden folgende berührte Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange gezielt per E-Mail angeschrieben:

- Kreisverwaltung Kleve,
- Landesbetrieb Straßenbau NRW.

Aus der Öffentlichkeit sind innerhalb der 1. Stufe der Beteiligung keine Stellungnahmen eingegangen.

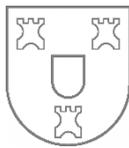


Die Kreisverwaltung hat Kleve hat angekündigt, dass sie sich an der Aufstellung der Lärmaktionspläne ihrer kreisangehörigen Kommunen nicht beteiligen wird.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat den Entwurf zum Lärmaktionsplan im Rahmen der Behördenbeteiligung mit Schreiben vom 05.01.2024 zur Kenntnis genommen und in diesem Zusammenhang angemerkt, dass ein grundsätzliches Einvernehmen zu den betreffenden Maßnahmen nicht hergestellt werden kann. Die Lärmschutzmaßnahmen sind grundsätzlich im Einzelfall zu prüfen. Der Einbau lärmindernder Fahrbeläge ist gegenwärtig nur bei erforderlichen Instandsetzungen des Straßenabschnittes möglich; in diesem Zusammenhang wird nach den rechtlich vorgegebenen Standards mit Blick auf Belastungsgrad und Haltbarkeit entschieden, welcher Belag eingebaut wird. Bezüglich der im Lärmaktionsplan angeführten Lärmschutzwand wird seitens des Landesbetriebes angemerkt, dass die rechtlichen Grundlagen (einschließlich Bebauungspläne) und die haushaltsrechtlichen Vorgaben zu berücksichtigen sind. Auf die Diskrepanzen zwischen den Berechnungs- und Bewertungsgrundlagen der Lärmkartierung des LANUV und den Maßstäben des Landesbetriebes wird verwiesen, welche einen Vergleich der Grenzwerte verhindern.

Im Einzelfall sind die im Lärmaktionsplan getroffenen Maßnahmen durch den Landesbetrieb zu prüfen; hierzu ist der Straßenbaulastträger in der anstehenden 2. Stufe der Beteiligung erneut zu beteiligen. Als rechtlicher Standard für die Erforderlichkeit lärmindernder Maßnahmen im nationalen Immissionsrecht können die Bestimmungen der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV, Verkehrslärmschutzverordnung) sowie die „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen“ (VLärmSchR) angesehen werden; diese enthalten Regelungen zu den Instrumenten der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung an Straßen, welche durch die übergeordneten Straßenbaulastträger betreut werden. Lärmvorsorge heißt, dass sowohl bei einem Neubau, als auch einer wesentlichen Änderung einer Straße lärmindernde Maßnahmen umzusetzen sind, wenn dadurch schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Immissionsschutzrechts hervorgerufen werden. Werden Grenzwerte im Sinne der 16. BImSchV überschritten, so sind seitens der Straßenbaulastträgers lärmindernde Maßnahmen umzusetzen; dabei haben aktive Schallschutzmaßnahmen an der Straße Vorrang (z.B. lärmindernde Straßenbeläge) vor passiven Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden (z.B. Einbau schallmindernder Fenster). Die maßgeblichen Grenzwerte ergeben sich aus den in den Bebauungsplänen festgesetzten Nutzungen (z.B. Wohn- oder Mischgebiete). Im Rahmen der Planung bzw. des Neubaus der B 67 n westlich des Belastungsschwerpunktes Kehrum, können perspektivisch Maßnahmen zur Lärmvorsorge seitens der Stadt Kalkar geltend gemacht werden.

Zusätzlich besteht über die Lärmvorsorge hinaus die Möglichkeit einer „Lärmsanierung“ an bestehenden Straßen, welche ebenfalls in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen“ (VLärmSchR) geregelt ist. Die Lärmsanierung kann dort Anwendung finden, wo die Lärmbelastung gewachsen ist oder sich verfestigt hat, ohne



das bauliche Änderungen an der Straße vorgenommen werden. Die Lärmsanierung wird vom Landesbetrieb Straßenbau NRW jedoch nur als freiwillige Leistung auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt. Ein Vorrang aktiver Schallschutzmaßnahmen gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen besteht hier nicht. Für eine Lärmsanierung ist ein formloser Antrag auf Überprüfung der eigenen Lärmsituation im Bereich des jeweiligen Wohnhauses oder anderer schutzbedürftiger Nutzung durch die Eigentümerschaft an den Landesbetrieb zu stellen. Wird im Rahmen der Überprüfung der Lärmsituation festgestellt, dass eine Überschreitung der Grenzwerte gegeben ist und geben die haushaltsrechtlichen Regelungen eine Bereitstellung von Mitteln her, so kann die Umsetzung lärmmindernder Maßnahmen unter Umständen durch die Eigentümerschaft geltend gemacht werden.

Die durch das LANUV bereitgestellten Lärmkarten und die Beurteilungspegel, welche in immissionsschutzrechtlichen Bewertungen des nationalen Fachrechts Anwendung finden, unterscheiden sich tatsächlich hinsichtlich der Berechnungs- und Bewertungsgrundlagen. Die Lärmindizes zum Umgebungslärm basieren in der aktuellen Runde der Lärmaktionsplanung erstmals auf dem europaweit harmonisierten Berechnungsverfahren (CNOSSOS-EU). Bei der Berechnung des Straßenverkehrslärms wird dagegen die „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-19) zur Ermittlung des Beurteilungspegels angewandt. Ein direkter Vergleich ist zwar nicht möglich; die dargestellten Größenordnungen der Lärmbelastung in den Lärmkarten stimmen jedoch grundsätzlich mit einer Bewertung nach Beurteilungspegeln überein. Darüber hinaus hat das Umweltbundesamt (UBA) Vergleichsrechnungen zwischen den Berechnungsverfahren der Umgebungslärmrichtlinie und der Lärmschutzrichtlinie an Straßen (RLS 19) aufgestellt, welche eine Vergleichbarkeit ermöglichen.

Da den Kommunen weiterhin kein Durchsetzungsinstrument zur Umsetzung der im Lärmaktionsplan angeführten Maßnahmen seitens des Gesetzgebers bereitgestellt wird, kann die Stadt Kalkar ausschließlich auf eine Überprüfung der Lärmminderungsmaßnahmen im Sinne einer Lärmvorsorge hinwirken. Darüber hinaus kann die Aufstellung des Lärmaktionsplanes die betroffene Öffentlichkeit hinsichtlich der Möglichkeiten sensibilisieren, die eigene Lärmsituation an den bestehenden Straßen nicht hinzunehmen, sondern im Rahmen eines Antrages an den Straßenbaulastträger unter Umständen die Umsetzung lärmmindernder Maßnahmen im Sinne einer Lärmsanierung geltend machen.

9.2 Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung Stufe 2

Nach Abschluss der 1. Stufe der Beteiligung hat der Rat der Stadt Kalkar am TT.MM.JJJJ den Beschluss über die 2. Stufe der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes gefasst. Die Durchführung der 2. Stufe der Beteiligung der Öffentlichkeit wurde am TT.MM.JJJJ im Amtsblatt der Stadt Kalkar (Ausgabe XX/2024) ortsüblich bekanntgemacht. Der Entwurf des Lärmaktionsplanes lag in der Zeit vom TT.MM.JJJJ



bis zum TT.MM.JJJJ bei der Stadtverwaltung Kalkar, Markt 20, 47546 Kalkar in Zimmer 317, während der Dienstzeiten zu jedermanns Einsicht öffentlich aus. In der selben Zeit konnte der Entwurf auf der Internetseite der Stadt Kalkar unter www.kalkar.de/de/inhalt/laermaktionsplan abgerufen werden. Anregungen konnten während der Beteiligungsfrist schriftlich, zur Niederschrift oder per E-Mail vorgebracht werden. Die Beteiligung der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange erfolgte im Parallelverfahren. Dabei wurde folgende berührte Behörde und sonstige Träger öffentlicher Belange gezielt per E-Mail angeschrieben:

- Landesbetrieb Straßenbau NRW.

ENTWURF



10. Anhang – Lärmkarten 2023

Abb. 5: Übersicht Stadtgebiet

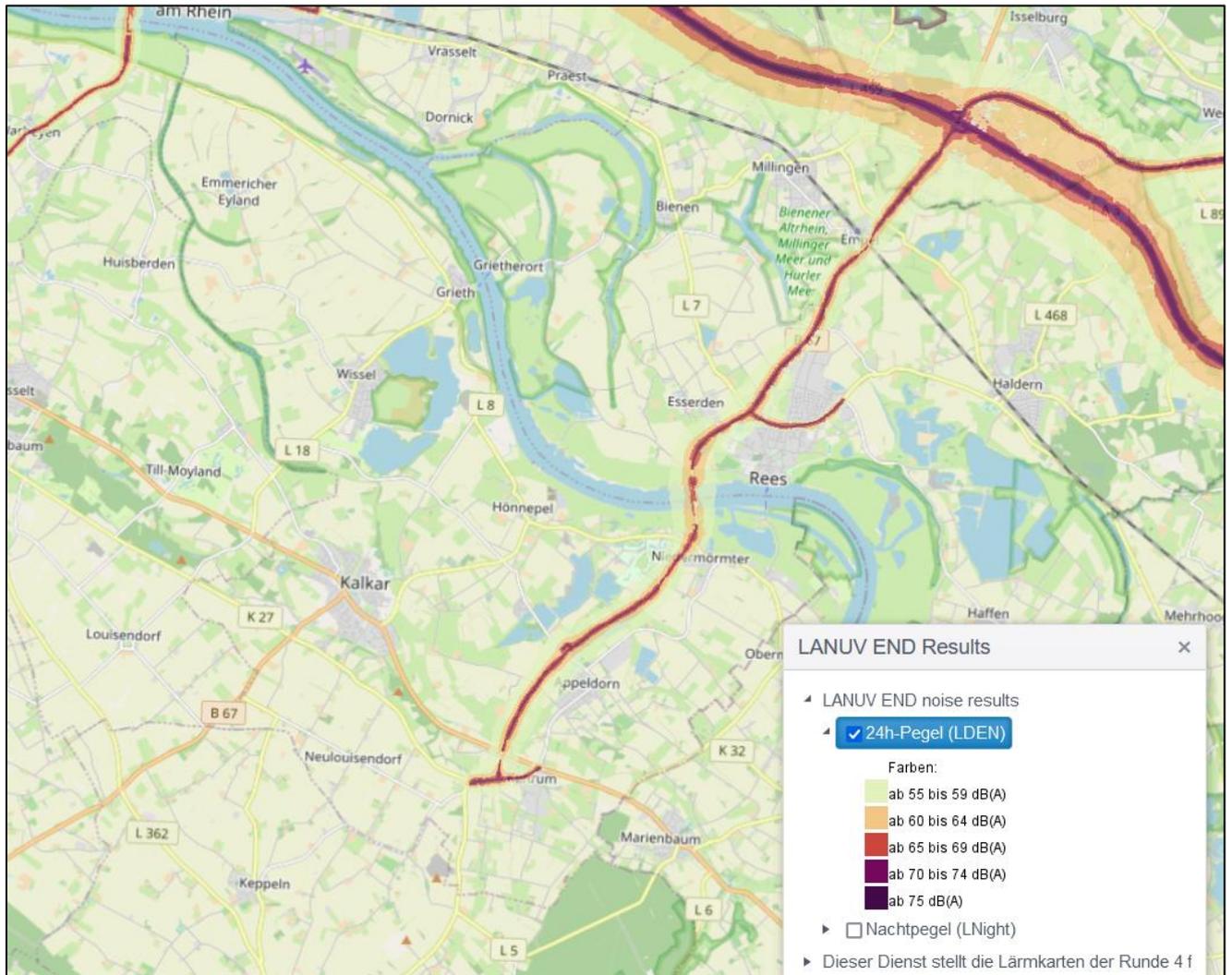




Abb. 6: Bereich B 67 Rheinbrücke Kalkar-Rees/Niedermörmter

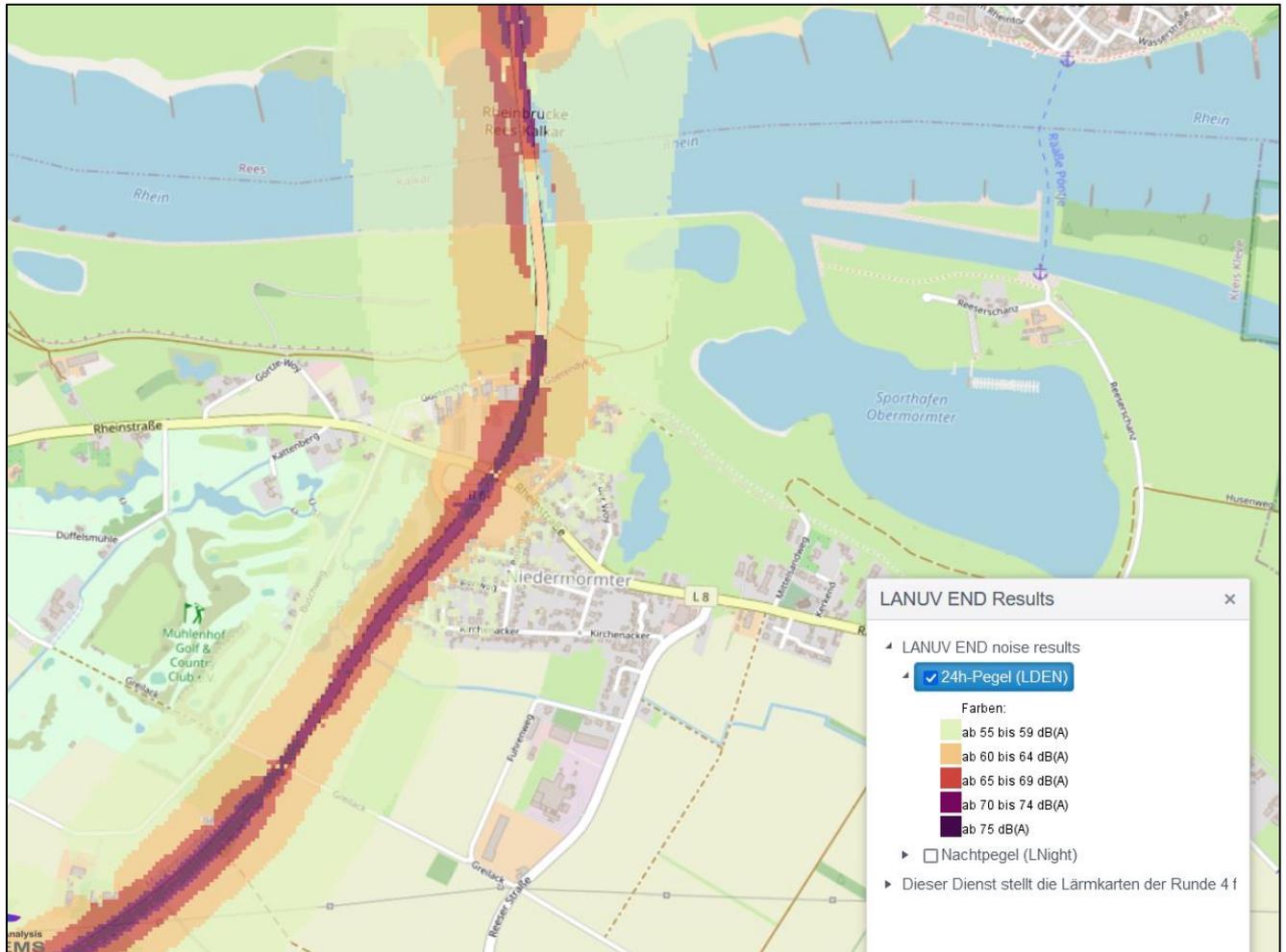




Abb. 7: Bereich B 67 Appeldorn

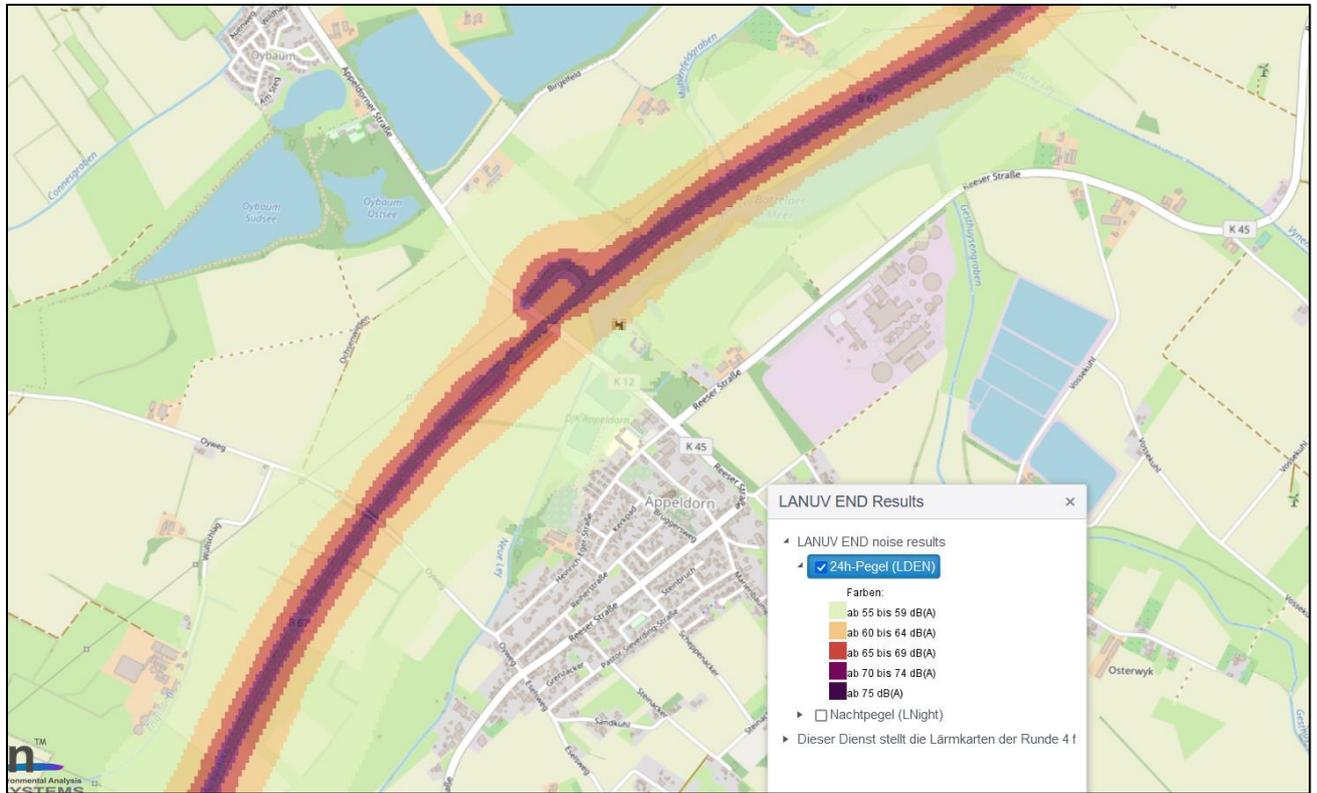
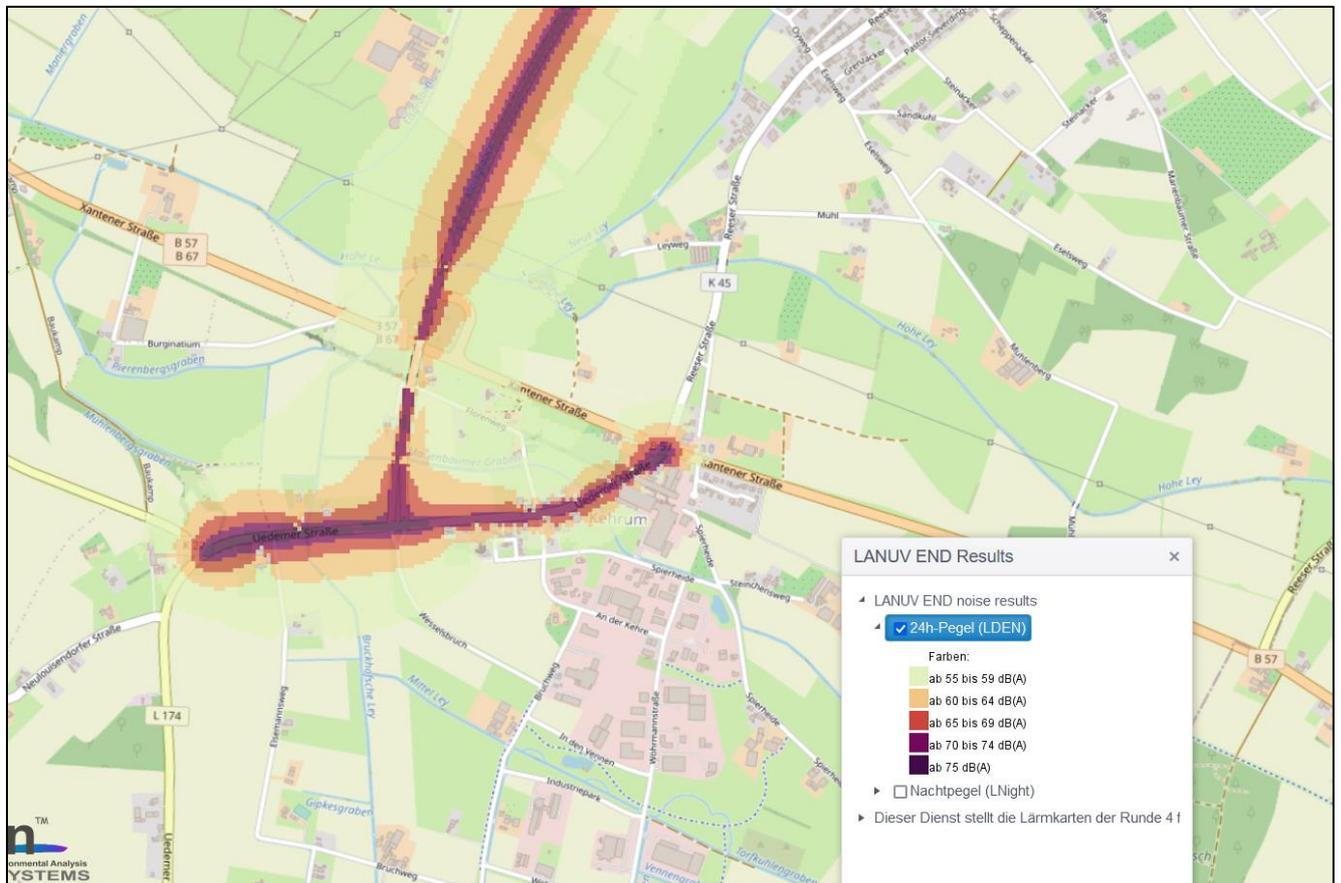




Abb. 8 Bereich B 67/L174 Kehrum



© ODEN 2023

11. Rechtsgrundlagen und Quellen

BImSchG Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundesimmissionsschutzgesetz, BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl I S. 1247; 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 1 des Gesetzes vom 9.12.2020 (BGBl I S. 2873)

LAI-Hinweise LAP Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI)-LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, dritte Aktualisierung, UMK-Umlaufbeschluss 40/2022, LAI-Beschluss 146. LAI, Stand 19.09.2022

LAP-Muster LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Hilfestellung und Anforderungen, Stand Juli 2023



ODEN

On-demand Environmental Analysis Pollution Model, bereitgestellt durch das Landesamt für Naturschutz und Umwelt (LANUV) unter: <https://nrw.odensystems.eu/Oden/> (abgerufen am 08.11.2023)