



FREUNDE DER ERDE

Stadt Korschenbroich
Amt 61 Stadtentwicklung, Planung
Sebastianusstraße 1

41352 Korschenbroich

**Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland LV NRW e.V.**

BUND-Ortsgruppe
Korschenbroich
Gerd Sack
Nordstr. 79
41352 Korschenbroich
Tel: 02161 / 672533
Fax: 02161 / 675449
e-mail:
bund.korschenbroich@bund.net

29. August 2018

**Stellungnahme zum Lärmaktionsplan Korschenbroich, 3. Stufe; (Öffentlichkeitsbeteiligung)
Zeichen: NE 28-09.09 IMS / 07.18 (Landesbüro Naturschutzverbände)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (Ortsgruppe Korschenbroich) beteiligt sich gem. § 47d Abs. 3 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) an der Aufstellung des Lärmaktionsplans der Stadt Korschenbroich (Stufe III).

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie überlässt es den zuständigen Behörden (hier: Stadt Korschenbroich) lärmintensive Bereiche so wie „Ruhige Gebiete“ zu identifizieren, deswegen gibt es auch keine Vorgaben.

Da die von den Landesbehörden dargestellten Auslösewerte keine gesundheitlich begründeten Schutzziele darstellen, haben die zuständigen Behörden eine erhebliche Gestaltungsfreiheit. Ziele für die Lärmbekämpfung in Korschenbroich sollten aufgrund heutiger Lärmwirkungsforschung neu festgelegt werden.

Lärmaktionspläne sind lt. EG-Umgebungslärmrichtlinie zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Gemäß § 47 b Satz 1 Nr. 1 BImSchG werden damit auch belästigende Geräusche im Freien als Umgebungslärm bezeichnet.

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.

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.

- 2 -

Eigentlich ist der Lärmaktionsplan Stufe III identisch mit Lärmaktionsplan Stufe II, 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.

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 EuGH 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 Infraschallbereich 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 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.

Konkretes zum Lärmaktionsplan, 3. Runde

Seite 2 LAP = Die L 361 nördlich Kleinenbroich wurde herausgenommen, weil die Verkehrszählung aus dem Jahre 2015 (DTV = 8189) geringfügig unter der Marke von 3 Mio/pro Jahr liegt.

Hier ist der Hinweis des Länderarbeitskreises Immissionsschutz (LAI) zur Lärmaktionsplanung auf eine geschlossene Straßenachse – 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.

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 Schutz vor Fluglärm (auch mit Beteiligung NRW) ernst, so ist die Aussage der Stadt wiederlegt.

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 Reallärmbetrachtung 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 Gesamtlärmbetrachtung erforderlich.
Insbesondere bei der Lärmaktionsplanung und der Durchführung von Maßnahmen ist auf den Gesamtlärm abzustellen“.

Da eine objektive Flugstreckenbetrachtung (generell sind bis zu einem Radius von 25 km um den Flugplatzbezugspunkt zu beschreiben) nicht stattgefunden 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.

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).

In Kleinenbroich liegt eine Dreifachposition vor, mit allen Verkehrslärmarten (Flug, Straße, Schiene). Dies führt zu signifikant stärkeren Belästigungsreaktionen und stärkeren Einbußen des Schlaferlebens, weil von einem kumulativen Effekt auszugehen ist.

Beim Flugverkehr muss noch hinzugefügt werden, dass oft durch flugbetriebliche Einflüsse (Schubänderung, Klappen- und Fahrwerkstellungen) zusätzliche Lärmpegel (Bereich Kleinenbroich/Kaarst) zu beobachten sind.

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.

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, dass signifikante Risikoerhöhungen für gesundheitliche Auswirkungen ab ca. 60 dB(A) Mittelungspegel (tags) und 50 dB(A) Mittelungspegel (nachts) 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.“

Auf Grund der kritischen Belastungssituation in Kleinenbroich durch Fluglärm ist es erforderlich, die Gesamtlärmeinwirkung zu ermitteln (z.B. gemäß VDI 2013 oder DIN 18005).

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.

Für Korschenbroich sollten folgende Ziele für das Allgemeinwohl umgesetzt werden.

Kurzfristiges Ziel:

Vermeidung erheblicher Belästigungen tags/nachts 55/45 dB(A) gemäß BImSchG.

Mittelfristiges Ziel:

Vermeidung von Belästigungen tags/nachts 50/40 dB(A) (städtebauliche Optimierung DIN 18005).

Langfristiges Ziel:

1 x 1 Umsetzung der anspruchsvollen Orientierungswerte der DIN 18005 die heute bereits in Städtebauplanungen eingehalten werden.

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 entsprechen die Hinweise aus 2003 nicht den realen Auswahlkriterien der meisten Städte (z. B. Mönchengladbach).

Hier Auszüge aus der LAI 2017:

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)).

Weiteres LAI Zitat:

„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.“

Rechtliche Bedeutung:

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.

Die vom BUND Korschenbroich vorgelegte Karte zur Klassifizierung „Ruhige Gebiete in Korschenbroich“ (wird nachgereicht) sollte von der Politik wie Verwaltung als gesundheitliche Chancengleichheit sowie ausgewogene Umweltgerechtigkeit für die Bürger Korschenbroichs betrachtet werden.

Es gilt der Grundsatz der vorsorgeschädlichen 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).

Die von uns genannten Bereiche „Ruhige Gebiete“ (Stellungnahme Stufe II, 31.5.2013) sollten erweitert werden, um Willi-Hannen-Park, Fischteichanlage, Buscherhof (Glehn), Niersauenlandschaft und Waldfriedhof.

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).

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 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.

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.
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.

Exemplarisch dazu einige Gerichtsurteile:

- 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).

- 2.) Ebenso Hess. VGH – Urteil v. 19.02.2014 – Az: 2 A 465/13, Leitsatz 6.
sowie juris Rz. 17 ff.
- 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 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.

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.

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 StVO 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 hingenommen 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.

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):

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.

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.

Weitere Abwägungsbelange der ALD, die der BUND Korschenbroich unterstützt:

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).

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).

Der Umsetzungsstand der Maßnahmen der 2. Runde – Straßenverkehr- kann man kurz beantworten: nichts umgesetzt, obwohl viele Möglichkeiten da waren.

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.

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). 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).

Im Fall des LAP ist die aufstellende Behörde die Stadt Korschenbroich.

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 weiter verfolgt) ist deshalb nicht nachvollziehbar.

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.

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.

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.

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.

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 (ImmobilienScout 24). Auch die Forderung eines Schallschutzausweises im Immobilienbereich rückt aufgrund des Impulses durch die Urteile des BGH immer näher.

Schienenverkehr

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.

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 „Schienenbonus“) kommen neue Sanierungsabschnitte hinzu. Dies sollte seitens der Verwaltung initiativ genutzt werden, um in das Lärmsanierungsprogramm aufgenommen zu werden.

Auch die von der DB erstellte Prognose für unsere Strecke muss analysiert werden, ob es sich nicht evtl. um eine Fehlprognose handelt.

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 Korschbroich 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.

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.

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“.

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 und eine positive Wirkung auf den Städtebau haben.

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 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).

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.

Verwendete Literatur

1. Leitlinie Schutzgut Menschliche Gesundheit
AG Menschliche Gesundheit
UVP-Gesellschaft e.V. (Selbstverlag, 2014, Hamm)
2. Heinrichs, E. efal (2015): TUNE ULR, Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie;
Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierung.
Im Auftrag des Umweltbundesamtes, Texte 33/2015, Dessau-Roßlau
3. S. Texte 33/2015
4. Prof. Limbourg, Maria (2006): Die Auswirkungen von Tempo 30 auf die Verkehrssicherheit.
Universität Duisburg-Essen, AG Mobilität und Verkehr
5. Peschel, U. (2013): Tempo 30 – Chancen, Hindernisse, Erfahrungen:
Zusammenfassung einer gemeinsamen Veranstaltung von Umweltbundesamt und Arbeitsring Lärm der DEGA am 13.11.2012, Lärmbekämpfung Bd. 8 (2013), S. 167-171
6. Schienenverkehrslärm Ursachen – Wirkungsschutz,
ALD, Arbeitsring Lärm der DEGA, 2018, Berlin