

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

16. Januar 2019

**Ergänzungsstellungnahme zum Lärmaktionsplan Korschenbroich, 3. Stufe;  
Zeichen: NE 28-09.09 IMS / 07.18 (Landesbüro Naturschutzverbände);  
hier 2. Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

alle unsere bisherigen Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan wurden seitens der Politik wie der Verwaltung bis heute nicht mit der nötigen Ernsthaftigkeit geprüft.

Die Behauptung der Stadt im Amtsblatt Nr. 23, das die Belastungsachsen Schiene nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans der Stadt Korschenbroich sind, sondern in einem eigenen Lärmaktionsplan behandelt werden, den das Eisenbahnbundesamt erstellt, ist zwar richtig wird aber deswegen nicht besser.

Warum?

Unsere Bahntrasse ist wegen der Zunahme der Güterzüge und Erhöhung der Streckengeschwindigkeit eine HotSpotstrecke. Dadurch liegt der Beurteilungspegel über 2,1 dB(A) höher als vorher.

Insofern ist die Prognose fehlgeschlagen.

Das EBA erfüllt auch nicht die Kriterien der EU Rahmenrichtlinie, weil:

- keine konkreten Lärminderungsmaßnahmen benannt werden
- keine Zielwerte (obwohl üblich) angegeben werden
- konkrete Lärmprobleme nicht berücksichtigt werden
- kein koordiniertes Vorgehen der Lärmaktionsplanung und Lärmsanierung erfolgte.

Auch die Frage der Gestörtheit durch die DB ist nicht brauchbar, weil keine allgemeine Umfrage stattfand (z.B. Soundscape).

Ein Großteil unserer Bevölkerung ist Mehrfachbelastungen aus zwei bis drei und mehr Lärmquellen ausgesetzt. Daher ist die Integration aller Lärmbelastungsquellen nicht nur sinnvoll sondern lt. EU Rahmenrichtlinie Bestandteil der Lärmaktionsplanung.

- 2 -

Unbestritten ist die Tatsache, dass insbesondere in Kleinenbroich der dominierende Luftverkehrsgeräuschpegel (weil höheres Einflussgewicht) zur Gesamtlärmbelastung beiträgt.

Nicht nur das Land macht auf Synergieeffekte der Lärmaktionsplanung und Luftreinhalteplanung aufmerksam.

Insofern wäre es interessant zu erfahren, was von den Flugzeugen (Richtung Düsseldorf + MG) in Flughafennähe (bis 20 km) im Landing-Take-off-Zyklus an Schadstoffen, insbesondere Feinstaub (PM 2,5), Stickoxide (NO<sub>x</sub>), Kohlenwasserstoff (HC), organische Kohlenwasserstoffe (NMVOC) ausgestoßen wird.

Hier gibt es keine ausreichenden, konkreten Daten und auch kein Monitoring.

Eine Möglichkeit etwas mehr Licht ins Dunkle zu bringen wäre die Anwendung der VDI Richtlinie 3787 Blatt 3 „Methoden zur Beschreibung der Luftqualität für die Stadt- und Regionalplanung.

Nur der politische Wille kann zur Klärung führen.

Im Weiteren wird die Stellungnahme mit Angabe der Seitenzahl aus dem LAP Bezug nehmen.

Seite 6 LAP:

Wie im LAP Korschenbroich 3. Runde aufgeführt ist das Ziel der EU Richtlinie schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermeiden. Dies erfüllt der LAP in Korschenbroich nicht.

Ebenso wird der Anwendungsbereich „Ruhige Gebiete“ (BImSchG) ignoriert.

Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete fehlen!

Obwohl 2013 eine Zusage seitens des Gutachters und der Verwaltung erfolgte.

Seite 7 LAP:

Hier heißt es: Gemäß § 47 Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionsplanung gehört .... und weiter:

Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Berücksichtigt wurde nichts.

Seite 8 LAP:

Zwar wird auf die DIN 1805-1 (Schallschutzfestsetzungen in Bebauungsplänen) hingewiesen, ohne aber die Beurteilungspegel darzustellen.

In erster Linie geht es beim Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen um die Straßenverkehrsordnung (StVO § 45).

### **Straßenverkehrslärm**

Für die durchschnittliche Lärmbelastung empfiehlt die LEG (Leitlinienentwicklungsgruppe WHO) stark, durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als **53 Dezibel (dB) L<sub>den</sub>** zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist.

Für die nächtliche Lärmbelastung empfiehlt die LEG stark, durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als **45 dB L<sub>night</sub>** zu verringern, weil nächtlicher Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit Beeinträchtigungen des Schlafes verbunden ist.

### **Schienenverkehrslärm**

Für die durchschnittliche Lärmbelastung empfiehlt die LEG stark, durch Schienenverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als **54 dB L<sub>den</sub>** zu verringern, weil Schienenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist.

Für die nächtliche Lärmbelastung empfiehlt die LEG stark, durch Schienenverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als **44 dB L<sub>night</sub>** zu verringern, weil nächtlicher Schienenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit negativen Auswirkungen auf den Schlaf verbunden ist.

### **Fluglärm**

Für die durchschnittliche Lärmbelastung empfiehlt die LEG stark, durch Flugverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als **45 dB L<sub>den</sub>** zu verringern, weil Fluglärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist.

Für die nächtliche Lärmbelastung empfiehlt die LEG stark, durch Flugverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als **40 dB L<sub>night</sub>** zu verringern, weil nächtlicher Fluglärm oberhalb dieses Wertes mit negativen Auswirkungen auf den Schlaf verbunden ist.

Gesundheitsvorsorge findet in Korschenbroich nicht statt!

Nicht mit den Auslösewerten 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts.

Obwohl in der EU Richtlinie klar auch die Rede von „Belästigungen durch Umgebungslärm“ ist, ignoriert dies die Politik und die Verwaltung.

Wobei nach den neuen Leitlinien für Umgebungslärm (WHO) gesundheitliche Beeinträchtigungen schon wesentlich früher eintreten.

Auch die Hinweise von Herrn Richard im Umweltausschuss am 22.11.2018 über die Lärmwirkungsforschung aus dem Jahr 2005 waren da nicht hilfreich.

Hinweise zur EU Richtlinie für Umgebungslärm der Europäischen Union (WHO 2018).

Seite 9 LAP:

Die Stadt ignoriert die Berücksichtigung der Belästigung durch Lärm.

Nach der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm:

Artikel 1

Ziel: Mit dieser Richtlinie soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, **einschließlich Belästigungen** durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder zu verhindern.

Weiter heißt es:

„Auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten mit dem Ziel, den Umgebungslärm soweit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann (s. WHO Leitlinien) zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu halten, in denen sie zufriedenstellend ist.“

Dies ist in Korschenbroich nicht annähernd umgesetzt.

In Artikel 3:

Der Lärmindex wurde seitens des LAP Korschenbroich nicht angegeben, obwohl sie genauere Einschätzungen der gesundheitlichen wie belästigenden Wirkungen zeigen:

„Lday“ (Taglärminde) und „Levenine“ (Abendlärminde) untereinander.

Die elementare Aussage in Artikel 3 steht unter Buchstabe r):

„Strategische Lärmkarte“, eine Karte zur Gesamtbelastung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet dargestellt werden, wie sie in vielen Städten schon dargestellt werden, wie z.B. Leipzig.

Die Aussage, die Stadt verwendet im LAP bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans die Auslösewerte 65 dB(A) für den  $L_{den}$  bzw. 55 dB(A)  $L_{night}$ , um entsprechend den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm weitgehend auszuschließen, ist irreführend. Diese Werte stehen mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen in Verbindung (s. WHO Leitlinie, Norah Studie, Sirene Studie sowie die Studie zum Fluglärm vom Sachverständigenrat für Umweltfragen).

Siehe die Leitlinien für Umgebungslärm (WHO 2018).

Gesundheitsvorsorge sollte zum Wohle der Allgemeinheit insbesondere der bisher benachteiligten Bürger auch von Parlamentariern ernst genommen werden.

Seite 31 LAP:

Die Darstellung sowie Hinweise zum Thema „Ruhige Gebiete“ im LAP sind aufgrund unserer Entwurfskarte „Ruhige Gebiete“ BUND Korschenbroich nicht mehr relevant (auch veraltet, nicht mehr aktuell anwendungsfähige Kriterien).

Unsere umfangreichen, zeitlich intensiven Messungen zeigen die tatsächlichen realen Lärmangaben an flugfreien Werktagen.

Die Behauptung im LAP (Seite 3) „die Stadt Korschenbroich befindet sich bezüglich der Auslösewerte des Lärmaktionsplans nicht im Lärmwirkungsbereich des Großflughafens Düsseldorf“ trifft so nicht zu, weil unsere Kurzkontrollen mit Flugverkehr (Lärmmessungen) z.T. an einigen Orten um mehr als 10 dB(A) höher waren.

Das bedeutet im Klartext, dass das Ausbleiben von Flugverkehr schon eine Reduzierung von 90 % Lärmbelastung ausmacht.

Dies sollte die Politik veranlassen, eine nach EU Richtlinie vorgegebene „strategische Lärmkarte“ als eine Karte zur Gesamtbewertung zu erstellen.

Interessant wäre, wenn die Verwaltung alle 18 Messstandorte in der Entwurfskarte „Ruhige Gebiete“ (BUND Korschenbroich) noch einmal durch ein Schallgutachten mit Flugverkehr erstellen lässt, um den Unterschied zu erfassen.

Um die von der WHO empfohlenen Werte von 45 dB  $L_{den}$  und 40 dB  $L_{night}$  einzuhalten bedarf es schon einiger Maßnahmen gegen Fluglärm.

Auch in Verbindung mit der Ausweisung neuer Bebauungsgebiete (Kleinenbroich) (s. a. DIN 1805-01).

Im Umweltausschuss am 22.11.2018 wurde beim Tagesordnungspunkt „Lärmaktionsplan“ auch vom Umweltausschussvorsitzenden Wolfgang Houben (Grüne) behauptet: Es habe vier Versuche gegeben, durch entsprechende Anträge der Stadt die Aufnahme in die Fluglärmkommission für den Flughafen Düsseldorf zu erwirken.

**Dies entspricht nicht den Tatsachen (vorsätzlich wahrheitswidrige Aussage).**

Kein Dementi noch eine Korrektur seitens der Verwaltung.

Lediglich ein formaler Antrag der Stadt nach § 32 b LuftVG vom 24.2.2004 liegt nach Aussage der Verwaltung vor (da keine Unterlagen mehr vorliegen, wartet man momentan auf ein Antwortschreiben vom Landesverkehrsministerium).

Ein Zusammenhang zwischen Belästigung und gesundheitliche Beeinträchtigung durch Lärm zur Schlafstörung wurde nicht untersucht, obwohl dieser Bestandteil der EU Richtlinie ist.

Die Bewertungen müssten u. E. nach den neuen Leitlinien für Umgebungslärm /WHO) vorgenommen werden, um die gesetzlich vorgegebene Vorsorgepflicht einzuhalten.

Seite 40 LAP:

Schon die Überschrift „Wirkung der ausgeführten Maßnahmen“ ist irreführend.

Weil keine Maßnahmen durchgeführt wurden

Interessant auch die Tatsache, dass die Fläche der lärmbelasteten Gebiete geringfügig zugenommen hat; nachts dagegen eine Verringerung der Anzahl Betroffener in allen Pegelbändern mit einem Schwerpunkt (?) im Pegelband einer hohen Lärmbelastung von 60 – 65 dB(A) eingetreten ist. Hier sollte zur Ursache der Abnahme eine detaillierte Begründung vorgelegt werden. Die Behauptung einer tendenziell geringen Abnahme der nächtlichen Betroffenheit ist momentan nicht nachvollziehbar. Sollte konkretisiert werden. Ganz abgesehen von den viel zu hohen Auslösekriterien.

Auch sei der Hinweis erlaubt, dass bei den Mindestanforderungen für die Ausarbeitung strategischer Lärmkarten (Richtl 2002 / 49 / EG Anhang IV) aktuelle, frühere oder vorhersehbare Lärmsituationen, ausgedrückt durch einen Lärmindex sowie Differenzkarten, auf denen die aktuelle Lage mit zukünftigen verglichen und dargestellt werden.

Und weiter:

In den Aktionsplänen sollten Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen, die sich belästigt fühlen, unter Schlafstörungen leiden oder anderweitig beeinträchtigt sind (so die Mindestanforderungen für Aktionspläne) angegeben werden.

Seite 47 LAP:

Korrekturvorschlag: statt B 382 jetzt L 382

Seite 45/53 LAP:

In Bezug auf die hier genannten Abschnitte der L 381 sollte auch der Schutz vor verkehrsbedingten Erschütterungen eingehalten werden.

Laut Klaus-Ludwig Hans (1) sind Verkehrsbeschränkungen zu Gunsten von Grundstückseigentümern zum Schutz vor verkehrsbedingten Erschütterungen möglich (§ 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 5 StVO).

Und weiter heißt es:

„§ 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 5 StVO kann auch Einzelnen einen Anspruch auf straßenverkehrsbehördliches Einschreiten zum Schutz vor Eigentumsbeeinträchtigungen durch unzulässigen bzw. übermäßigen Verkehr (hier: durch Schwerlastverkehr hervorgerufene Erschütterungen und Gebäudeschäden) vermitteln. (Leits. BVerwG Urt. V. 26.9.2002 – 3 C 9.02.2 fs 2003, 147 f = NJW 2003, 601 = DAR 2003, 44). Also wenn eine Verletzung seiner geschützten Individualinteressen in Betracht kommen berücksichtigt werden.

Besonders wenn nachgewiesene Gesundheitsbeeinträchtigungen eingetreten sind.

Die Verwaltung kann heute am Tag kurzfristig Maßnahmen, wie z. B. Aufstellung von geschwindigkeitsbeschränkenden Verkehrszeichen anordnen.

Die Politik kann einen Beschluss fassen, um derartige Möglichkeiten zur Lärmreduzierung mit all den positiven Begleiterscheinungen (s. BUND Stellungnahme, August 2018) kurzfristig umzusetzen.

Seite 65 LAP:

Die langfristige Strategie sollte korrigiert und die Empfehlungen aus den Leitlinien für Umgebungslärm (WHO) übernommen werden.

Wir bitten, die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung, die von uns vorgetragene Fakten in den neuen Lärmaktionsplan (3. Runde) zu integrieren und somit der gesundheitlichen Vorsorgepflicht nachzukommen.

Mit umweltfreundlichen Grüßen  
Gerd Sack

BUND Korschbroich

## Literaturangabe

- 1) Klaus-Ludwig Hans;  
Das Verkehrsrechtliche Mandat, Band 3: Verkehrsverwaltungsrecht  
Deutscher Anwalt Verlag, Bonn
- 2) Fluglärmpolitik des Landes NRW  
Papier 10 + 9 Eckpunkte zur Verbesserung des gesetzlichen Schutzes vor Fluglärm  
der Arbeitsgruppe „Schutz vor Fluglärm“
- 3) Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region  
Weltgesundheitsorganisation (WHO), 2018, Denmark  
([www.euro.who.int/env-noise-guidelines](http://www.euro.who.int/env-noise-guidelines))
- 4) Schienenverkehrslärm  
Ursachen-Wirkungen-Schutz  
ALD – Schriftenreihe Band 3 (2018)  
Arbeitsring Lärm der DEGA, Berlin
- 5) SIRENE: Kurz- und langfristige Auswirkungen der Verkehrslärmbelastung, 2017, Basel  
([www.Sirene-studie.ch](http://www.Sirene-studie.ch))
- 6) NORAH Studie Wissen Nr. 6  
forum flughafen region  
Gemeinnützige Umwelthaus GmbH  
65451 Kelsterbach, 2015  
([norah@umwelthaus.org](mailto:norah@umwelthaus.org))