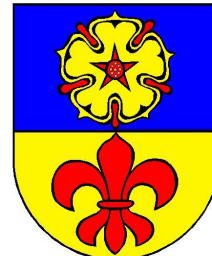


Lärmaktionsplan der Stadt Kevelaer



gemäß RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

und

§ 47a – 47f des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverun-
reinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-
Immissionsschutzgesetz - BImSchG)

Stadt Kevelaer
Abteilung 2.1 – Stadtplanung

Juni 2013

1. Einleitung und rechtliche Grundlagen	3
2. Ergebnisse aus der Lärmkartierung	4
3. Ergebnisse der Lärminderungsplanung von 2003	6
4. Maßnahmen zur Lärmreduzierung	7
5. Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung	10
6. Zusammenfassung	11
Anlage 1	
Bericht über die Lärmkartierung der Stufe 1	13
Anlage 2	
Bericht über die Lärmkartierung der Stufe 2	21

1. Einleitung und rechtliche Grundlagen

Die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) wurde am 25. Juni 2002 vom europäischen Parlament und dem Rat der europäischen Union erlassen. Damit wurde ein gemeinsames Konzept festgelegt, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder zu mindern.

Durch die Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 24. Juni 2005 und Erlass der Verordnung über die Lärmkartierung vom 06. März 2006 (34. BImSchV) erfolgte die Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie in Bundesrecht. In den Paragraphen 47 a bis f BImSchG sind die wesentlichen Inhalte der EG-Umgebungslärmrichtlinie übernommen.

- § 47 a regelt den Anwendungsbereich: Lärmarten und zu betrachtende Bereiche
- § 47 b definiert Begriffe: „Umgebungslärm“, „Ballungsraum“, „Hauptverkehrsstraße“, „Haupteisenbahnstrecke“, „Großflughafen“
- § 47 c macht Vorgaben für die Lärmkarten: Termine, Mindestanforderungen, Überprüfung / Überarbeitung, Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit, Berichterstattung an EU und Bund.
- § 47 d macht Vorgaben für Lärmaktionspläne: Termine, Mindestanforderungen, Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit, Umsetzung/Durchsetzung der Maßnahmen, Überprüfung / Überarbeitung, Bericht an EU und Bund.
- § 47 e legt fest, welche Behörden in Deutschland für welche Aufgaben zuständig sind. In Nordrhein-Westfalen sind die Städte und Gemeinden für die Kartierung und Aktionsplanung zuständig. Ausnahme: Lärm von Schienenwegen des Bundes kartiert das Eisenbahnbundesamt.
- § 47 f ermächtigt die Bundesregierung weitere Verordnungen zur Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie zu erlassen:

In Nordrhein-Westfalen sind die Städte und Gemeinden für die Lärmkartierung zuständig. Handelt es sich um Lärm des Schienenverkehrs auf Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes, wird dieser vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) kartiert.

Die Gemeinden werden bei der Berechnung der Lärmkarten durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW) unterstützt. Das LANUV betreibt eine moderne Lärmdatenbank mit den notwendigen Daten für die Lärmkartierung und berechnet die Lärmkarten.

Für Nordrhein-Westfalen sammelt das LANUV NRW die fertigen Lärmkarten und Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden und teilt diese Informationen dem Umweltbundesamt mit. Das Umweltbundesamt leitet diese Meldungen an die EU weiter.

Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, den Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach gemeinsamen Methoden zu erfassen und auf dieser Grundlage Aktionspläne zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen zu erarbeiten. Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Verringerung der Gesamtlärmbelastung in dem betrachteten Gebiet. Die Festlegung von Maßnahmen sowie die Entscheidung über deren Reihenfolge, Ausmaß und zeitlichen Ablauf liegen im Ermessen der zuständigen Behörde.

Bei der Aufstellung eines Lärmaktionsplans ist die Öffentlichkeit zu informieren und ihr ist Gelegenheit zu geben, an der Erarbeitung mitzuwirken. Die Richtlinie legt für die genannten Aufgaben einen verbindlichen Terminplan fest: In der ersten Stufe mussten bis zum 30. Juni 2007 für Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern, Hauptverkehrsstraßen mit mehr

als 6 Mio. Kfz/Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr sowie Großflughäfen Lärmkarten und bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne erstellt werden. Fünf Jahre später (30. Juni 2012/18. Juli 2013) folgt die zweite Stufe für Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern, Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr.

Gemäß Runderlass „Lärmaktionsplanung“ des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW (MUNLV) vom 07.02.2008 liegen Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{den}^1 von 70 dB(A) oder ein L_{night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird.

Weitere Informationen zur Umgebungslärmrichtlinie, der Lärmkartierung mit den Ergebnissen und Lärmkarten sowie zur Lärmaktionsplanung finden sich unter www.umgebungslaerm.nrw.de.

2. Ergebnisse aus der Lärmkartierung

Lärmkartierung der ersten Stufe

Gemäß § 47 c Abs. 1 musste bis zum 30.06.2007 eine Lärmkartierung für alle Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohner, für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen erarbeitet werden. Die Aufbereitung der Daten wurde vom LANUV übernommen und die Ergebnisse Mitte Januar 2008 zur Verfügung gestellt worden. Bei dieser Erarbeitungsstufe war Kevelaer lediglich durch die Bundesautobahn A 57 mit 7,1 bzw. 10,0 Millionen Kfz/Jahr betroffen. Es wurde festgestellt, dass der von der BAB 57 ausgehende Straßenverkehrslärm sich im Gebiet der Stadt Kevelaer nur geringfügig auswirkt. Von den Auslöselärmwerten $L_{den} = 70$ dB(A) und $L_{night} = 60$ dB(A), bei denen eine Lärmaktionsplanung durchgeführt werden muss, sind keine Wohnungen betroffen. Der Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Kevelaer vom 29.01.2008 wurde am 26.02.2008 an das LANUV geschickt, das die Informationen landesweit sammelt und an das Bundesumweltministerium zur weiteren Berichterstattung an die Europäische Union weiterleitet. Eine Lärmaktionsplanung zur ersten Stufe wurde nicht durchgeführt, da die Prüfung zur Lärmsituation im Rahmen der ersten Stufe ergeben hat, dass von den Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Millionen Kfz/Jahr keine Lärmprobleme ausgehen.

Der Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Kevelaer zur ersten Stufe vom 29.01.2008 mit den Lärmkarten für L_{den} und L_{night} ist als Anlage 1 beigefügt.

Lärmkartierung der zweiten Stufe

Zu den Hauptverkehrsstraßen der zweiten Untersuchungsstufe mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr gehören neben der BAB 57 die Bundesstraße B 9 (Kleverstraße/Kölner Straße) auf ganzer Länge im Stadtgebiet sowie die Landesstraße L 491 (Rheinstraße/Kevelaerer Straße) von der Kreuzung mit der B 9 bis zur Ortsmitte Winnekendonk zur Kreuzung mit der Kervenheimer Straße. Die Lärmkarten für L_{den} und L_{night} sind als Anlage 2 beigefügt.

¹ Zur integralen Kennzeichnung der Lärmbelastung über ein Jahr wird als Größe der **L_{den}** (Level day, evening, night) verwendet. Es handelt sich dabei um einen (energetisch gemittelten) Dauerschallpegel im Jahresmittel, bei dem die Pegel in den Abendzeiten (18:00 – 22:00 Uhr) um 5 dB und in den Nachtzeiten (22:00 – 06:00 Uhr) um 10 dB erhöht in den Gesamtpegel eingehen. Der **L_{night}** dient als Nachtlärmindex der Beurteilung der Nachtruhe in Bezug auf Schlafstörungen. Er ist der (energetisch gemittelte) Dauerschallpegel über alle Nächte eines Jahres.

Die Einwirkungen des Straßenverkehrslärms wurden vom LANUV mit folgenden Ergebnissen rechnerisch ermittelt:

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²	7,26	1,58	0,33

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	292	96	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	440	171	144	58	0
L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	221	167	72	0	0

Die Schienenstrecke Kleve-Düsseldorf wurde vom zuständigen Eisenbahnbundesamt nicht als Haupteisenbahnstrecke klassifiziert, so dass hierfür keine Lärmkartierung vorgenommen wurde. Das Stadtgebiet von Kevelaer wird ebenfalls von keinem Großflughafen betroffen.

Die Ergebnisse zur BAB 57 haben sich erwartungsgemäß gegenüber der Lärmkartierung der ersten Stufe nicht relevant geändert. Lärmkonflikte, die eine Lärmaktionsplanung erforderlich machen, werden nach wie vor nicht festgestellt.

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die an der BAB 57 in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	60	29	0	0	0
L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	41	7	0	0	0

Demgegenüber sind an der B9, vor allem aber an der L 491 zahlreiche Wohnungen und Personen von Lärmwerten über den im Runderlass des MUNLV angegebenen Pegeln von L_{den} 70 dB(A) oder L_{night} 60 dB(A) betroffen:

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die an der B 9 in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	284	55	26	5	0
L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	84	39	9	0	0

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die an der L 491 in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	97	92	118	53	0
L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	89	125	62	0	0

Der von der LANUV erstellte Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Kevelaer zur zweiten Stufe vom 28.09.2012 mit den Lärmkarten für L_{den} und L_{night} ist als Anlage 2 beigelegt.

3. Ergebnisse der Lärminderungsplanung von 2003

Die Stadt Kevelaer hat 2003 eine Lärminderungsplanung gemäß § 47 a BImSchG der Fassung von 1990 durch das Büro Uppenkamp + Partner, Ahaus, erstellen lassen. Dabei wurden in einer Lärmanalyse die Quellarten Straße, Schiene, Sport bzw. Freizeit sowie Fluglärm untersucht und die erforderlichen Schallimmissions- und Konfliktpläne erstellt. Die Ergebnisse der Lärmanalyse zeigten, dass die Hauptlärmquellen, welche zu Konflikten an schutzbedürftigen Nutzungen führen, der Straßen- und Schienenverkehr sind. Weitere potenzielle Konfliktbereiche zeigten sich im Nahbereich von Sportanlagen. Durch die damals voraussehbaren Flugbewegungen des Flughafens Niederrhein in der Gemeinde Weeze waren keine wesentlichen Konflikte zu erwarten.

Basierend auf den Ergebnissen der Konfliktanalyse wurden für die Lärmarten Straße und Schiene potentielle Maßnahmen zur Lärminderung erarbeitet und auf Minderungswirkung, Kosten und Umsetzbarkeit untersucht.

In Bezug auf die in dieser Lärmaktionsplanung zu untersuchenden Lärmquellen und Straßenzüge wurden folgende mögliche Minderungsmaßnahmen festgestellt:

Bereich	Maßnahme	pot. Minderung
B 9 im Bereich der geschlossenen Bebauung	Verkehrsverlagerung durch den zweiten Bauabschnitt der Südumgehung Kevelaer-Winnekeendonk (OW I)	
	Senkung der Fahrgeschwindigkeit auf max. 50 km/h	2,0-2,2 dB
	Aktiver Lärmschutz (Lärmschutzwand)	
	Riegelbebauung zur Schallabschirmung	
Wohnbebauung an der L 491 in Kevelaer (Rheinstraße)	Verkehrsverlagerung durch den zweiten Bauabschnitt der Südumgehung Kevelaer-Winnekeendonk (OW I)	
	Ausbau des ÖPNV- und des Radverkehrsnetzes	
	Senkung der Fahrgeschwindigkeit auf max. 30 km/h durch Beschilderung und bauliche Maßnahmen	2,6-3,0 dB
Wohnbebauung an der L 491 in Winnekeendonk (Kevelaerer Straße)	Verkehrsverlagerung durch den zweiten Bauabschnitt der Südumgehung Kevelaer-Winnekeendonk (OW I)	
	Ausbau des ÖPNV-Netzes	
	Aktiver Lärmschutz (Lärmschutzwand)	

Weiter wurde auf die Möglichkeit von passiven Schallschutzmaßnahmen durch den Einbau von Lärmschutzfenstern hingewiesen.

Zu den Realisierungsmöglichkeiten der angesprochenen Maßnahmen wurden allerdings wesentliche Einschränkungen gemacht. Die Fortführung der Umgehungsstraße befand sich erst im Vorentwurfsstadium, so dass ein Baubeginn noch nicht absehbar war. Für Regelungen zur Senkung der Fahrgeschwindigkeit ist das Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger erforderlich. Für aktive Lärmschutzmaßnahmen durch Wände oder Bebauung muss ausreichender Raum vorhanden sein. Das ÖPNV-Netz ist mit den Bürgerbussen weitgehend ausgebaut. Radwege sind weitgehend vorhanden.

Im Nachgang zur Lärminderungsplanung wurden folgende Maßnahmen ergriffen.

- Das Planfeststellungsverfahren für den zweiten Bauabschnitt der Umgehungsstraße OW I wurde 2010 mit dem Anhörungsverfahren eingeleitet, ist aber bisher noch nicht abgeschlossen worden. Vor allem ist die Finanzierung der Baumaßnahme noch nicht gesichert, so dass die Realisierung und damit die erwartete Entlastung der L 491 ungewiss ist.
- Für eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf der B 9 im Abschnitt zwischen der Rheinstraße und der Lindenstraße auf 50 km/h wurde versucht, das Einvernehmen mit Straßen.NRW als Straßenbaulastträger und mit der Polizeibehörde herzustellen. Die Maßnahmen wurde jedoch von beiden Stellen abgelehnt.
- Der straßenbegleitende Radweg an der L 491 (Rheinstraße) wurde in 2009 erneuert. Die Radwegquerungen wurden farbig markiert.
- Die herbstlichen Rübentransporte als erhebliche Lärmquelle werden seit dem Herbst 2008 durch Verkehrsanordnungen so umgeleitet, dass die Rheinstraße nicht mehr befahren wird. Dies führt allerdings zwangsläufig zu einer Zunahme der Belastung auf der B 9.
- Auf der L 491 (Rheinstraße) wurde am 11.12.2012 eine Geschwindigkeitsbegrenzung in den Nachtstunden auf 30 km/ angeordnet.

4. Maßnahmen zur Lärmreduzierung

Bereits durchgeführte Maßnahmen

Die Problematik aufgrund des Verkehrslärms auf den im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtenden Straßenzügen ist seit langer Zeit bekannt. Diese Bereiche waren demnach auch Gegenstand der Lärminderungsplanung aus 2003. Wie sich aus den statistischen Daten der Lärmkartierung ersehen lässt, sind an der L 491, vor allem im Bereich der Rheinstraße zwischen der B 9 und der Niersbrücke deutlich mehr Menschen betroffen, als an der B 9. Die Planungen zur Lärminderung zielen daher im Wesentlichen auf diesen Abschnitt der Landesstraße.

Verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Situation wurden in den vergangenen Jahren bereits ergriffen:

- Forcierung des Baus der Umgehungsstraße Kevelaer Winnekendonk, um auf Dauer eine Verkehrsentslastung der L 491 zu erreichen,
- Verbesserung der Radwegeverbindung entlang der L 491, um die Nutzung des Fahrrades zu attraktiveren,
- Attraktivierung des Bahnhofs mit Errichtung einer Radstation und weiteren Fahrradabstellplätzen, um die Nutzung der Bahnverbindung zu verbessern
- Reparatur der Kanaldeckel in der Rheinstraße, um die Lärmbelästigung zu reduzieren
- Verlagerung der Rübentransporte von der L 491,
- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in den Nachtstunden auf der L 491 (Rheinstraße),

Zukünftige Maßnahmen

Beide hier in Rede stehenden Straßenzüge dienen im Wesentlichen dem überörtlichen Verkehr. Allerdings unterscheiden sich sowohl die verkehrliche und bauliche Situation, die Betroffenheit und die potenziellen Möglichkeiten zur Einflussnahme erheblich voneinander. Daher werden die beiden Straßenzüge im Folgenden getrennt behandelt.

Bundesstraße B 9

Die B 9 trägt einen wesentlichen Teil der Nord-Süd-Verkehre im Kreis Kleve und damit der Anbindung an die benachbarten kreisangehörigen Kommunen. Als Alternative kommt lediglich die BAB 57 in Betracht, die allerdings die Aufgaben der B 9 nur beschränkt übernehmen kann. Eine wesentliche Verkehrsreduzierung ist daher für die B 9 durch Verkehrsverlagerungen auf andere, weniger konfliktbehaftete Straßenverbindungen nicht zu erwarten. Für die Lärmaktionsplanung ist lediglich der Abschnitt innerhalb der Ortsdurchfahrt relevant. Der Neubau einer Umfahrung der bebauten Bereiche Kevelaers ist nicht geplant.

Auf einem Teilabschnitt der B 9 zwischen der Rheinstraße und der Lindenstraße gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h, ansonsten innerhalb der Ortsdurchfahrt von 50 km/h. Im Nachgang zur Lärminderungsplanung aus 2003 wurde die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung von 70 auf 50 km/h geprüft. Sowohl der Straßenbaulastträger Straßen.NRW als auch die Kreispolizeibehörde lehnten diese Maßnahmen ab mit der Begründung, eine relevante Entlastung der Anwohner sei durch die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht zu erwarten.

Die Lärmbelastung könnte durch Lärmschutzwände reduziert werden. Die höchsten Lärmwerte werden allerdings an den Wohnhäusern in unmittelbarer Nähe zur Fahrbahn erreicht, die mit einer Lärmschutzwand nicht abgeschirmt werden können. Eine Lärminderung wäre allenfalls in geringer belasteten Bereichen möglich. Da auch absolut nur wenige Personen betroffen sind, wäre die Errichtung einer Lärmschutzwand unverhältnismäßig.

Grundsätzlich kann eine Reduzierung der Verkehrsbelastung durch eine stärkere Nutzung von ÖPNV und Fahrrad erreicht werden. Das wesentliche ÖPNV-Angebot in Nord-Süd-Richtung stellt die Bahnlinie Kleve-Düsseldorf dar. Mit einem 30-Minutentakt zu den Hauptverkehrszeiten ist hiermit eine gute Anbindung gegeben. Eine Verdichtung des Taktes ist nicht zu erwarten. Mit der abgeschlossenen Sanierung des Bahnhofs und des Umfeldes wurden die Möglichkeiten der Stadt Kevelaer zur Verbesserung der Situation weitgehend ausgeschöpft.

Im Bereich der Ortsdurchfahrt gibt es entlang der B 9 keinen Radweg. Allerdings gibt es weitaus attraktivere Radwegeverbindungen zu den Nachbarkommunen oder zu den über die B 9 erreichbaren Zielen, so dass ein Radweg an diesem Straßenabschnitt zu keiner Verkehrsentslastung führen würde.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat angekündigt, die Fahrbahndecke der B 9 im Abschnitt zwischen der Lindenstraße und der Esso-Tankstelle voraussichtlich Mitte 2013 zu erneuern und dabei mit einer Asphaltbetondeckschicht mit dem Größtkorn 8mm auf einer hochstandfesten Asphaltbinderlage auszustatten. Dadurch wird eine Reduzierung der Lärmemissionen um 2-3 dB(A) erwartet.

Nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)² kann eine Bezuschussung von passiven Schallschutzmaßnahmen

² Mit dem RdErl. d. Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr - 711-13-34/42 (1.1.2003: MVEL) v. 25.8.1997 „Verkehrslärmschutz an Straßen in der Baulast des Bundes und der Landschaftsverbände“ wird die VLärmSchR 97 im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen in Nordrhein-Westfalen eingeführt.

als freiwillige Leistung im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel des Landes NRW beim Straßenbaulastträger beantragt werden. Dazu ist die Überschreitung der Grenzwerte von 70 dB (A) am Tage oder 60 dB (A) bei Nacht nach dem Berechnungsverfahren der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) nachzuweisen. Die Ergebnisse der Lärmkartierung sind dazu nicht aussagekräftig genug. Außerdem ergeben sich geringere Belastungen nach der angekündigten Sanierung der Fahrbahndecke.

Landesstraße L 491

Die L 491 (Rheinstraße) stellt in Kevelaer ab der B 9 in östlicher Richtung die Ortsausfahrt und die Verbindung zu den Ortschaften Winnekendonk und Kervenheim sowie zur Anschlussstelle Sonsbeck der BAB 57 dar. In Winnekendonk dient die L 491 (Kevelaerer Straße/Sonsbecker Straße) als Ortsdurchfahrt. Vor allem wegen der direkten Anbindung an die Autobahnauffahrt wird dieser Abschnitt der L 491 intensiv genutzt. Innerhalb der Ortslagen Kevelaer und Winnekendonk wird der Straßenzug von teils lockerer, teils geschlossener Bebauung gesäumt.

Zu der direkten Verbindung zwischen Kevelaer und Winnekendonk gibt es keine alternative Streckenführung. Bisher ist über diesen Straßenzug auch die direkte und kürzeste Anbindung an die BAB 57 gewährleistet. Als Alternative ist seit längerer Zeit der Neubau des zweiten Bauabschnitts der L 486n - südliche Umgehung von Kevelaer und Winnekendonk - (OW I) geplant. Das Planfeststellungsverfahren wurde eingeleitet, ist derzeit aber noch nicht abgeschlossen. Im Weiteren wird die Realisierung von der Finanzierungsmöglichkeit abhängen.

Die OW I wird wesentlich zur Entlastung der L491 auf dem hier in Rede stehenden Streckenabschnitt beitragen, da sich dadurch im Zusammenhang mit dem bereits fertig gestellten ersten Bauabschnitt eine direkte Anbindung des Ortsbereichs Kevelaer und der Kevelaerer Gewerbegebiete an die Autobahn ergibt. Darüber hinaus werden über diese Verbindung die verkehrsträchtigen Ziele Freizeitpark „Irrland“ in Kevelaer-Twisteden und der Flughafen Niederrhein in Weeze-Wemb angebunden werden. Eine unmittelbare Entscheidungsmöglichkeit zu der weiteren Planung und deren Umsetzung hat die Stadt Kevelaer nicht. Allerdings wird natürlich auf allen offen stehenden Ebenen versucht, die Planung und Baumaßnahme zu forcieren und zu unterstützen.

Von der Interessengemeinschaft „pro OW I“ wurde zuletzt mit Schreiben vom 26.03.2012 eine Sperrung der L 491 zwischen der B 9 und der Stadtgrenze zur Gemeinde Sonsbeck für den Schwerlastverkehr oberhalb von 7,5 t beantragt. Dadurch sollte eine Verlagerung dieses Verkehrsanteils, der die BAB 57 ansteuert, auf die B 9 und anschließend ab Wissen auf die L 464 zur Anschlussstelle Uedem erreicht werden. Nach Abstimmung mit den betroffenen Behörden und Abwägung aller relevanten Argumente kommt die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Kevelaer zu der Auffassung, dass die beantragte Sperrung eine unverhältnismäßige Einschränkung der Interessen der Allgemeinheit gegenüber den Individualinteressen der einzelnen Anwohner darstellt³. Der Rat der Stadt Kevelaer hat sich dieser Auffassung in seiner Sitzung am 27.09.2012 angeschlossen.

Allerdings wurde auf Betreiben der Interessengemeinschaft im Sommer 2012 eine separate Verkehrszählung im Auftrag des Landesbetriebs Straßenbau NRW auf der Rheinstraße durchgeführt, weil auf diesem Straßenabschnitt keine Zählstelle zur Bundesverkehrszählung vorliegt und deshalb keine verlässlichen Zahlen verfügbar waren. Aufgrund der Ergebnisse dieser Zählung und den daraus ermittelten Beurteilungspegeln ergibt sich eine erhebliche Überschreitung der Richt- und Auslösewerte um bis zu 2,9 dB(A) für den Tagwert und bis zu

³ Sitzungsvorlage 660 / 2012 für den Ausschuss für Stadtentwicklung des Rates der Stadt Kevelaer am 04.09.2012, einzusehen unter <http://www.kevelaer.de/C1257655002E79CD/HTML/FE348DDD32429300C1257A520032D704?openDocument>

4,7 dB(A) für den Nachtwert. Der Landesbetrieb sieht daher einen Handlungsbedarf und schlägt neben der geplanten Sanierung der Fahrbahndecke eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in den Nachtstunden vor. Durch die geringere Geschwindigkeit wird eine Entlastung um durchschnittlich 2,5 dB(A) bewirkt.

Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in den Nachtstunden zwischen 22.00 und 06.00 Uhr im Abschnitt der L 491 zwischen der B 9 und der Niersbrücke wurde am 11.12.2012 verkehrsrechtlich angeordnet.

Die verkehrsrechtliche Anordnung einer maximalen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in den Nachtstunden für die L 491 innerhalb der Ortsdurchfahrt Winnekendonk wurde geprüft. Sowohl die Polizei als auch Straßen NRW als zuständiger Straßenbaulastträger haben sich gegen eine solche Beschränkung ausgesprochen. Eine Lärmberechnung kommt zu dem Ergebnis, dass die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie StV nur an zwei kurzen Teilbereichen geringfügig überschritten werden. Eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf maximal 30 km/h in der Ortsdurchfahrt ist nach den Vorgaben der StVO in diesem Fall nicht umsetzbar.

Nach Auskunft des Landesbetriebs Straßenbau NRW ist eine Fahrbahnsanierung der B 9 zwischen der Lindenstraße und der Esso-Tankstelle sowie der Rheinstraße zwischen der B 9 und der Niersbrücke für Mitte 2013 geplant. Hierbei soll eine Asphaltbetondeckschicht mit dem Größtkorn 8mm auf einer hochstandfesten Asphaltbinderlage aufgebracht werden, die bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h eine Reduzierung der Lärmemissionen um 4 dB(A) bewirkt. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h bewirkt diese Deckschicht immerhin noch eine Reduzierung um 2-3 dB(A). Im Rahmen der Sanierungsarbeiten werden außerdem die lärmemittierenden Kanaldeckel mit selbstnivellierenden Abdeckungen versehen, was eine weitere Lärmreduzierung bewirkt.

Die Kombination der Fahrbahnerneuerung mit der nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierung wird eine geringere Lärmbelastung um 6,5 dB(A) ergeben.

Die Möglichkeit, die Lärmbelastung durch Lärmschutzwände zu reduzieren, ist an der L 491 in den Bereichen der Ortsdurchfahrten, die von Wohnhäusern gesäumt werden, nicht gegeben. Es ist kein ausreichender Raum vorhanden und es werden praktisch alle Gebäude von der Durchgangsstraße aus erschlossen.

Zwischen Kevelaer und Winnekendonk verkehren die ÖPNV-Linien Nr. 37 und 53 der NIAG sowie die Bürgerbusse Kevelaer-Winnekendonk und zumindest teilweise Kevelaer-Kervenheim. Insgesamt ergibt sich daraus ein ausreichendes Angebot, das ohne unverhältnismäßigem Aufwand nicht zu erweitern ist. Eine Verkehrsentslastung durch ein erweitertes ÖPNV-Angebot ist daher unrealistisch.

Entlang der L 491 gibt es zwischen der B 9 und Winnekendonk mit Weiterführung bis Sonsbeck einen straßenbegleitenden Radweg, der im Abschnitt der Ortsdurchfahrt Kevelaer 2009 erneuert wurde. Im Bereich der Ortsdurchfahrt Winnekendonk wurde der Radweg in den Jahren 1998/2000 im Zuge der Umgestaltung und Sanierung der Kevelaerer Straße neu ausgebaut. Alle Querungen der abzweigenden Seitenstraßen wurden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit rot markiert. Ab der Kreuzung mit der B 9 wurde auf der stadteinwärts führenden Strecke ein beidseitiger Schutzstreifen für den Radverkehr angelegt. Für den Freizeit-Radverkehr existieren über die St. Georgs-Brücke bzw. über die Niersstraße alternative und attraktive Radverkehrsstrecken. Begleitende Maßnahmen können allenfalls die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur in der Kevelaerer Innenstadt und die Optimierung verschiedener Knotenpunkte zur Erhöhung der Sicherheit für Fahrradfahrer und damit zur stärkeren Nutzung des Fahrrades gegenüber dem Auto sein.

Passive Schallschutzmaßnahmen an den Wohngebäuden können nach den gleichen Richtlinien wie für Bundesfernstraßen auch für Landesstraßen beantragt werden⁴. Auch hier erfolgt die Bewilligung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel aufgrund einer Berechnung der Lärmbelastung für den konkreten Einzelfall.

5. Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung

Gemäß Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung des Rates der Stadt Kevelaer vom 28.01.2013 wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Kevelaer am 20.03.2013 öffentlich bekannt gemacht und hat in der Zeit vom 02.04.2013 bis einschließlich zum 02.05.2013 öffentlich zur Einsichtnahme ausgelegen. Der Entwurf wurde bis zur Erstellung der Endfassung über die Internetseite der Stadt Kevelaer zur Verfügung gestellt.

Der Öffentlichkeit wurde in der Zeit der Offenlage und für die Dauer von weiteren zwei Wochen die Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Gleichzeitig wurden die betroffenen Träger öffentlicher Belange informiert und zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.

In der Zeit der Offenlage und bis zur Erstellung der Endfassung wurden keine Stellungnahmen, Anregungen oder Bedenken eingereicht.

6. Zusammenfassung

Der Lärmaktionsplan wird auf der Grundlage der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm und den Paragraphen 47a – 47f des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) erstellt. Zu der hiermit vorgelegten Entwurfsfassung wird die Öffentlichkeit beteiligt. Die Ergebnisse der Beteiligung fließen im Rahmen der Abwägung in die Endfassung ein, die abschließend vom Rat der Stadt Kevelaer beschlossen wird.

Die vom LANUV durchgeführte Lärmkartierung der ersten Stufe von 2007 ergab im Stadtgebiet Kevelaer keine Betroffenheit, da lediglich die BAB 57 ein jährliches Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Mio. Kfz aufweist. Eine Lärmaktionsplanung war nicht erforderlich.

Die Lärmkartierung der zweiten Stufe bezog die B 9 sowie die L 491 zwischen der B 9 und der Ortsmitte Winnekendonk als Straßenzüge mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr zusätzlich mit ein. Vor allem im Bereich der Rheinstraße in Kevelaer ermittelten sich zahlreiche Überschreitungen der Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung.

Unter anderem für diese Straßenzüge war bereits 2003 eine Lärminderungsplanung durchgeführt worden, bei der festgestellt wurde, dass die Möglichkeiten zur Lärmreduzierung für diese Bereiche stark eingeschränkt sind, vor allem da die Verkehrsmengen wenig beeinflusst werden können.

Verschiedene bereits durchgeführte oder aktuell geplante Sanierungsmaßnahmen an der B 9 und der L 491 dienen der Verbesserung der Lärmsituation. Eine wesentliche Änderung wird sich allerdings erst durch den bereits seit langer Zeit geplanten zweiten Bauabschnitt

⁴ s. Fußnote 2. Der RdErl. führt die VLärmSchR 97 auch für Landesstraßen in der Baulast der Landschaftsverbände ein, wobei anstelle der in 37.1 der VLärmSchR 97 angegebenen Immissionsgrenzwerte Mittelungspegel von 70 dB (A) am Tage oder 60 dB (A) bei Nacht für den Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen nach Maßgabe des Haushaltsplanes des Landes Nordrhein-Westfalen zugrunde gelegt werden.

der südlichen Ortsumgehung Kevelaer-Winnekeendonk (OW I) ergeben, der zu einer spürbaren Entlastung der Verbindungsstrecke zur Autobahn führen wird.

Stadt Kevelaer
Der Bürgermeister
Abteilung 2.1 - Stadtplanung

Kevelaer, den 07.06.2013

Im Auftrag

Franz Heckens

Anlage 1

Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Kevelaer
zur Stufe 1
vom 29.01.2008

Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt

Kevelaer

Anlass, Untersuchungsgegenstand und Untersuchungsmethode:

In der Stadt Kevelaer, welche außerhalb der Ballungsräume der ersten Stufe in NRW liegt, wurde im Jahr 2007 die Geräuschbelastung entsprechend den zu beachtenden rechtlichen Grundlagen⁵ durch folgende Quellenarten untersucht:

- Straßenverkehr auf Hauptverkehrsstraßen⁶ > 6 Mio Kfz /a
- Schienenverkehr auf Haupteisenbahnstrecken⁷ > 60 000 Züge/a
- Großflughäfen > 50 000 Bewegungen / a

Ausgehend vom Betrieb dieser Quellen im Jahr 2006 wurden unter Berücksichtigung des Geländes und der Bebauung die Geräusch-Einwirkung (Immission) berechnet⁸ und kartiert⁹, soweit sie einen L_{den} von 55dB(A) oder L_{night} von 50dB(A)¹⁰ überschritten haben.

Dieser Bericht erfolgt in Übereinstimmung mit den Anforderungen des §4 der Lärmkartierungsverordnung.

⁵ Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm,
Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm v. 24. Juni 2005,

Vierunddreissigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV v. 6. März 2006.

⁶ Hauptverkehrsstraßen: Bundesfernstraßen (Autobahnen Bundesstraßen), Landesstraßen

⁷ Haupteisenbahnstrecken: Schienenwege von Eisenbahnen nach dem allgemeinen Eisenbahngesetz

⁸ Vorläufige Berechnungsmethoden VBUS, VBUF, VBUI und VBUSCH v. 4. April 2006 sowie VBEB v. 9. Februar 2007

⁹ Der Schienenverkehr nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz auf Schienenwegen des Bundes wird durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) kartiert und berichtet (www.eisenbahn-bundesamt.de).

¹⁰ Zur Kennzeichnung verwendet werden der L_{DEN} und der L_{NIGHT} , beide in dB(A) angegeben. Der L_{DEN} ist ein mittlerer Pegel über das ganze Jahr, wobei der Lärm in den vier Abendstunden mit 5dB Zuschlag und in den acht Nachtstunden mit 10dB Zuschlag gewichtet ist. Der L_{NIGHT} wird als mittlerer Pegel über alle Nachtstunden (22.00h - 06.00h) des Jahres gebildet.

Zuständige Behörde

Zuständig für die Kartierung des Lärms, der durch die o.g. Quellenarten verursacht wird ist:

Stadt Kevelaer , D - 47623 Kevelaer, Peter-Plümpe-Platz 12

Abweichend davon ist für die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes zuständig:

Eisenbahnbundesamt, D - 53110 Bonn, Vorgebirgsstr. 49

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte

für die Straßen und die Großflughäfen, soweit sie erheblich einwirken, durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW,
für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahnbundesamt.

Beschreibung der Umgebung:

Die Gemeinde liegt außerhalb der Ballungsräume im niederrheinischen Tiefland im Westen von Deutschland. Zu ihren Nachbargemeinden existieren weite landwirtschaftliche Flächen. Nächstes Oberzentrum ist Duisburg, verkehrlich über Autobahn und Schienenverkehr zu erreichen.

Durchgeführte und laufende Aktionspläne und Lärmschutzprogramme:

Im Jahre 2003 wurde ein Lärminderungsplan gem. § 47a BImSchG aufgestellt. Dem Aspekt des Lärmschutzes wurde bei allen Planungen von Verkehrswegen sowie in der Bauleitplanung innerhalb der geltenden Anforderung Rechnung getragen.

Graphische Darstellungen durch Isophonenflächen und Isophonenlinien:

Umfassende graphische Darstellungen der Kartierungsergebnisse in Kevelaer sowie in ganz NRW stehen allen Interessierten unter der Adresse www.umgebungslaerm.nrw.de zur Verfügung.

Neben allgemeinen Erläuterungen zum Umgebungslärm und einer Übersicht, in der alle berücksichtigten Quellen und Hindernisse dargestellt sind, findet man dort für jede untersuchte Quellenart und jede Kennzeichnungsart eine eigene kartenmäßige Darstellung. Soweit Ergebnisse des Lärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes dargestellt werden, wurden sie vom zuständigen Eisenbahnbundesamt nachrichtlich zur Verfügung gestellt.

Jede Karte stellt mit Isophonenflächen die Schallpegel dar, welche außerhalb von Gebäuden in 4m Höhe über dem Erdboden in einem 10m-Raster berechnet wurden. Die Isophonenflächen sind entsprechend der Legende farbig gekennzeichnet.

Als Auslösepegellinien sind in den Karten die Pegel $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{NIGHT} = 60 \text{ dB(A)}$ eingezeichnet. Sie kennzeichnen die Grenze, oberhalb derer Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder eingeführt werden.

Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen

Hauptlärmquellen, welche in die Gemeinde einwirken, sind

Haupt-Straßenverkehr

Name	Kfz/a	Lage
A57 AS Uedem-Sonsbeck	7,1 Mio	NW-SO am Rand der Gemeinde
A57 AS Sonsbeck-Alpen	ca. 10 Mio	NW-SO am Rand der Gemeinde

Haupt-Schienenverkehr

Name	Züge/a	Lage

Flughafen

Name	Bewegung/a	Lage

Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 6 Millionen Kfz/Jahr ausgeht, wurde rechnerisch ermittelt:

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²	4.17	0,91	0.18

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	36	3	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,
die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	48	40	9	0	0

L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	44	25	0	0	0

Lärmeinwirkung durch Flugverkehr

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von **Fluglärm**, der von Flugverkehr von Großflughäfen mit mehr als 50000 Bewegungen / Jahr ausgeht, wurde rechnerisch ermittelt:

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²	-	-	-

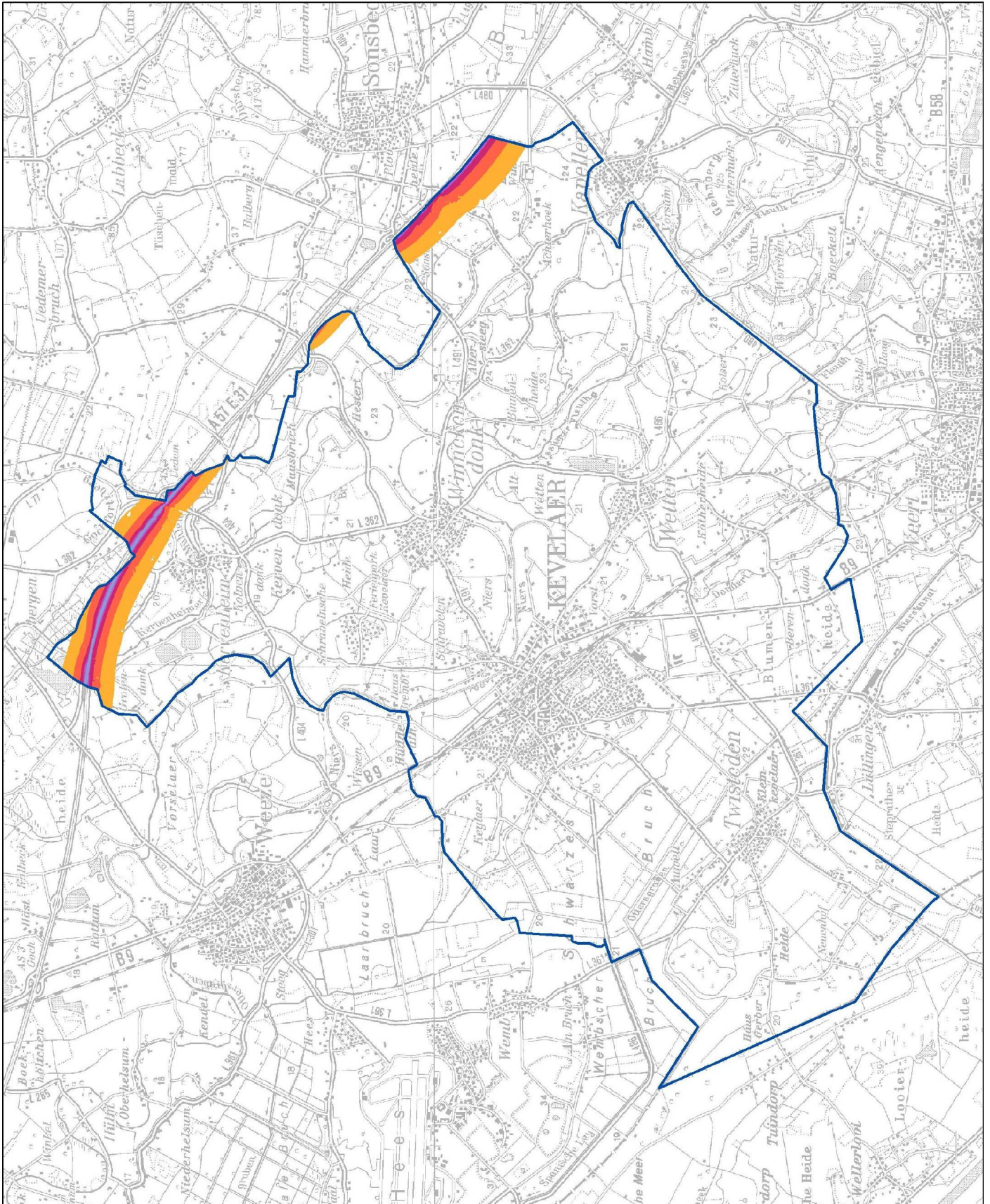
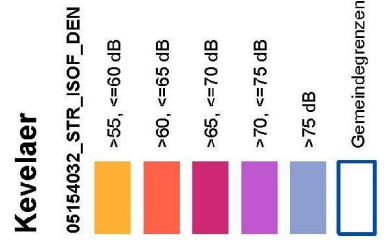
Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

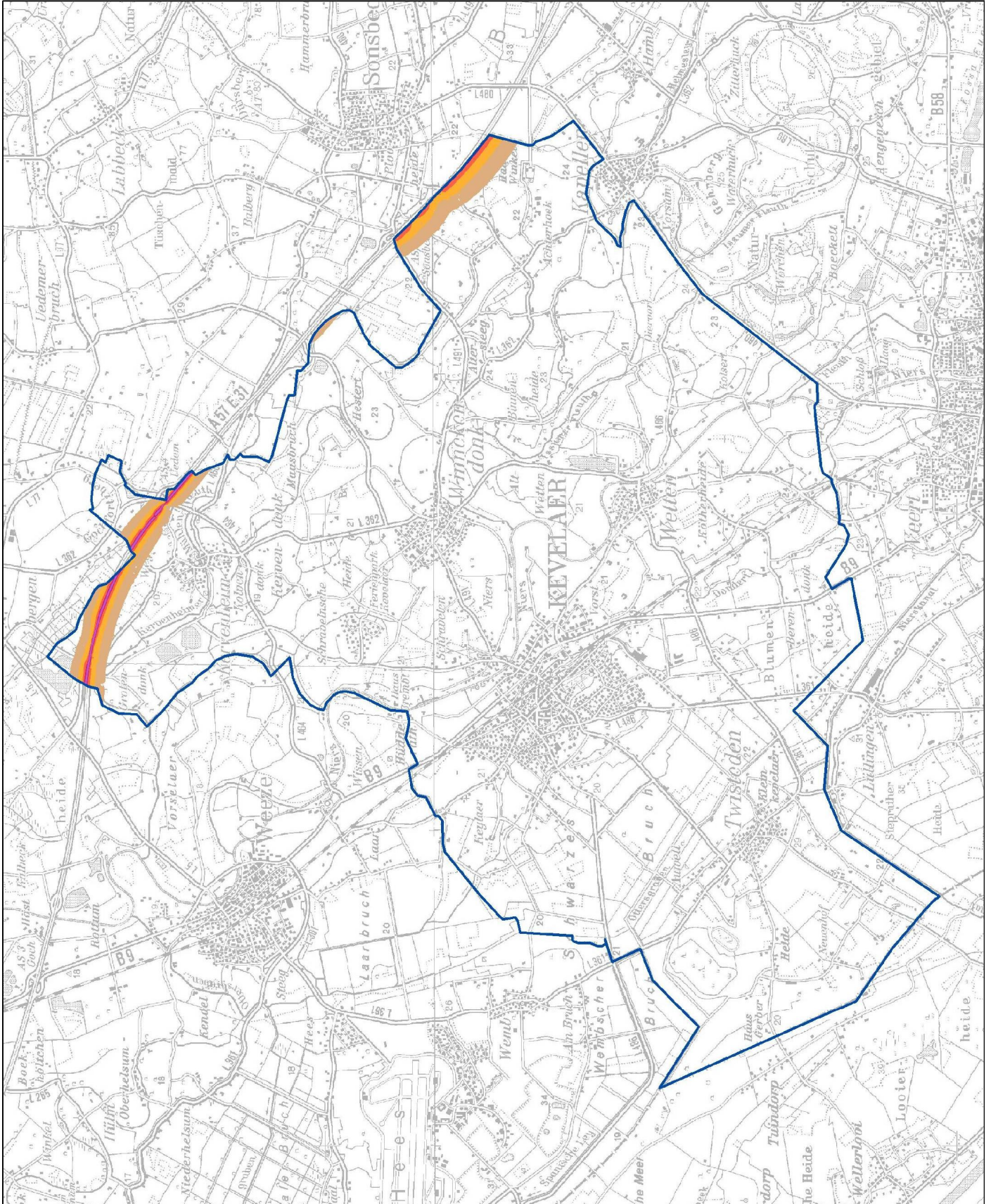
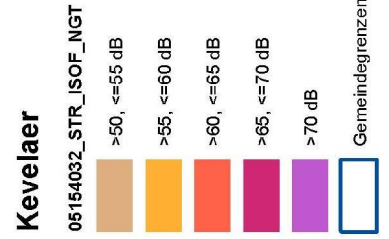
L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	-	-	-
N Schulgebäude	-	-	-
N Krankenhausgebäude	-	-	-

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,
die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	-	-	-	-	-

L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	-	-	-	-	-





Anlage 2

Ergebnisse der Lärmkartierung für die Stadt Kevelaer
zur Stufe 2
vom 28.09.2012

Die Lärmkarten können im Detail im Umgebungslärmportal des MKULNV im Internet unter der Adresse <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/> eingesehen werden.

Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt

Kevelaer

Gemeindekennzahl:

05154032

Kennung der Behörde für Lärmkartierung:

DE_NW_05154032_Kevelaer

Dieser Bericht erfolgt in Übereinstimmung mit den Anforderungen des §4 der Lärmkartierungsverordnung.

Zuständige Behörde

Zuständige Behörde für die Lärmkartierung nach §47e BImSchG ist:

Stadt Kevelaer, 47623 Kevelaer, Peter-Plümpe-Platz 12, www.kevelaer.de,
Herrn Franz Heckens, Tel. 02832 122 402,
E-Mail: franz.heckens@stadt-kevelaer.de

Abweichend davon ist für die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes zuständig:

Eisenbahnbundesamt, D - 53110 Bonn, Vorgebirgsstr. 49

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte

für die Hauptverkehrsstraßen und nicht-bundeseigenen Schienenwege außerhalb der Ballungsräume und für die Großflughäfen, durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW,
für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahnbundesamt.

Tabellarische Abgaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhäuser

Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr

Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,

die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

$L_{den}/dB(A)$:	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	440	171	144	58	0

L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	212	167	72	0	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²	7.262841	1.581416	0.328400

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	292	96	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen nach Lage, Größe und Verkehrsaufkommen

Hauptlärmquellen, welche auf das Gebiet der Gemeinde einwirken, sind

Haupt-Straßenverkehr

Name	Kennung	Kfz/a (Ø)	Lage
B0009 (Ms+Einbahnstr.)	DE_NW_rd_05154032001	4,599 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
A0057	DE_NW_rd_05154032002	6,715 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0491	DE_NW_rd_05154032003	3,526 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map

Weitere Erläuterungen:

Beschreibung der Umgebung

Durchgeführte und laufende Aktionspläne und Lärmschutzprogramme:

Verwendete Berechnungsmethoden:

VBUS, VBUSch, VBUF, VBUI - Bundesanzeiger Nr. 154a vom 17. August 2006

http://www.umgebungslaermportal.nrw.de/Dokumente/Regelwerke_und_Hilfen/Vorlaeufige_Berechnungsverfahren/VBUS_VBuSch_VBUF_VBUI.pdf

VBEB - Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20. April 2007

http://www.umgebungslaermportal.nrw.de/Dokumente/Regelwerke_und_Hilfen/Vorlaeufige_Berechnungsverfahren/VBEB.pdf

Graphische Darstellungen durch Isophonenflächen:

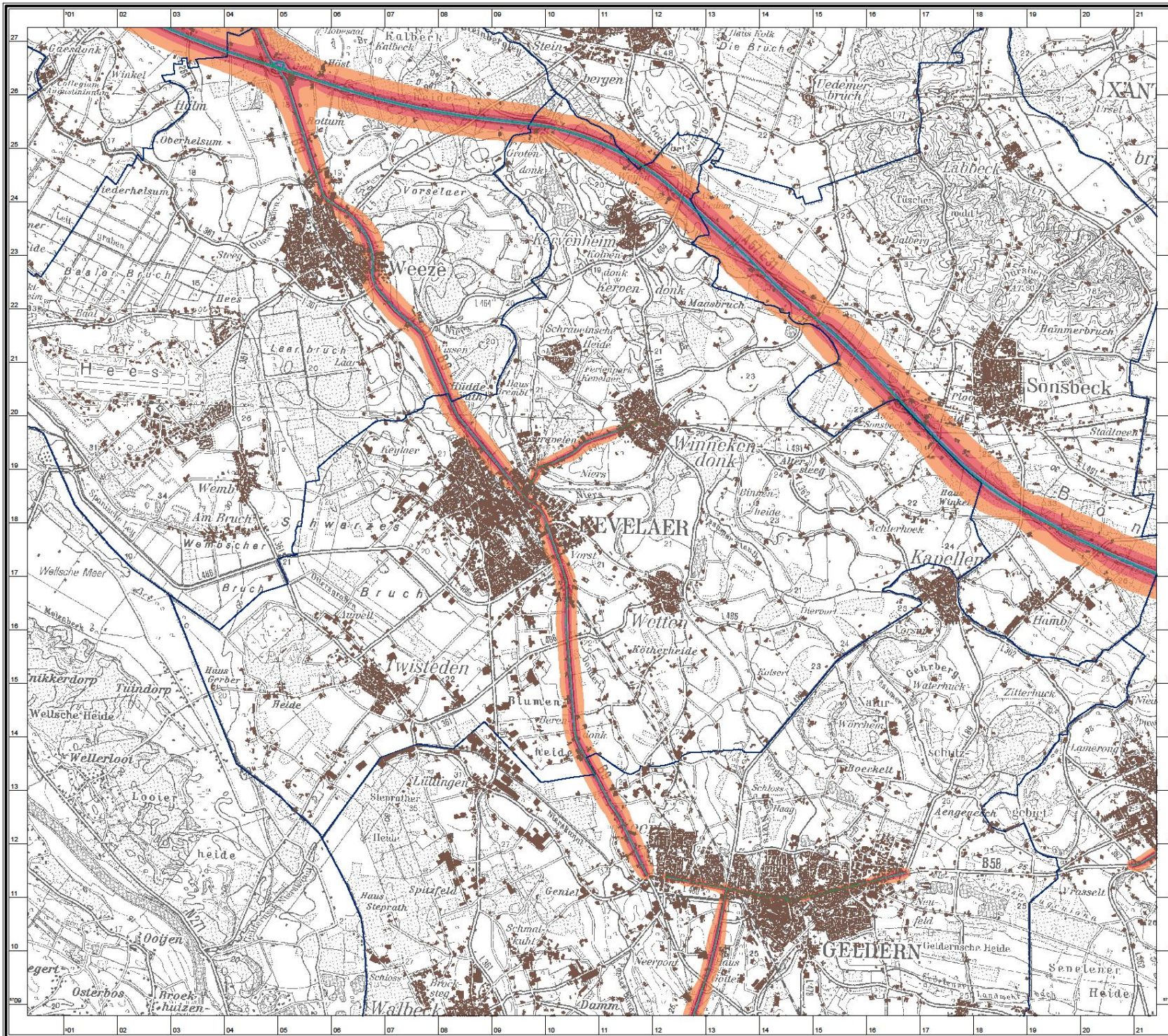
Für Hauptverkehrsstraßen:

DE_NW_DF8_MRoad_map_LDEN_05154032_Kevelaer

DE_NW_DF8_MRoad_map_LNight_05154032_Kevelaer

Umfassende graphische Darstellungen der Kartierungsergebnisse in Kevelaer sowie in ganz NRW stehen allen Interessierten unter der Adresse www.umgebungslaerm.nrw.de zur Verfügung.

Neben allgemeinen Erläuterungen zum Umgebungslärm und einer Übersicht, in der alle berücksichtigten Quellen und Hindernisse dargestellt sind, findet man dort für jede untersuchte Quellenart und jede Kennzeichnungsart eine eigene kartenmäßige Darstellung. Soweit Ergebnisse des Lärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes dargestellt werden, wurden sie vom zuständigen Eisenbahnbundesamt nachrichtlich zur Verfügung gestellt. Jede Karte stellt mit Isophonenflächen die Schallpegel dar, welche außerhalb von Gebäuden in 4m Höhe über dem Erdboden in einem 10m-Raster berechnet wurden. Die Isophonenflächen sind entsprechend der Legende farbig gekennzeichnet.



Umgebungsärm in NRW



Ergebnisse
der
Lärmkartierung
Berichtsjahr 2012

Kartierung nach Richtlinie 2002/49/EG v. 25.6.2002.
Erläuterungen siehe unter www.umgebungslaerm.nrw.de
Copyright Geobasisdaten: Geobasis.NRW

Stadt Kevelaer








GKZ: 05154032

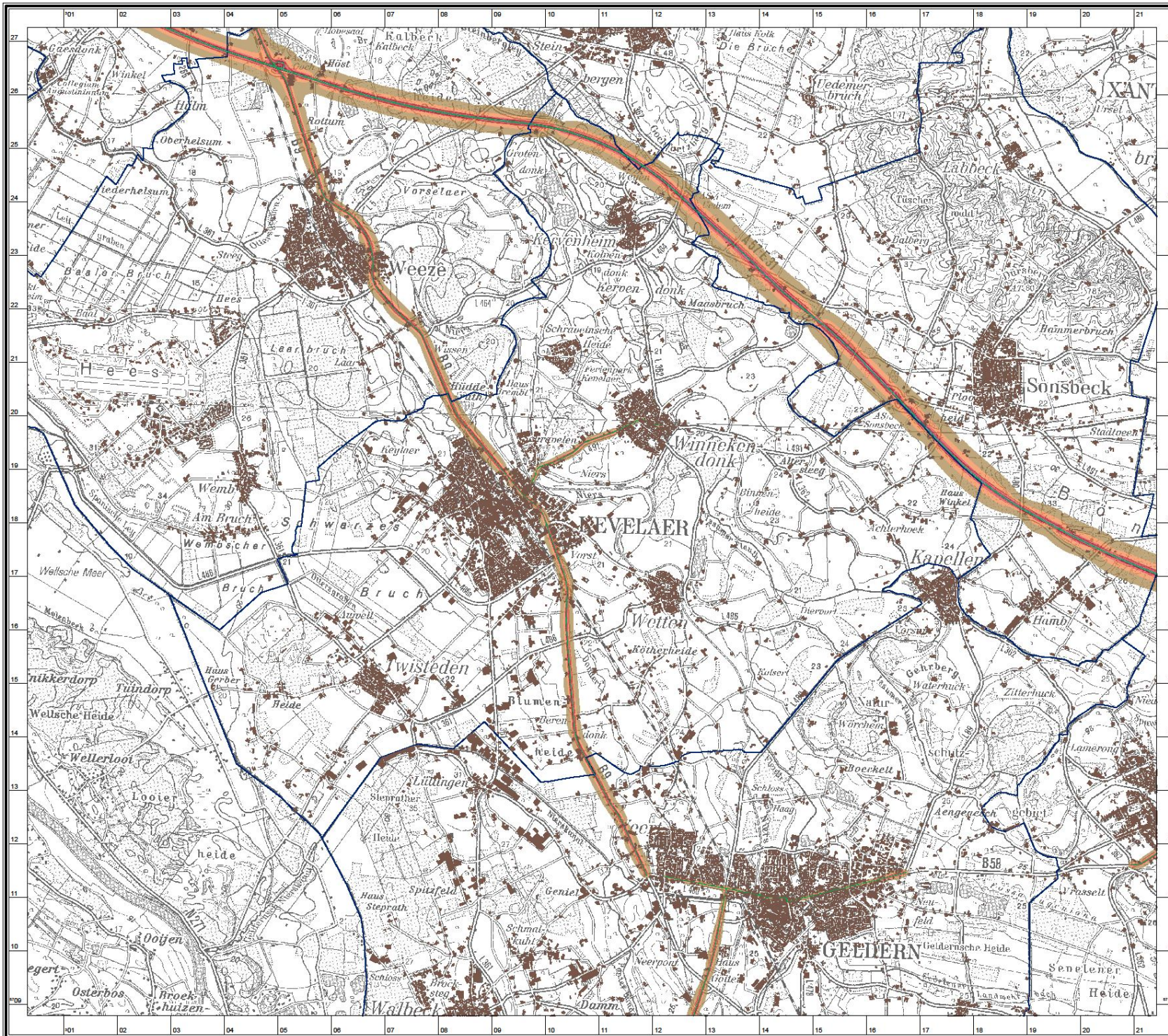
NUTS3: DEA1B

0 350 700 1400 2100 2800 Meter

Kartierung: LANUV NRW

Straßenverkehr 24h

L _{den}	dB(A)
	>55 ... <=60
	>60 ... <=65
	>65 ... <=70
	>70 ... <=75
	>75
	Gebäude
	Gemeindegrenzen



Umgebungsärm in NRW



Ergebnisse
der
Lärmkartierung
Berichtsjahr 2012

Kartierung nach Richtlinie 2002/49/EG v. 25.6.2002.
Erläuterungen siehe unter www.umgebungslaerm.nrw.de
Copyright Geobasisdaten: Geobasis.NRW

Stadt Kevelaer

GKZ: 05154032
NUTS3: DEA1B

0 350 700 1400 2100 2800 Meter

Kartierung: LANUV NRW

Straßenverkehr nachts

L _{night}	dB(A)
	>50 ... <=55
	>55 ... <=60
	>60 ... <=65
	>65 ... <=70
	>70
	Gebäude
	Gemeindegrenzen