

# Lärmaktionsplan der Stadt Kamp-Lintfort

## Offenlage



Lärmaktionsplan der Stadt Kamp-Lintfort
---

<b>Inhalt</b>		<b>Seiten</b>
1	Allgemeine Angaben	3 - 5
2	Bewertung der Ist-Situation	6 - 8
3	Maßnahmenplanung	9 - 15
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit	15 - 16
5	Finanzielle Informationen	17
6	Evaluierung des Aktionsplans	17
7	Inkrafttreten des Aktionsplans	19
	Erläuterungen	20 – 21
	Anlage: Lärmkarte	22

Stand: Januar 2024

erarbeitet durch: Planungsamt der Stadt Kamp-Lintfort

# 1 Allgemeine Angaben

## 1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde:	Kamp-Lintfort
Amtlicher Gemeindeschlüssel:	05170020
Vollständiger Name der Behörde:	Stadt Kamp-Lintfort
Straße:	Am Rathaus
Hausnummer:	2
PLZ:	47475
Ort:	Kamp-Lintfort
E-Mail ( <i>freiwillige Angabe</i> ):	info@kamp-lintfort.de
Internet-Adresse ( <i>freiwillige Angabe</i> ):	www.kamp-lintfort.de

## 1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird<sup>1</sup>

Die Stadt Kamp-Lintfort gehört zum Kreis Wesel und wird der westlichen Ballungsrandzone des Rhein-Ruhr-Ballungsraumes zugeordnet. Sie ist als Mittelzentrum eingestuft und gehört zur Region Niederrhein. Ein Großteil des Stadtgebietes ist ländlich strukturiert und geprägt.

Lärmeinwirkungen im Rahmen der Lärmkartierung erfolgen ausschließlich durch Hauptverkehrsstraßen, nämlich durch B510 (zwischen Kreuzung Prinzenstraße und Kreuzung Kamper Berg), L287 Moerser Straße (zwischen Kamper Berg und Nordtangente, L491 Saalhofer Straße/Prinzenstraße und Eyller Straße).

In der Lärmkartierung aufgeführt sind daneben die Autobahn A57, die B58 (Stadtgrenze Leucht), die B528 (Zubringer zu den Autobahnen) sowie die L476 Richtung Neukirchen-Vluyn, ab Kreuzungsbereich zur B528). Hierbei handelt es sich überwiegend um Verkehrswege abseits von Wohnbebauung.

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund<sup>2</sup>

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung - 34.BImSchV.

### 1.4 Geltende Lärmgrenzwerte<sup>3</sup>

#### Lärmermittlung und Auslösewerte

Zur Beurteilung der Schallsituation erfolgt grundsätzlich ein Vergleich des ermittelten Schalldruckpegels mit den vorgegebenen Auslösewerten, um Abweichungen feststellen und dementsprechend Maßnahmen planen zu können.

In der Umgebungslärmrichtlinie wird der Lärm nach drei Lärmindizes erfasst:

- Lday: der Lärmindex für die Schallsituation tagsüber („day“ = englisch für „Tag“), d.h. von 6:00 Uhr bis 18:00 Uhr,
- Levening: der Lärmindex für die Schallsituation abends („evening“ = englisch für „Abend“), d.h. von 18:00 Uhr bis 22:00 Uhr und
- Lnight: der Lärmindex für die Schallsituation nachts („night“ = englisch für „Nacht“), d.h. von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr.

Aus diesen Werten ist ein Index für den gesamten Tag – Lden („den“ steht dabei für „day, evening, night“, siehe oben) – zu berechnen. In den Lärmkarten müssen der Lden und der Lnight für jede Lärmart getrennt dargestellt werden. Berechnet und in den Karten dargestellt werden die Schalldruckpegel, die von den jeweiligen Emittenten ausgehen. Die Schalldruckpegel werden jeweils in der Maßeinheit Dezibel (A) - dB(A) - angegeben. Dieses Maß berücksichtigt das Lautstärkeempfinden des menschlichen Gehörs. Da Geräusche über einen bestimmten Zeitraum unterschiedlich stark sind, kommt ein sogenannter Mittelungspegel zum Einsatz, also ein zeitlicher Mittelwert des Geräuschpegels. Im Zuge der Umgebungslärmrichtlinie wurden durch die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Belastungen von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht für reine und allgemeine Wohngebiete sowie Schulen und Krankenhäuser als Auslösewert für die Lärmaktionsplanung empfohlen (Angaben gemäß Anhang 3 der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – 3. Aktualisierung der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI)).

#### Inhalte der Lärmkarten

Die Lärmkarten stellen die Ergebnisse der Lärmberechnungen gemäß der Umgebungslärmrichtlinie rund um die Emissionsquellen dar. Zu den Mindestinhalten der Lärmkarten

## Lärmaktionsplan der Stadt Kamp-Lintfort

gehören u. a.:

- die aktuelle Lärmsituation, ausgedrückt durch einen Lärmindex
- die grafische Darstellung von Auslösewertüberschreitungen
- die geschätzte Anzahl an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern in einem Gebiet, die bestimmten Lärmindizes ausgesetzt ist
- die geschätzte Anzahl betroffener Menschen in einem lärmbelasteten Gebiet



### Straßenverkehr 24h

L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

Lärmkartierung  
Beispiel:  
Auszug Eyller Straße

Das LANUV veröffentlicht die ermittelten Daten über eine Website. Hier sind sowohl die grafischen Darstellungen der Auslösewertüberschreitungen wie auch die anderen Daten einsehbar. Die Ergebnisse der Lärmkartierung sind zudem als Anlage 1 Bestandteil dieses Lärmaktionsplans (siehe Seite 22).

Für Kamp-Lintfort ergeben sich folgende Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude:

### Lärmeinwirkungen durch Hauptverkehrsstraßen

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

## Lärmaktionsplan der Stadt Kamp-Lintfort

### Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Personen

<b>L<sub>DEN</sub> / dB(A):</b>	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74..	ab 75
N	2889	1133	982	329	5
<b>L<sub>night</sub> / dB(A):</b>	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
N	1605	1004	340	6	0

### Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete

<b>L<sub>DEN</sub> / dB(A):</b>	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km <sup>2</sup>	15,67	4,71	0,89

### Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude

<b>L<sub>DEN</sub> / dB(A):</b>	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	2539	625	2
Schulgebäude	19	2	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

## 2 Bewertung der Ist-Situation

### 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten<sup>4</sup>

Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet der Stadt Kamp-Lintfort

... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L<sub>DEN</sub> 2889  
 durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:

... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L<sub>Night</sub> 1605  
 durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:

## 2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind<sup>5</sup>

Im Jahr 2022 wurden die Lärmkarten erstmals nach EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt, welche sich deutlich von den bisher verwendeten unterscheiden. **Daher weichen die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung 2022 von denen der vorangegangenen Lärmkartierung 2017 ab.**

Wesentliche Gründe dafür sind:

1. Die **Belastetenzahlen** werden jetzt **anders ermittelt**. Früher wurden die Bewohnerinnen und Bewohner von Wohngebäuden gleichmäßig um ein Gebäude verteilt - auf laute und leise Seiten. Jetzt hingegen werden alle Bewohnerinnen und Bewohner eines Gebäudes der lauterer Vorderseite zugewiesen; die leisere Rückseite eines Gebäudes wird nicht berücksichtigt. Somit werden deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen.
2. Die **Rundungsregel** für die Bildung der ausgewiesenen Pegelklassen wurde **geändert**. Dadurch verschieben sich die 5 Dezibel breiten Pegelklassen um 0,5 Dezibel zu niedrigeren Werten. Damit werden tendenziell größere lärmbelastete Flächen und mehr sowie stärker lärmbelastete Personen ausgewiesen.
3. Auch der **Umfang** der zu kartierenden Hauptverkehrsstraßen hat sich kaum geändert. Die Länge der kartierten Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume ist entsprechend mit ca. 5.000 km gleichgeblieben, wobei gegenüber der Kartierung 2017 rund 500 km neu zu kartierende Straßen hinzugekommen, aber auch ca. 500 km Straßen weggefallen sind.

Hieraus kann abgeleitet werden, dass auch die **Veränderungen** der Ergebnisse der Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen **im Wesentlichen auf die Änderungen beim Berechnungsverfahren zurückzuführen** sind.

Selbst bei unveränderter Vor-Ort Situation werden tendenziell mehr lärmbelastete Flächen und deutlich mehr lärmbelastete Personen ausgewiesen. Für die Stadt Kamp-Lintfort bedeutet dies, dass sich Lärmbelastungen (Schwellenwerte  $L_{DEN} = 55 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} = 50 \text{ dB(A)}$ ) mit der 4. Runde der Lärmkartierung wie folgt erhöht haben:

Lärmaktionsplan der Stadt Kamp-Lintfort

Werte der 3. Runde aus 2017:

<b>L</b> DEN / dB(A):	>55..<65	>60..<65	>65..<70	>70..<75..	>75
N	805	559	375	13	0
<b>L</b> night / dB(A):	>50..<55	>55..<60	>60..<65	>65..<70	>70
N	581	391	31	0	0

Werte der 4. Runde aus 2022:

<b>L</b> DEN / dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74..	ab 75
N	2889	1133	982	329	5
<b>L</b> night / dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
N	1605	1004	340	6	0

Mit einer Lärmproblematik (>70 dB(A)) belastet sind tagsüber 334 Personen. Dies entspricht einem Anteil von 0,83% der Einwohner (Gesamteinwohner 39.910, Stand 31.12.2023 lt. Abfrage Bürgerbüro). Nachts beträgt der Anteil (>60 Db(A)) 346 = 0,87 %. Für die Stadt Kamp-Lintfort kann man daher davon ausgehen, dass eine umfangreiche Lärmproblematik nicht besteht. Gleichwohl sind die vorhandenen Lärmbelastungen weiter zu betrachten. Daher wurden in der Vergangenheit bereits Schutzmaßnahmen ergriffen (siehe Punkt 3.1) und auch bereits für die Zukunft geplant (siehe Punkt 3.2).

### 2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen<sup>6</sup>

Nach derzeitigem Erkenntnisstand besitzt Kamp-Lintfort kein strukturelles Lärmproblem. Die nach Lärmkartierung ermittelten Bereiche mit lärmbelasteten Wohneinheiten liegen allesamt an Straßen des Vorbehaltsnetzes. Es handelt sich dabei ausnahmslos um Bundes- und Landesstraßen in Zuständigkeit des Landesbaubetriebes Straßen NRW.

Die nach Lärmkartierung ermittelten Bereiche mit Lärmbelastung befinden sich erwartungsgemäß an den Straßenabschnitten mit dem höchsten Verkehrsaufkommen.

Da nicht zu erwarten ist, dass in den nächsten Jahren seitens des Straßenbulasträgers aktive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden, bleiben nur die Optionen der Geschwindigkeitsreduzierung und der Verkehrsvermeidung. Nachdem der Bundesrat zuletzt Vereinfachungen zur Anordnung von Tempo 30 bei der Straßenverkehrsordnung abgelehnt hat, bleiben vorerst die Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung die erste Wahl. Gleichwohl soll die Lärmsituation an den betroffenen Stellen bezüglich einer Geschwindigkeitsreduzierung geprüft werden.



### 3 Maßnahmenplanung

#### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung<sup>7</sup>

Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

Lfd. Nr.	Maßnahmenart <sup>8</sup>	Erläuterungen (Wo, was)
1	Kategorie: Sonstige Verkehrsmanagementmaßnahmen Maßnahmeart: Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger Maßnahme: Förderung des Umweltverbundes	
<p>Bereits vor 20 Jahren hat der Rat der Stadt Kamp-Lintfort das Szenario „Nachhaltiger Stadtverkehr“ als Prämisse der Verkehrsentwicklung ausgerufen. Seitdem wurden verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) umgesetzt. Die Stadt Kamp-Lintfort setzt dabei ganz bewusst auf die Attraktivitätssteigerung des Umweltverbundes. Durch die im Rahmen der Städtebau- und ÖPNVG-Förderung errichtete zentrale Haltestelle „Neues Rathaus“ in unmittelbarer Innenstadtlage, konnte das ÖPNV-Angebot deutlich aufgewertet werden. Die Maßnahme fand im Rahmen des umfangreichen Innenstadumbaues statt. Hierbei wurde die Innenstadt für Fußgänger und Radfahrer deutlich attraktiver gestaltet. Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche mit entsprechender Aufenthaltsqualität wurden geschaffen und sorgen dafür, dass die Mehrheit der Innenstadtbesucher nicht mit dem Auto kommt. Das lässt sich auch anhand der Modal Split-Erhebungen aus den Jahren 2001 und 2020 ablesen. In dem Zeitraum von knapp 20 Jahren konnte der Anteil des Umweltverbundes von 34% auf 39% als Anteil aller genutzten Verkehrsmittel gesteigert werden. Diese Entwicklung ist umso höher einzustufen, wenn man bedenkt, dass Kamp-Lintfort noch nicht über einen eigenen SPNV-Halt verfügt.</p> <p>Kamp-Lintfort verfolgt das Ziel, den Radverkehr als Freizeit- und Pendlerverkehrsmittel weiter zu fördern. Nicht zuletzt aus diesem Grund hat man sich im Jahr 2022 erfolgreich um die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte in NRW beworben und ist seit 2023 Mitglied in der AGFS.</p>		

Lärmaktionsplan der Stadt Kamp-Lintfort	
2	<p>Kategorie: Flächennutzungsplanung                      Maßnahmeart: Flächennutzungsplanung/Bauleitplanung                      Maßnahme: Harmonisierung Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung</p>
<p>Gemäß der Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2020 werden in Kamp-Lintfort erst ab einer Entfernung von min. 2 km die meisten Wege mit dem Auto zurückgelegt. Nicht zuletzt seit dem Stadtentwicklungsplan aus dem Jahr 2009 verfolgt die Stadtentwicklung das Ziel der „Stadt der kurzen Wege“. Gut erreichbare Versorgungseinrichtungen in der Innenstadt sowie auch in den Stadtteilen tragen zur Vermeidung von MIV-Fahrten bei. So findet sich das Ziel Innenentwicklung vor Außenentwicklung auch im Leitbild zum aktuell laufenden Neuaufstellungsverfahren zum Flächennutzungsplan Kamp-Lintfort 2040 wieder. Siedlungsentwicklungen am Rand bzw. außerhalb des Siedlungskörpers sollen nachrangig betrachtet werden. Die Nachverdichtung im Siedlungskern fördert die kompakte Struktur, wodurch kurze Wege innerhalb des Stadtgebietes zu Einkaufsmöglichkeiten und weiteren Angeboten gesichert sind.</p>	
3	<p>Kategorie: Sonstige Verkehrsmanagementmaßnahmen                      Maßnahmeart: Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger                      Maßnahme: Neue Rad- und Fußwege um den Umstieg vom PKW zu fördern</p>
<p>Die Stadt Kamp-Lintfort hat in den letzten Jahren umfangreiche Aufwendungen in den Rad- und Fußwegebau investiert. Nicht zuletzt die Zechenpark-Promenade und der Wandelweg sind neu gebaute Haupttrouten mit einer Gesamtlänge von über 3,5 km.</p>	
4	<p>Kategorie: Maßnahmen zur Verhaltensänderung                      Maßnahmeart: Förderung des öffentlichen Verkehrs                      Maßnahme: Einführung eines On-Demand-Taxis im Mai 2023</p>
<p>ODI ist ein neuartiges ergänzendes Mobilitätsangebot der wir4-Partner. Mit dem On-Demand-Verkehr (Verkehr „auf Anfrage“) von ODI können Fahrgäste im Rahmen des ÖPNV-Angebots unabhängig von Fahrplänen und Streckenverläufen ihre individuell gewünschte Fahrt buchen. Voraussetzung ist lediglich, dass bestehende Bus- oder Bahnverkehre keine adäquate Verbindung anbieten - und dass die Buchung vorab über die</p>	

Lärmaktionsplan der Stadt Kamp-Lintfort

ODI-App bzw. ODI-Hotline angefragt und bestätigt ist. Die Abrechnung der Fahrt erfolgt nach Luftlinie der zurückgelegten Entfernung gemäß VRR-On-Demand-Tarif.

5

Kategorie: Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung  
 Maßnahmeart: Verringerung der Fahrgeschwindigkeit  
 Maßnahme: Temporeduzierung auf Tempo 30

Grundsätzlich ist die Stadt Kamp-Lintfort bestrebt, den Verkehrslärm auf das Nötigste zu beschränken. An KiTas, Grundschulen und Altenheimen wurden deshalb Geschwindigkeitsreduzierungen vorgenommen. Weitergehende Anordnungen zur Geschwindigkeitsreduzierung konnten aufgrund der Ablehnung der STVO-Änderung durch den Bundesrat bislang nicht in Angriff genommen werden.

6

Kategorie: Sonstige Verkehrsmanagementmaßnahmen  
 Maßnahmeart: Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger  
 Maßnahme: Einführung von Fahrradstraßen

In der Vergangenheit wurden zwei Fahrradstraßen in Kamp-Lintfort ausgewiesen. Die Pappelstraße und die Stephanstraße sind wichtige Achsen zwischen den südlichen Wohngebieten und dem Schulzentrum.

7

Kategorie: Flächennutzungsplanung  
 Maßnahmeart: Bauleitplanung  
 Maßnahme: Schalltechnische Untersuchungen bei der Aufstellung von Bebauungsgebieten

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen ist die Stadt dazu verpflichtet, dass im Vorhabengebiet oder im unmittelbaren Umfeld gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Aus diesem Grund wird in den meisten Fällen im Zuge von Planverfahren eine schalltechnische Untersuchung durch ein Fachbüro beauftragt. Im Fall einer gutachterlich festgestellten Grenzwertüberschreitung werden Maßnahmen erarbeitet. Beispielhaft soll hier ein Bereich des Bebauungsplanes Moerser Straße West (STA 142) angeführt werden. Hier wurden Festsetzungen getroffen, dass zum Schutz gegen Außenlärm die gesamten Außenbauteile eines Aufenthaltsraumes in Abhängigkeit von seiner Nutzung ein erforderliches Schalldämm-Maß einzuhalten haben. Eine weitere Möglichkeit sind Grundrissoptimierungen. Hier werden Schlaf- und /oder Aufenthaltsräume

Lärmaktionsplan der Stadt Kamp-Lintfort

so geplant, dass sie sich nicht auf der lärmzugewandten Seite liegen. Sofern festgestellt wird, dass durch den durch ein Vorhaben entstehenden Verkehrslärm die Grenzwerte überschritten werden, kann auch eine Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet werden. Dies ist bislang an einem Abschnitt an der Friedrich-Heinrich erfolgt.

### 3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)<sup>9</sup>

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

Lfd. Nr.	Maßnahmenart <sup>8</sup>	Erläuterungen (Wo, was)	Erläuterungen des erwarteten Nutzens
1	Kategorie: Neue Infrastruktur Maßnahmeart: Neubau von Strecken Maßnahme: Anbindung an das Eisenbahnnetz im Jahr 2026		
<p>Kamp-Lintfort ist eine der größten Städte Deutschlands ohne eigenen Bahnanschluss. Auf Drängen der Stadt hat das Land vor wenigen Jahren beschlossen, dass Kamp-Lintfort an die Strecke des RE44 (Fossa Emscher Express) angeschlossen werden soll. Die geplante Betriebsaufnahme ist für das Jahr 2026 geplant. Laut einer Fahrgastprognose werden auf dem Abschnitt zwischen Moers und Kamp-Lintfort täglich rund 2.000 Fahrgäste den Zug nutzen. Die damit verbundenen entfallenden MIV-Fahrten sind enorm und die Schallreduzierung auf den stark befahreneren Straßen im Stadtgebiet dürfte spürbar sein.</p>			
2	Kategorie: Sonstige Verkehrsmanagementmaßnahmen Maßnahmeart: Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger  Maßnahme: Erhöhung der Qualität und Attraktivität des Radwegenetzes		

## Lärmaktionsplan der Stadt Kamp-Lintfort

Kamp-Lintfort strebt weiter eine stetige Förderung des Radverkehrs an. Themen sind u.a. ein Beratungsangebot für Neubürger, eine Radschnellverbindung über Moers bis Duisburg mit Anschluss an den RS1 und der Aufbau eines Hauptradroutennetzes. Ferner soll auf die exklusiven Förderangebote und das Fachwissen innerhalb des AGFS-Netzwerks zurückgegriffen werden, um mit entsprechenden Maßnahmen, wie Verbesserung der Radwegeinfrastruktur und Öffentlichkeitsarbeit, den Radverkehr kontinuierlich weiter zu fördern.

3

Kategorie: Lärmschutzwände und Schalldämmung an Gebäuden  
Maßnahmeart: Lärmschutzwände/-wälle, Schallschutzfenster und Maßnahmen zur Schalldämmung  
Maßnahme: Lärmschutz bei neu zu errichtenden Wohngebäuden

Bei jedem Neubauvorhaben, sei es ein einzelnes Gebäude, eine Gewerbeansiedlung oder ein neues Wohngebiet wird anfangs geprüft, ob möglicherweise Schallimmissionen oder -emissionen eine schalltechnische Untersuchung erforderlich machen. In den allermeisten Fällen wird dann eine gutachterliche Schallbetrachtung durchgeführt. Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens werden die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse geprüft und sichergestellt. Lärmbelastungen werden dann durch Festsetzungen verhindert bzw. minimiert. So wurden bei Bauprojekten und Planungen z.B. ein Lärmschutzwall, Schallschutzverglasung, Nutzungszeiten und Grundrissoptimierungen festgesetzt.

4

Kategorie: Sonstige Verkehrsmanagementmaßnahmen  
Maßnahmeart: Stärkung des öffentlichen Verkehrs  
Maßnahme: Mobilstationen

Im Zuge der Anbindung Kamp-Lintforts an das SPNV-Netz sollen auch zwei Haltepunkte auf Kamp-Lintforter Stadtgebiet realisiert werden. Die Haltepunkte sollen als Mobilstation mit der Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger ausgebaut werden. Der innenstadtnahe Haltepunkt soll hauptsächlich mit dem Umweltverbund erreichbar

Lärmaktionsplan der Stadt Kamp-Lintfort

sein. Der südlich gelegene Haltepunkt an der Kattenstraße soll mit einem größeren P+R-Platz ausgebaut werden.

5

Kategorie: Maßnahmen zur Verhaltensänderung  
Maßnahmeart: Förderung der lärmarmen Mobilität  
Maßnahme: Elektromobilität

Elektromobilität spielt bereits jetzt eine wichtige Rolle in der Alltagsmobilität. Es ist davon auszugehen, dass die Bedeutung in den nächsten Jahren weiter zunehmen wird. Aus diesem Grund möchte die Stadt Kamp-Lintfort zeitnah ein Elektromobilitätskonzept erarbeiten lassen. Ziel des Konzeptes ist es, den aktuellen Zustand der Ladeinfrastruktur und des Bedarfs zu erfassen und eine Bedarfsprognose zu erstellen. Aufbauend auf den Ergebnissen sollen dann Handlungsvorschläge zur weiteren Förderung der Elektromobilität formuliert werden.

**Die Stadt Kamp-Lintfort geht davon aus, dass die vorgenannten Maßnahmen einen nicht unerheblichen Einfluss auf die vorhandenen Lärmsituationen an den Hauptverkehrsstraßen haben werden. Eine genaue Berechnung des Nutzens ist nicht möglich. Gemäß der Fahrgastprognose für den Schienenpersonenverkehr ist jedoch in einzelnen Straßenabschnitten von spürbaren Rückgängen der Verkehrsmengen auszugehen.**

### 3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm<sup>10</sup>

Gibt es eine langfristige Strategie?

*Ja*

Kamp-Lintfort verfolgt das Ziel zur Stärkung des Umweltverbundes und der Verringerung des MIV. Erreicht werden soll das Ziel mit verschiedenen Teilstrategien welche im Lärmaktionsplan genannt werden. So soll beispielsweise der Siedlungskörper kompakt gehalten werden um unnötige Wege zu verringern. Außerdem soll der Umweltverbund in Angebot und Infrastruktur gestärkt werden.

### 3.4 Schutz ruhiger Gebiete<sup>11</sup>

Der Begriff ruhige Gebiete ist im Gesetz nicht definiert. Nach Hinweisen des Bundesumweltamtes gelten Gebiete unter 55 dB als ruhiges Gebiet, unter 40 dB als sehr ruhiges Gebiet. Als ruhige Gebiete auf dem Land kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinen anthropogenen Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Grundsätzlich können sich alle Flächen, die der Erholung dienen (Parks, Grünflächen, geschützte Bereiche nach Naturschutzrecht usw.), für die Auswahl als ruhiges Gebiet eignen. Aufgrund der ländlichen Prägung der Stadt Kamp-Lintfort mit ausreichenden Erholungsflächen wird auf die explizite Festlegung von ruhigen Gebieten im Lärmaktionsplan verzichtet.

### 3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert<sup>12</sup>

Lärminderungsmaßnahmen sollen flächenhaft, also gebietsumfassend ausgerichtet sein. Aus diesem Grund werden mit diesem ersten Lärmaktionsplan Maßnahmen wie Vermeidung von Individualverkehr durch Förderung von Rad- und Fußverkehr benannt. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen stellen sich mittel- bis langfristig dar, so dass sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht konkret benennen lässt, in welcher Höhe eine Verringerung von belasteten Personen erfolgt. Mit weiterer Fortschreibung der Lärmaktionsplanung und dann folgenden punktuellen Maßnahmen werden sich Belastetenzahlen konkretisieren lassen.

## 4 Mitwirkung der Öffentlichkeit<sup>13</sup>

### 4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung<sup>14</sup>

Von:

06.11.2023

Bis:

*Ende der Offenlage  
2024(noch zu benennen)*

Lärmaktionsplan der Stadt Kamp-Lintfort

#### 4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung<sup>15</sup>

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit über Beteiligungsportal „beteiligung.nrw“, Bekanntmachung der Beteiligung im Amtsblatt Nr. 22/2023 vom 02.11.2023  
(ergänzen um Daten der Offenlage)

#### 4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit<sup>16</sup>

Angabe, ob im Laufe der öffentlichen Konsultation Stellungnahmen eingegangen sind: *0 Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung*

Angabe, ob die während der öffentlichen Konsultation eingegangenen Stellungnahmen in den LAP aufgenommen wurden: *0 Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung*

Angabe, ob der LAP nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde: *WVL: Offenlage*

#### 4.4 Dokumentation<sup>17</sup>

Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Konsultation (Protokoll):

WVL: Offenlage



## 5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Geschätzte Gesamtkosten (für die Aufstellung) des Aktionsplans (ohne Maßnahmenumsetzung) (*freiwillige Angabe*):

Geschätztes Kosten-Nutzen-Verhältnis der im Aktionsplan beschriebenen Maßnahmen<sup>18</sup> (*freiwillige Angabe*):

Eine valide Kosten-Nutzen-Aussage ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

## 6 Evaluierung des Aktionsplans<sup>19</sup>

### 6.1 Überprüfung der Umsetzung

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans vorgesehen sind

*nein*

Wenn ja: Erläuterung der geplanten Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans (*freiwillige Angabe*)

### 6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans vorgesehen sind

*nein*

Lärmaktionsplan der Stadt Kamp-Lintfort

Geplante Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans<sup>20</sup> (*freiwillige Angabe*)

--

## **7 Inkrafttreten des Aktionsplans**

### **7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten<sup>21</sup>**

am:

### **7.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans<sup>22</sup> (*freiwillige Angabe*)**

zum:

### **7.3 Link zum Aktionsplan im Internet<sup>23</sup>**

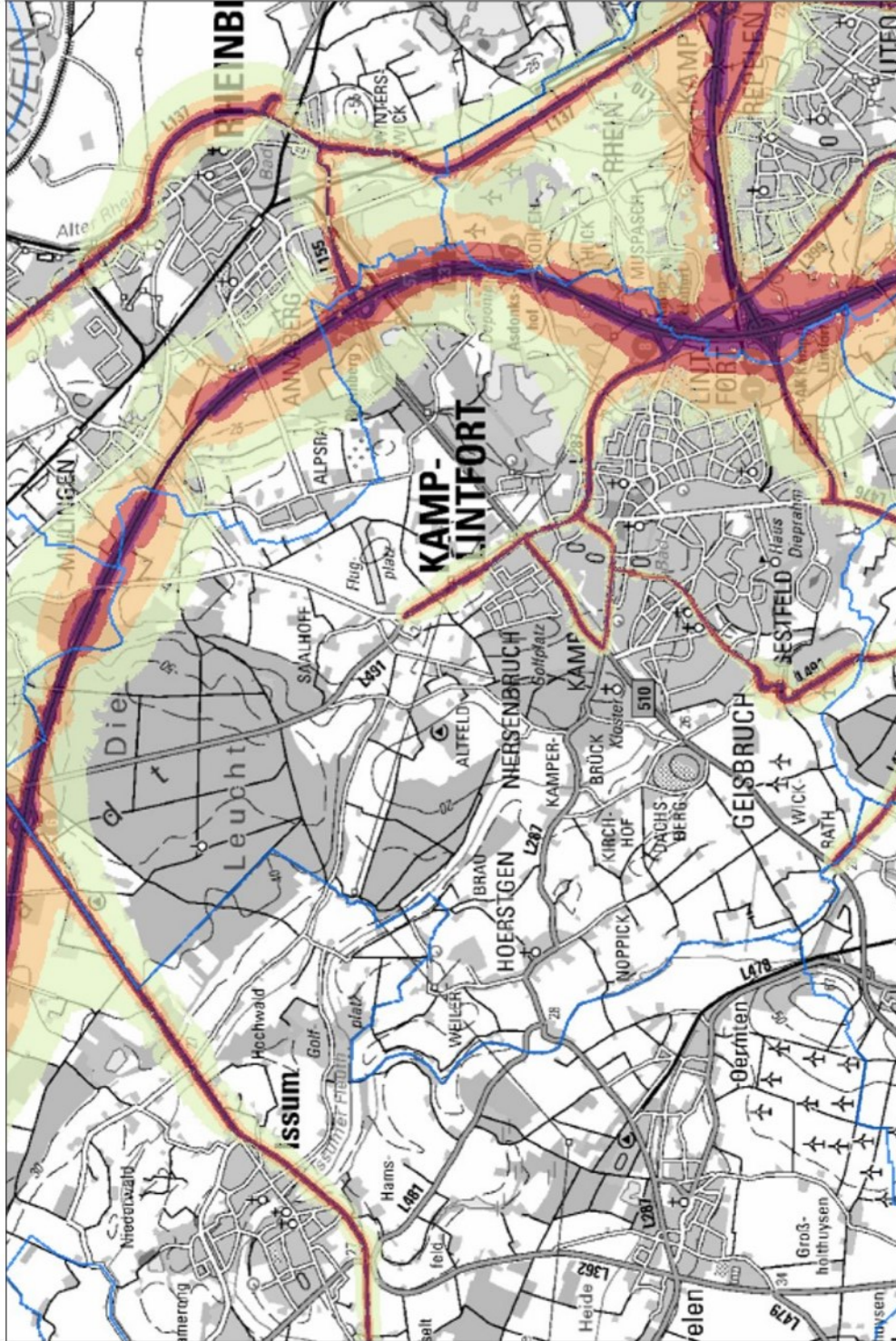
## Erläuterungen und Ausfüllhinweise

- <sup>1</sup> Kurzcharakteristik der planaufstellenden Gemeinde (z. B. Einwohnerzahl, räumliche Lage und Gliederung, Lage zu Umgebungslärmquellen) und Angaben zu den für die Lärmaktionsplanung maßgeblichen Hauptlärmquellen. Dies müssen nicht zwangsläufig nur die im Rahmen der Lärmkartierung untersuchten Hauptverkehrsstraßen oder Haupteisenbahnstrecken sein, sondern können auch andere lärmrelevante Straßen oder Bahnstrecken umfassen.  
Im Regelfall gilt der Lärmaktionsplan für das gesamte Gebiet der Gemeinde. Sollte im Einzelfall davon abgewichen werden, ist es bei der Berichterstattung erforderlich, den konkreten Geltungsbereich anhand einer entsprechenden Fläche im Shape-Format zu übermitteln. Entsprechende Formatvorlagen werden bereitgestellt.
- <sup>2</sup> Der rechtliche Hintergrund ist mit dem Verweis auf die EU-Umgebungslärmrichtlinie und § 47a-f BImSchG abschließend genannt. Weitere Eintragungen der Gemeinde sind möglich, aber nicht erforderlich.
- <sup>3</sup> Eine Übersicht geltender nationaler Grenzwerte enthält z.B. Anhang III der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung“. Diese Angaben können für die Berichterstattung übernommen werden. Weitere Eintragungen der Gemeinde sind möglich, aber nicht erforderlich.
- <sup>4</sup> Anzugeben sind die Betroffenenzahlen, wie sie sich aus dem Pflichtumfang der EU-Umgebungslärmkartierung ergeben.
- <sup>5</sup> Hinweise zur Abschätzung bietet u.a. Kapitel 8.2 der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung.
- <sup>6</sup> Beschreibung der Lärmsituation bzw. Lärmschwerpunkte, d. h. Gebiete mit besonders starker Lärmbetroffenheit (ggf. auch mit Mehrfachbelastung durch Einwirkung mehrerer Lärmarten wie beispielsweise Straße und Schiene) sollten hier in Textform benannt werden. Sofern keine für die Lärmaktionsplanung relevanten Lärmprobleme vorhanden sind, sollte dies hier benannt werden (Kap. 7 der LAI-Hinweise zur LAP).
- <sup>7</sup> Hier sind die zum Zeitpunkt der Annahme des Lärmaktionsplans bereits durchgeführten, in Umsetzung oder Vorbereitung befindlichen Lärminderungsmaßnahmen anzuführen. Dies umfasst insbesondere auch Maßnahmen, deren Wirkung bei der Lärmkartierung nicht erfasst wird (passive Lärmschutzmaßnahmen wie der Einbau von Schallschutzfenstern im Rahmen der Lärmsanierung, verkehrsplanerische Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses, Einsatz von Dialogdisplays oder flächenhaft wirksame Maßnahmen wie ÖPNV-/Radverkehrskonzepte, LKW-Lenkungskonzepte) sowie kürzlich umgesetzte oder laufende Maßnahmen, die aufgrund des zeitlichen Ablaufs bei der aktuellen Lärmkartierung noch nicht berücksichtigt wurden. Wenn es bislang keine Maßnahmen gibt, kann dieser Teil entfallen. (Kapitel 12 LAI-Hinweise zur LAP).
- <sup>8</sup> Anhang I gibt eine Übersicht über das Spektrum lärmindernder Maßnahmen. Im Zuge der Berichterstattung sind die jeweiligen Maßnahmen den dort aufgeführten Kategorien zuzuordnen.
- <sup>9</sup> Betrifft auch Maßnahmen anderer Planungsträger außerhalb der kommunalen Planungshoheit. Sofern ruhige Gebiete festgelegt wurden, sind hier zwingend Maßnahmen zu deren Schutz aufzuführen (siehe auch Kapitel 3.4 und Endnote 13).
- <sup>10</sup> Maßnahmen, die über einen Realisierungszeitraum von fünf Jahren hinausreichen, bspw. auch im Rahmen der Flächennutzungs- und Bauleitplanung.
- <sup>11</sup> Ziel von Lärmaktionsplänen soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (§ 47d Abs. 2 BImSchG). Die Gemeinden sind aufgefordert, potenziell geeignete Gebiete als ruhige Gebiete im Lärmaktionsplan festzuschreiben und Maßnahmen zu deren Schutz zu benennen. Die Festlegung ruhiger Gebiete liegt im Ermessen der Gemeinden. Sofern ein ruhiges Gebiet festgelegt wurde, sind jedoch zwingend Maßnahmen zum Schutz dieses Gebietes zu benennen. Dies kann z.B. die Berücksichtigung durch andere Planungsträger bei deren Planungen sein.
- <sup>12</sup> Geschätzte Summe aller durch die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmaktionsplans entlasteten Personen, ohne Aufschlüsselung nach Maßnahmen oder Pegelbändern. Eine Person zählt ab einem Wert von

## Lärmaktionsplan der Stadt Kamp-Lintfort

$L_{DEN}$  ab 55 dB(A) oder einem Wert von  $L_{Night}$  ab 50 dB(A) als lärmbelastet. Die Reduzierung muss mindestens 1 dB betragen. Die Ergebnisse eines Forschungsvorhabens des Umweltbundesamtes zur Bewertung typischer und standardisierbarer Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündel aus den Bereichen der Lärminderungs- und Mobilitätsplanung ermöglichen eine einfache Abschätzung des Lärminderungspotenzials und können als Hilfsmittel zur Bewertung herangezogen werden (abrufbar im Internetauftritt des UBA nach Fertigstellung).

- <sup>13</sup> Hier sind Form, Zeiträume und Ergebnisse der nach § 47d Abs. 3 BImSchG erforderlichen Mitwirkung der Öffentlichkeit darzustellen. Dies gilt gleichermaßen für die erstmalige Ausarbeitung wie auch für die Überprüfung des Lärmaktionsplans.
- <sup>14</sup> Für die Mitwirkung der Öffentlichkeit sind angemessene Fristen vorzusehen. Der Lärmaktionsplan muss die beiden gefragten Datumswerte enthalten. Bei einer mehrstufigen Öffentlichkeitsbeteiligung sind der Beginn der ersten und das Ende der letzten Beteiligungsphase anzugeben. Die Angabe der gefragten Datumswerte im Lärmaktionsplan kann beispielsweise in Textform erfolgen.
- <sup>15</sup> Die Form der öffentlichen Mitwirkung liegt im Ermessen der planaufstellenden Gemeinde. Die Form der öffentlichen Mitwirkung ist mindestens einer der folgenden Kategorien zuzuordnen:
- |  |   |
|--|---|
| - Anzeigen/Werbung                         | - Öffentliche Veranstaltung                     |
| - Ansprache verschiedener Interessenträger | - Umfrage                                       |
| - Informationskampagne                     | - Workshop                                      |
| - Besprechungen/Sitzungen                  | - Andere Mittel/Instrumente (bitte beschreiben) |
- Erfolgt die öffentliche Mitwirkung ausschließlich im Rahmen von Besprechungen oder (Gemeinderats-)Sitzungen, ist den interessierten Teilnehmern aus der Öffentlichkeit die Möglichkeit einzuräumen, sich zu äußern (Rederecht).
- <sup>16</sup> Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Hier soll eine zusammenfassende Würdigung der Mitwirkung der Bevölkerung erfolgen, d. h. ob und wie die Hinweise aus der Öffentlichkeit in die Lärmaktionsplanung einbezogen wurden.
- <sup>17</sup> Hier ist eine zusammenfassende verbale Beschreibung der durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung und ihrer Ergebnisse zu geben. Wenn die Konsultation im Lärmaktionsplan beschrieben wird, ist der Link zum Lärmaktionsplan anzugeben. Wenn die Öffentlichkeitsbeteiligung in einem separaten Dokument beschrieben wird, ist auf dieses Dokument zu verweisen.
- <sup>18</sup> Hier können Kosten-Nutzen-Analysen oder Kostenwirksamkeitsanalysen angeführt werden.
- <sup>19</sup> Bitte Kriterien anführen, anhand derer der Lärmaktionsplan bei dessen Überprüfung bewertet werden kann. Beispielsweise kann hierfür die Wirksamkeit der Maßnahmen herangezogen werden (z. B. Lärmpegelminderung, Minderung der Zahl der Betroffenen und anderes).
- <sup>20</sup> Die geplanten Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit ist einer der folgenden Kategorien zuzuordnen:
- |                     |             |
|---------------------|-------------|
| - Umfrage/Befragung | -Berechnung |
| - Messung           |             |
- <sup>21</sup> Bitte Datum der Annahme des Lärmaktionsplans (Durchführungsbeginn des Lärmaktionsplans) angeben. Sofern die sachgerechte Überprüfung eines bereits vorhandenen Lärmaktionsplans zum Schluss kommt, dass der bestehende Lärmaktionsplan weiter Gültigkeit hat, ist das Datum der Entscheidung hier einzutragen.
- <sup>22</sup> Bitte Ende (der Umsetzung) des Lärmaktionsplans bzw. Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung der im Lärmaktionsplan angegebenen Maßnahmen eintragen.
- <sup>23</sup> Der beschlossene Lärmaktionsplan ist für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Hier empfiehlt sich die Veröffentlichung auf der Homepage der Gemeinde (insbesondere bei Lärmaktionsplänen mit geplanten Maßnahmen).



**Straßenverkehr 24h**

L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

- Gebäude
- Gemeindegrenzen

