

# Lärmaktionsplan der Stadt Xanten

Gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

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

Stadt Xanten

Fachbereich 6 - Planen und Bauen

Sachgebiet 61 - Stadtplanung



## **Inhaltsverzeichnis**

1. Einleitung und rechtlicher Hintergrund.....	1
2. Beschreibung der Umgebung .....	1
3. Zuständige Behörden.....	2
4. Geltende Grenzwerte .....	3
5. Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen .....	3
5.1 Hauptverkehrsstraßen.....	3
5.2 Haupteisenbahntrassen .....	4
6. Ruhige Gebiete .....	4
7. Ergebnisse der Lärmkartierung.....	4
7.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten.....	5
7.2 Belastete Flächen und Wohnungen .....	6
7.3 Bewertung, Probleme und verbesserungsbedürftige Situation.....	7
8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung .....	8
8.1 Maßnahmen der Stadt Xanten .....	8
8.2 Maßnahmen in Abstimmung und Kooperation mit anderen Behörden.....	9

## **Abbildungen**

Abb. 1 - Lage der Stadt Xanten.....	2
Abb. 2 - Lärmkartierung   Teilbereich Birten / Unterbirten - tagsüber .....	7
Abb. 3 - Lärmkartierung   Teilbereich Birten / Unterbirten - nachts.....	8

## **Tabellen**

Tab. 1 - Hauptverkehrsstraßen im Gebiet der Stadt Xanten.....	4
Tab. 2 - Geschätzte Gesamtzahl N der belasteten Menschen - tagsüber .....	5
Tab. 3 - Geschätzte Gesamtzahl N der belasteten Menschen - nachts.....	5
Tab. 4 - Geschätzte Anzahl N der belasteten Menschen an der B 57 (Rheinberger Straße) - tagsüber ..	5
Tab. 5 - Geschätzte Anzahl N der belasteten Menschen an der B 57 (Rheinberger Straße) - nachts.....	5
Tab. 6 - Geschätzte Anzahl N der belasteten Menschen an der L 460 (Weseler Straße) - tagsüber .....	6
Tab. 7 - Geschätzte Anzahl N der belasteten Menschen an der L 460 (Weseler Straße) - nachts.....	6
Tab. 8 - Größe der belasteten Fläche und Anzahl der belasteten Wohnungen in der Stadt Xanten.....	6
Tab. 9 - Anzahl der belasteten Wohnungen an der B 57 (Rheinberger Straße).....	6
Tab. 10 - Anzahl der belasteten Wohnungen an der L 460 (Weseler Straße).....	6
Tab. 11 - Vergleich der geltenden Richtwerte in den unterschiedlichen Rechtsgrundlagen.....	10



## **1. Einleitung und rechtlicher Hintergrund**

Am 18. Juli 2002 trat die vom europäischen Parlament und dem Rat der europäischen Union erlassene Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) in Kraft. Ziel dieser Richtlinie ist die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus. Der Lärmschutz ist dabei ein zentrales Anliegen. Schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm sind zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder zu mindern. Dazu sollen auf Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten Aktionspläne durch die Mitgliedstaaten erstellt werden.

Im sechsten Teil des Bundesimmissionsschutzgesetzes sind die Inhalte und Ziele der Umgebungslärmrichtlinie durch Einfügung der §§ 47a-f BImSchG in deutsches Recht umgesetzt worden. Diese Paragraphen enthalten neben der Definition des Anwendungsbereiches und Begriffsbestimmungen Aussagen zu Zuständigkeiten, Zeiträumen und Anforderungen an Lärmkarten und Lärmaktionspläne.

Am 16. März 2006 trat die „Verordnung über die Lärmkartierung - 34. Bundes-Immissionschutzverordnung (BImSchV)“ in Kraft. Sie konkretisiert die Anforderungen an Lärmkarten nach § 47c BImSchG. Weiterhin sind Aussagen zur Information der Öffentlichkeit und zur Übermittlung der Lärmkarten enthalten.

In einer ersten Stufe waren für alle Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern sowie für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 50.000 Bewegungen pro Jahr bis spätestens zum 30. Juni 2007 Lärmkarten zu erstellen. Auf der Grundlage der erstellten Lärmkarten waren bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne (Lärmminderungspläne) auszuarbeiten, mit denen „Lärmprobleme und Lärmauswirkungen“ – einschließlich der Lärmminderung – geregelt werden.

In einer zweiten Stufe musste die Lärmkartierung bis 30. Juni 2012 auf Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern sowie auf Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, auf Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr und auf Großflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 50.000 Bewegungen pro Jahr erweitert werden. Auf dieser Grundlage sind nun bis zum 18. Juli 2013 ebenfalls Lärmaktionspläne zu erstellen.

Die verabschiedeten Lärmkarten und -aktionspläne werden vom LANUV NRW gesammelt und an das Umweltbundesamt mitgeteilt, welches sie wiederum an die zuständigen Behörden der EU weiterleitet. Die Festlegung der Maßnahmen und deren Ausgestaltung liegen im Ermessen der zuständigen Behörde.

## **2. Beschreibung der Umgebung**

Die Stadt Xanten liegt linksrheinisch im Nordwesten des Kreises Wesel außerhalb der Ballungsräume des Landes NRW. Sie hat den raumordnerischen Status eines Mittelzentrums und gilt als Mittlere kreisangehörige Stadt mit einer Einwohnerzahl von 22.031 (31.12.2011). Begrenzt wird das Xantener Stadtgebiet durch die Nachbargemeinden Alpen und Sonsbeck im Süden, die Städte Rees und Wesel im Norden bzw. Osten sowie der Gemeinde Uedem und der Stadt Kalkar im Westen (vgl. Abb. 1). Das nächste Oberzentrum ist Duisburg. Dies ist über die Autobahnanschlüsse in den Nachbargemeinden zu erreichen. Im Gebiet der Stadt Xanten finden sich Hauptverkehrsstraßen, an denen an Abschnitten

die Anzahl der Kraftfahrzeuge pro Jahr die genannten Grenzen der zweiten Stufe überschreitet. Folglich ist ein Lärmaktionsplan zu erstellen.

Abb. 1 - Lage der Stadt Xanten



Quelle - Stadt Xanten

### 3. Zuständige Behörden

In Nordrhein-Westfalen sind die Städte und Gemeinden für die Lärmkartierung zuständig. Im hier vorliegenden Plan ist dies die Stadt Xanten:

Stadt Xanten | Karthaus 2 | 46509 Xanten

Die Stadt wurde dabei vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes NRW (LANUV NRW) unterstützt. Dieses stellte die Lärmbelastung, die in der Stadt Xanten durch Hauptstraßen erzeugt wird, in Lärmkarten dar:

Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes NRW (LANUV NRW)  
Leibnizstr. 10 | 45659 Recklinghausen

Für die Kartierung des Lärms, der durch die Haupteisenbahntrassen erzeugt wird sowie für die Berechnung der daraus resultierenden Lärmbelastung ist das Eisenbahnbundesamt zuständig:

Eisenbahnbundesamt | Vorgebirgsstraße 49 | 53110 Bonn

#### 4. Geltende Grenzwerte

Zur Beschreibung der Lärmbelastung der Bevölkerung werden europaweit einheitlich zwei Indizes verwendet:

- Zur Beschreibung für die allgemeine Belästigung ist der Tag-Abend-Nacht-Index  $L_{DEN}$  anzugeben. Hierbei handelt es sich um einen 24-Stunden-Mittelungspegel, welcher den Tagzeitraum (6-18 Uhr), den Abendzeitraum (18-22 Uhr) und den Nachtzeitraum (22-6 Uhr) aufgrund der unterschiedlichen Ruhebedürfnisse in diesen Zeiträumen entsprechend gewichtet.
- Zur Beschreibung für Schlafstörungen ist der Nachtlärmindex  $L_{Night}$  anzugeben. Hierbei handelt es sich um einen Mittelungspegel, welcher den Nachtzeitraum (22-6 Uhr) umfasst.

Das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes NRW (MKULNV) veröffentlichte am 07. Februar 2008 den Runderlass zur Lärmaktionsplanung. Hiernach sind Lärmprobleme gem. § 47d BImSchG gegeben, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden Lärmwerte in Höhe von  $L_{DEN} \geq 70$  dB(A) oder  $L_{Night} \geq 60$  dB(A) erreicht werden. Es liegt jedoch im Ermessen der Städte strengere als die oben genannten Auslösewerte von 70 bzw. 60 dB(A) zu verwenden.

Stellt sich bei der Analyse der Lärmkartierung heraus, dass diese Werte überschritten werden, so ist die Stadt verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen, in dem Maßnahmen zu Minderung der Lärmbelastung enthalten sind. Ob diese Verpflichtung mit dem Konnexitätsgrundsatz der Landesverfassung im Einklang steht, ist ausgesprochen fraglich. In Anbetracht des derzeit einigermaßen überschaubaren Aufwands wird die Stadt Xanten dennoch tätig. Für die Anwohnerinnen und Anwohner besteht jedoch kein Rechtsanspruch auf die Umsetzung der im Aktionsplan aufgeführten Maßnahmen. Es handelt sich hierbei vielmehr um Einzelfallentscheidungen, die jeweils einer gesonderten Prüfung unterzogen und im Einvernehmen mit den Baulastträgern umgesetzt werden.

#### 5. Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen

Durch das Stadtgebiet Xantens führt in Nord-Süd-Richtung die B 57. Über diese sind in nördlicher Richtung die Städte Kalkar und Kleve zu erreichen. Nach Süden führt sie in Richtung Rheinberg. Eine Autobahnanbindung existiert im Xantener Stadtgebiet nicht. In West-Ost-Richtung durchläuft die L 460 das südliche Xanten. Nach Westen ist hierdurch Sonsbeck und die A 57 zu erreichen. Nach Osten führt die Landesstraße auf die B 58 in Richtung Wesel. Weiterhin zieht sich die L 480 von Westen nach Osten durch die Stadt. Von Sonsbeck ausgehend führt sie südlich entlang des Xantener Ortsteils Hochbruch (Augustusring) über die Kreuzung mit der B 57 (Rheinberger Straße) bis zum Rhein. Das Verkehrsaufkommen auf der L 480 liegt allerdings unterhalb des Grenzwertes für die Lärmkartierung und –aktionsplanung (siehe Kapitel 5.1). Zudem führt die Bahnstrecke zwischen Duisburg und Xanten durch das Xantener Stadtgebiet.

##### 5.1 Hauptverkehrsstraßen

Die Grenze eines Verkehrsaufkommens von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr wird auf der L 460 (Weseler Straße) nur abschnittsweise zwischen der Kreuzung mit der B 57 (Weseler Straße / Rheinberger Straße) und der östlichen Stadtgrenze überschritten, weshalb sich die Lärmkartierung auf diesen Abschnitt beschränkt (vgl. Anhang I).

Tab. 1 - Hauptverkehrsstraßen im Gebiet der Stadt Xanten

Name	Kfz/a (Ø) in Mio	Lage
L 460 (Weseler Straße)	4,698	Im südlichen Stadtgebiet Ausgehend von östlicher Stadtgrenze in Richtung Westen
B 57 (Rheinberger Straße)	4,598	Im südlichen Stadtgebiet Ausgehend von südlicher Stadtgrenze in Richtung Norden bis zur Kreuzung Augustusring

Quelle - LANUV NRW

Auf der B 57 (Rheinberger Straße) wird das entsprechende Verkehrsaufkommen nur auf dem Abschnitt von der südlichen Stadtgrenze ausgehend bis zur Kreuzung mit der L 480 (Rheinberger Straße / Augustusring) erreicht. Ab der Kreuzung teilt sich das Verkehrsaufkommen auf L 480 und B 57 auf, womit im weiteren Verlauf der B 57 in Richtung Norden weniger als 3 Millionen Kraftfahrzeuge pro Jahr verkehren. Folglich wurde auch die Lärmkartierung nur für den südlichen Abschnitt berechnet (vgl. Anhang I).

## 5.2 Haupteisenbahntrassen

Es führt die Bahnstrecke zwischen Duisburg und Xanten durch das Xantener Stadtgebiet. Auf dieser verkehren im Jahr allerdings weniger als 30.000 Zügen pro Jahr. Somit wird sie nicht als Haupteisenbahnstrecke klassifiziert. Eine Lärmkartierung, die zudem vom Eisenbahnbundesamt erstellt und analysiert werden müsste, findet folglich nicht statt.

## 6. Ruhige Gebiete

Gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG sollen durch Lärmaktionsplänen auch „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms“ geschützt werden. Im Folgenden sollen für das Stadtgebiet Xantens diese ruhigen Gebiete benannt werden, um für die darauf folgende Behandlung und Analyse der Ergebnisse der Lärmkartierung eine Grundlage zu bieten.

Die Wohngebiete sowie die Ferien-, Kur- und Freizeitgebiete rund um den Xantener Süd- und Nordsee sind von hoher Bedeutung für Ruhe, Erholung und Freizeitgestaltung. Die Siedlungen Lüttingen, Wardt und Vynen stellen in diesem Zusammenhang ruhige Gebiete dar, die es vor einer erhöhten Lärmbelastung durch die beschriebenen Lärmquellen zu schützen gilt. Im Westen Xantens sind die Bauernschaften Mörmter, Ursel und Willich als ruhige Gebiete zu beachten.

Neben den bewohnten Gebieten, deren Bewohner durch diesen Lärmaktionsplan prioritär geschützt werden sollen, dürfen die ruhigen Frei- und Naturräume nicht aus dem Blickfeld geraten. Folglich ist auch die Lärmbelastung der ausgewiesenen FFH-, Vogel- und Naturschutzgebiete im Xantener Stadtgebiet sowie die südlich der L 480 gelegene „Hees“ als Waldgebiet in einem angemessenen Maß vor einer Verlärmung zu schützen. Neben ihrer Naturschutzfunktion haben sie auch eine Bedeutung für Naherholung und Freizeitgestaltung.

## 7. Ergebnisse der Lärmkartierung

Das LANUV NRW führte die Lärmkartierung und die Ermittlung der Betroffenheit im Stadtgebiet Xantens an den zuvor genannten Hauptverkehrsstraßen durch. Die daraus resultierenden Ergebnisse sind in Form von Isophonenberechnungen dargestellt (vgl. Anhang I).

## 7.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Bei der Erarbeitung der Lärmkarten ist die Anzahl jener Menschen ermittelt worden, die vom Lärm der Hauptverkehrsstraßen belastet sind. Die Zahlen sind den folgenden Tabellen zu entnehmen.

Tab. 2 - Geschätzte Gesamtzahl N der belasteten Menschen - tagsüber

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	205
über 60 bis 65	94
über 65 bis 70	44
<b>über 70 bis 75</b>	<b>14</b>
<b>über 75</b>	<b>2</b>

Quelle - LANUV NRW

Tab. 3 - Geschätzte Gesamtzahl N der belasteten Menschen (nachts)

L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 55	119
über 55 bis 60	56
<b>über 60 bis 65</b>	<b>18</b>
<b>über 65 bis 70</b>	<b>4</b>
<b>über 70</b>	<b>0</b>

Quelle - LANUV NRW

Nach dieser Statistik lässt sich zusammenfassend sagen, dass tagsüber 16 Personen von einer Lärmbelastung durch die betrachteten Hauptverkehrsstraßen Xantens betroffen sind, die über den vom MUNLV angegebenen Pegeln liegt (L<sub>DEN</sub> höher als 70 dB(A)). In der Nacht sind es hingegen 22 Personen (L<sub>Night</sub> höher als 60 dB(A)).

In einem weiteren Schritt soll nach den Statistiken für das gesamte Stadtgebiet die Anzahl der belasteten Menschen an der jeweiligen Hauptverkehrsstraße benannt werden.

Tab. 4 - Geschätzte Anzahl N der belasteten Menschen an der B 57 (Rheinberger Straße) - tagsüber

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	99
über 60 bis 65	72
über 65 bis 70	39
<b>über 70 bis 75</b>	<b>12</b>
<b>über 75</b>	<b>2</b>

Quelle - LANUV NRW

Tab. 5 - Geschätzte Anzahl N der belasteten Menschen an der B 57 (Rheinberger Straße) - nachts

L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 55	84
über 55 bis 60	50
<b>über 60 bis 65</b>	<b>15</b>
<b>über 65 bis 70</b>	<b>4</b>
<b>über 70</b>	<b>0</b>

Quelle - LANUV NRW

Tab. 6 - Geschätzte Anzahl N der belasteten Menschen an der L 460 (Weseler Straße) - tagsüber

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	93
über 60 bis 65	18
über 65 bis 70	4
<b>über 70 bis 75</b>	<b>1</b>
<b>über 75</b>	<b>0</b>

Quelle - LANUV NRW

Tab. 7 - Geschätzte Anzahl N der belasteten Menschen an der L 460 (Weseler Straße) - nachts

L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 55	33
über 55 bis 60	4
<b>über 60 bis 65</b>	<b>2</b>
<b>über 65 bis 70</b>	<b>0</b>
<b>über 70</b>	<b>0</b>

Quelle - LANUV NRW

An der Bundesstraße gibt es damit 14 Personen, die tagsüber von Straßenlärm über den genannten Schallpegelgrenzen betroffen sind (L<sub>DEN</sub> höher als 70 dB(A)). Die Anzahl der belasteten Personen an der Landesstraße liegt in dieser Zeit hingegen bei nur 1 Person. Bei den niedrigeren Werten für die Nacht (L<sub>Night</sub> höher als 60 dB(A)) sind es 19 Personen, die durch die Bundesstraße als belastet gelten. An der Landesstraße sind es 2 Personen.

## 7.2 Belastete Flächen und Wohnungen

Der folgenden Tabellen ist zu entnehmen, wie groß die belastete Fläche und die Anzahl der belasteten Wohnungen an den Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet insgesamt ist (vgl. Tab. 8).

Tab. 8 - Größe der belasteten Fläche und Anzahl der belasteten Wohnungen in der Stadt Xanten

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen
55 - 65 dB(A) L <sub>DEN</sub>	2,11	137
65 - 75 dB(A) L <sub>DEN</sub>	0,56	26
über 75 dB(A) L <sub>DEN</sub>	0,12	0

Quelle - LANUV NRW

Schulen und Krankenhäuser sind im Stadtgebiet nicht derart gelegen, dass sie als lärmbelastet eingestuft werden müssten.

Betrachtet man auch hier die Daten aufgeteilt auf die Hauptverkehrsstraßen an denen sie erhoben wurden, ergibt sich folgendes Bild.

Tab. 9 - Anzahl der belasteten Wohnungen an der B 57 (Rheinberger Straße)

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Wohnungen
55 - 65 dB(A) L <sub>DEN</sub>	78
65 - 75 dB(A) L <sub>DEN</sub>	23
über 75 dB(A) L <sub>DEN</sub>	0

Quelle - LANUV NRW

Tab. 10 - Anzahl der belasteten Wohnungen an der L 460 (Weseler Straße)

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Wohnungen
55 - 65 dB(A) L <sub>DEN</sub>	52
65 - 75 dB(A) L <sub>DEN</sub>	3
über 75 dB(A) L <sub>DEN</sub>	0

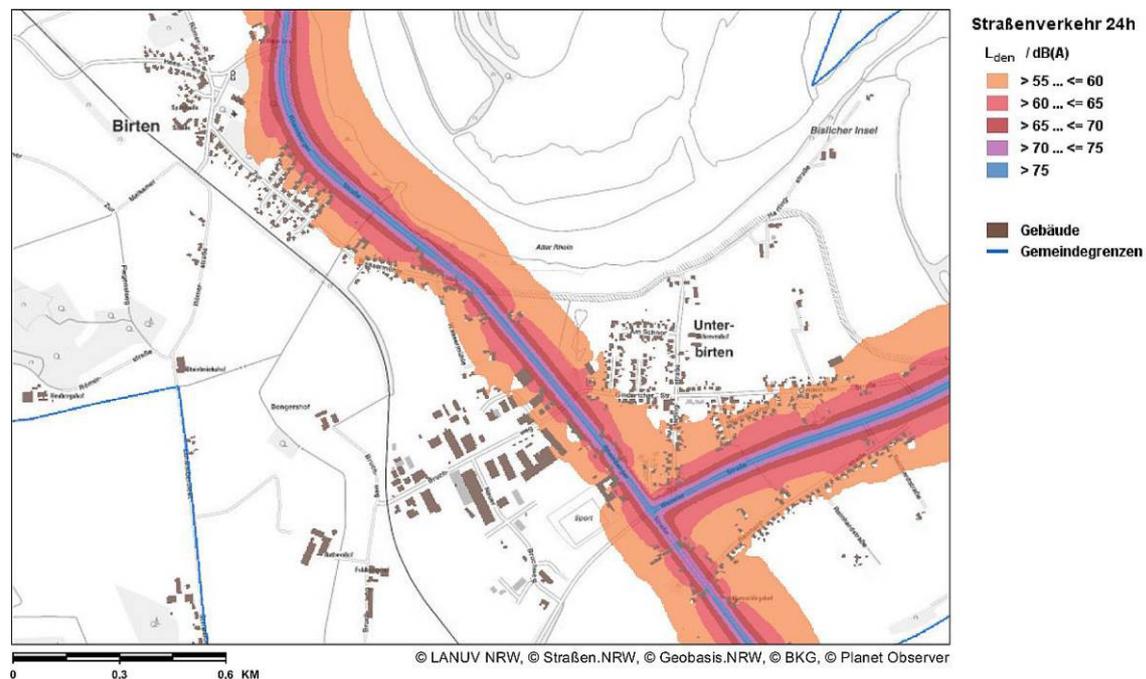
Quelle - LANUV NRW

### 7.3 Bewertung, Probleme und verbesserungsbedürftige Situation

Die Analyse der aufgeführten Daten zeigt, dass insgesamt vergleichsweise wenig Personen und Wohnungen im Xantener Stadtgebiet von einer Lärmbelastung betroffen sind, die über den Werten liegt, welche vom MUNLV im Runderlass zur Lärmaktionsplanung vom 07. Februar 2008 benannt wurden. Insbesondere die Verlagerung der Bundesstraße hat dazu geführt, dass der Verkehr nun von sensiblen ruhigen Bereichen eher ferngehalten wird. Ein zusätzliches Resultat der Verlegung war die bereits beschriebene Aufteilung der Verkehrsströme ab der Kreuzung Augustusring / Rheinberger Straße. Ab dieser Kreuzung sind die Verkehrsstärken in Richtung Norden und Westen nun geringer und damit auch die Lärmbelastung.

Der größte Teil der Personen und Wohnungen, die von den hohen Lärmwerten betroffen sind findet sich im südlichen Stadtgebiet Xantens an der B 57. Hier sind es vor allem die Ortschaften Birten und Unterbirten, die direkt an der Bundesstraße liegen. Unterbirten ist zusätzlich noch von den

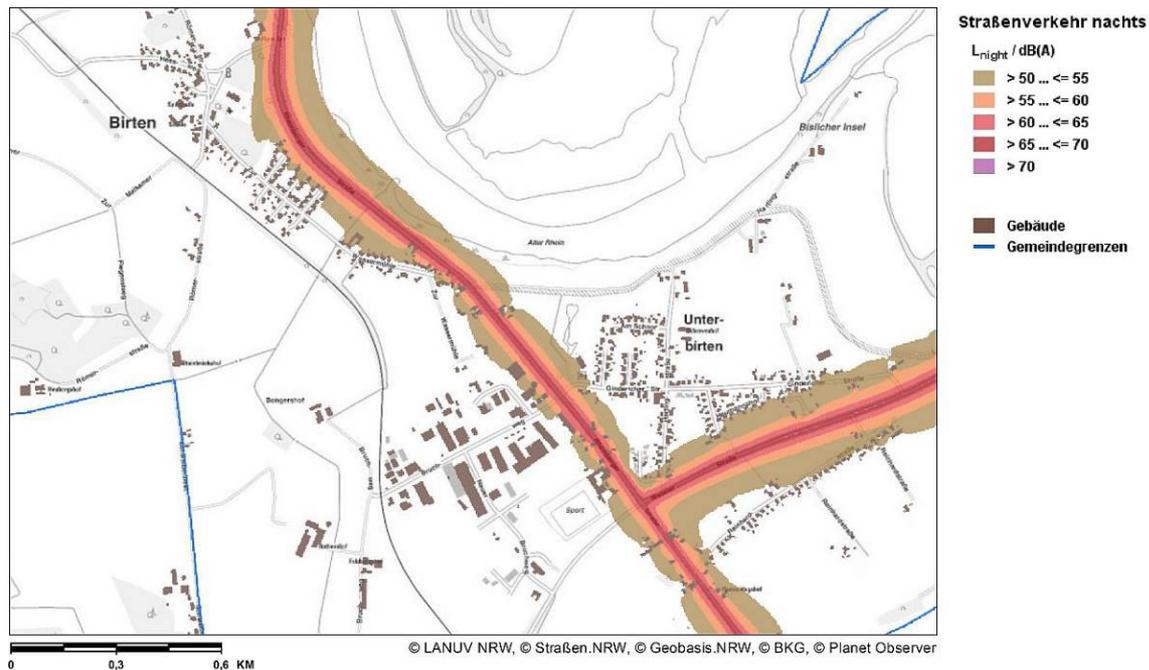
Abb. 2 - Lärmkartierung | Teilbereich Birten / Unterbirten - tagsüber



Quelle - LANUV NRW

Lärmemissionen der L 460 betroffen. Als besonderer Problempunkt ist also die Kreuzung der beiden Hauptverkehrsstraßen hervorzuheben (siehe Abb. 2 und 3).

Abb. 3 - Lärmkartierung | Teilbereich Birten / Unterbirten - nachts



Quelle - LANUV NRW

Bei der nordöstlich der Kreuzung liegenden Siedlung Unterbirten handelt es sich um ein Wohngebiet. Westlich der Bundesstraße befinden sich ein Gewerbegebiet sowie ein Sportplatz. Im Ortsteil Birten ist hauptsächlich die Bebauung zwischen der Bundesstraße und der Straße „Zur Wassermühle“ von einer hohen Lärmbelastung betroffen.

## 8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung

In Xanten wurden und werden diverse Maßnahmen ergriffen und geplant, aus denen eine Lärmreduzierung resultieren kann. Es muss dabei unterschieden werden zwischen jenen Maßnahmen, die im eigenen Zuständigkeitsbereich liegen und jenen, für die übergeordnete Behörden zuständig sind.

### 8.1 Maßnahmen der Stadt Xanten

Im Zuständigkeitsbereich der Stadt Xanten liegen jene Maßnahmen, die durch Verkehrsplanung an Straßen erfolgen kann, für die die Stadt auch selbst Straßenbaustatsträger ist. Die bei der Kartierung berücksichtigten Hauptverkehrsstraßen fallen nicht hierunter.

Um die Lärmemissionen des Güterverkehrs zu behandeln, beteiligt sich die Stadt am Projekt „Stadtverträgliche LKW-Navigation“ des Regionalverbands Ruhr. Hierbei werden LKW-Vorrangrouten festgelegt und Restriktionen kartiert, um den LKW-Güterverkehr möglichst verträglich im Stadtgebiet zu lenken.

Bei den Bauleitplanverfahren, die seit der Lärmkartierung des LANUV im Jahr 2002 in der Stadt Xanten an stark belasteten Verkehrswegen durchgeführt wurden, wird stets die Notwendigkeit einer schalltechnischen Untersuchung geprüft. Gutachtenergebnisse werden vom Rat der Stadt abgewogen und im notwendigen Umfang als Festsetzungen des Bebauungsplans beschlossen. So ist zum Beispiel im Bebauungsplanverfahren in Unterbirten mittels Planung aktiver Lärmschutzvorrichtungen auf die Lärmbelastung bereits reagiert worden. Die Gebäude nordöstlich

der Unterbirtener Kreuzung im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 159B „Gehnenkath“ sind durch einen Lärmschutzwall geschützt.

Zur Erhöhung der Qualität und Attraktivität des Radwegenetzes im Stadtgebiet wurden unterschiedliche Maßnahmen getroffen. Auf der ehemaligen Bahnstrecke zwischen Kleve und Xanten wurde ein Alleenradweg angelegt. Die Stadt Xanten nimmt mit diesem Radweg an dem seit 2008 existierenden Handlungsprogramm „Alleenradwege auf stillgelegten Bahnstrecken“ der Landesregierung NRW teil. Die neuen Radwegeverbindungen ergänzen das bestehende Radwegenetz und gewährleisten eine attraktive Verbindung zwischen den Ortsteilen Xantens, die losgelöst vom motorisierten Individualverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen möglich ist. Dies korrespondiert mit dem Schutz der ruhigen Gebiete der Bauernschaften Mörmter, Ursel und Willich. Diese Maßnahmen dienen zudem der Attraktivierung des Radverkehrstourismus‘ am Niederrhein. Zusätzlich werden alle Radverkehrsrouten im Stadtgebiet mit dem Kreis Wesel abgestimmt und hinsichtlich möglicher Optimierungspotenziale überprüft.

Die Möglichkeit, größere Teile des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsträger zu verlagern sind sehr eingeschränkt. Mit den folgenden Linien des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr und der Niederrheinischen Verkehrsbetriebe AG ist Xanten über den ÖPNV mit den Nachbarkommunen verbunden:

- NIAG-Linie 36 (Geldern - Sonsbeck - Xanten)
- NIAG-Linie 41 (Xanten- Veen-Alpen)
- NIAG-Linie 43 (Xanten - Labbeck - Uedemerbruch - Uedem)
- VRR-Linie 44 (Kleve - Bedburg-Hau - Kalkar - Xanten)
- VRR-Linie 65 (Xanten - Wesel - Alpen - Rheinberg)
- VRR-Linie 66 (Wesel - Büderich - Ginderich - Birten - Xanten)
- VRR-Linie SB6 (Wesel - Xanten)

Weiterhin verbinden die Stadtbuslinien SL 40 und 42 die Bürgerinnen und Bürger sowie die Touristen und Touristinnen mit den Xantener Ortschaften. Die Stadtlinien fahren im 60-Minutentakt.

## **8.2 Maßnahmen in Abstimmung und Kooperation mit anderen Behörden**

Aktive Maßnahmen an der Bundesstraße und der Landesstraße selbst liegen im Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Straßenbaulastträgers sowie die Straßenverkehrsbehörde. Dies sind hier der Landesbetrieb Straßen.NRW bzw. die Ordnungsbehörde des Kreises Wesel.

Die beiden betrachteten Hauptverkehrsstraßen tragen einen erheblichen Teil der Nord-Süd- bzw. Ost-West-Durchgangsverkehre und tragen zu einer schnellen Verbindung mit benachbarten Kommunen bei. Eine Verkehrsreduzierung ist auf diesen Strecken zukünftig nicht zu erwarten.

Als Maßnahme zum Lärmschutz und zur Steigerung der Verkehrssicherheit wurde im Bereich Birten auf jenem Teilstück der B 57, welches an der Ortschaft Birten vorbeiführt, eine Tempo 70-Zone eingerichtet.

Um weitere mögliche Maßnahmen zu erörtern und abzustimmen, beteiligte die Stadt Xanten den Landesbetrieb Straßen.NRW bei der Aufstellung dieses Lärmaktionsplans. In einer Stellungnahme erläuterte der Landesbetrieb, dass für ihn bei der Ermittlung und Bewertung der Lärmbelastung die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) sowie die Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) als rechtliche Grundlage heranzuziehen sind. Diese Richtlinien setzen andere Berechnungsmethoden fest, als sie in der Lärmaktionsplanung zu verwenden sind. Ein Austausch der unterschiedlichen Berechnungsmethoden

ist nicht möglich. Somit kann die vom LANUV bereitgestellte Lärmkartierung nicht auch vom Landesbetrieb Straßen.NRW für eine Bewertung der Lärmbelastung genutzt werden.

Weiterhin definieren die VLärmSchR 97 sowie die RLS 90 andere Richtwerte als der für die Lärmaktionsplanung maßgebliche Runderlass zur Lärmaktionsplanung des MKULNV NRW vom 07. Februar 2008. Legt man den Grenzwert der VLärmSchR 97 an, so bestehe laut Straßen.NRW kein ausreichendes Maß an Betroffenheit, um eine aktive Lärmsanierung durchzuführen. Erst bei einem Erfordernis der Fahrbahndeckensanierung aufgrund von Schäden wird geprüft, ob ein lärmmindernder Fahrbahnbelag aufgebracht wird. In absehbarer Zeit ist allerdings keine Deckenerneuerung aufgrund von Schäden geplant.

Eine weitergehende Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit zwecks Lärmschutzes wird zudem nur dann in Erwägung gezogen, wenn Richtwerte aus der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten werden. Diese Werte liegen nachts über denen im Runderlass (siehe Tab. 11). Auch hier ist kein ausreichendes Maß an Betroffenheit erreicht. Es wird also nicht in Erwägung gezogen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit weiter herabzusetzen.

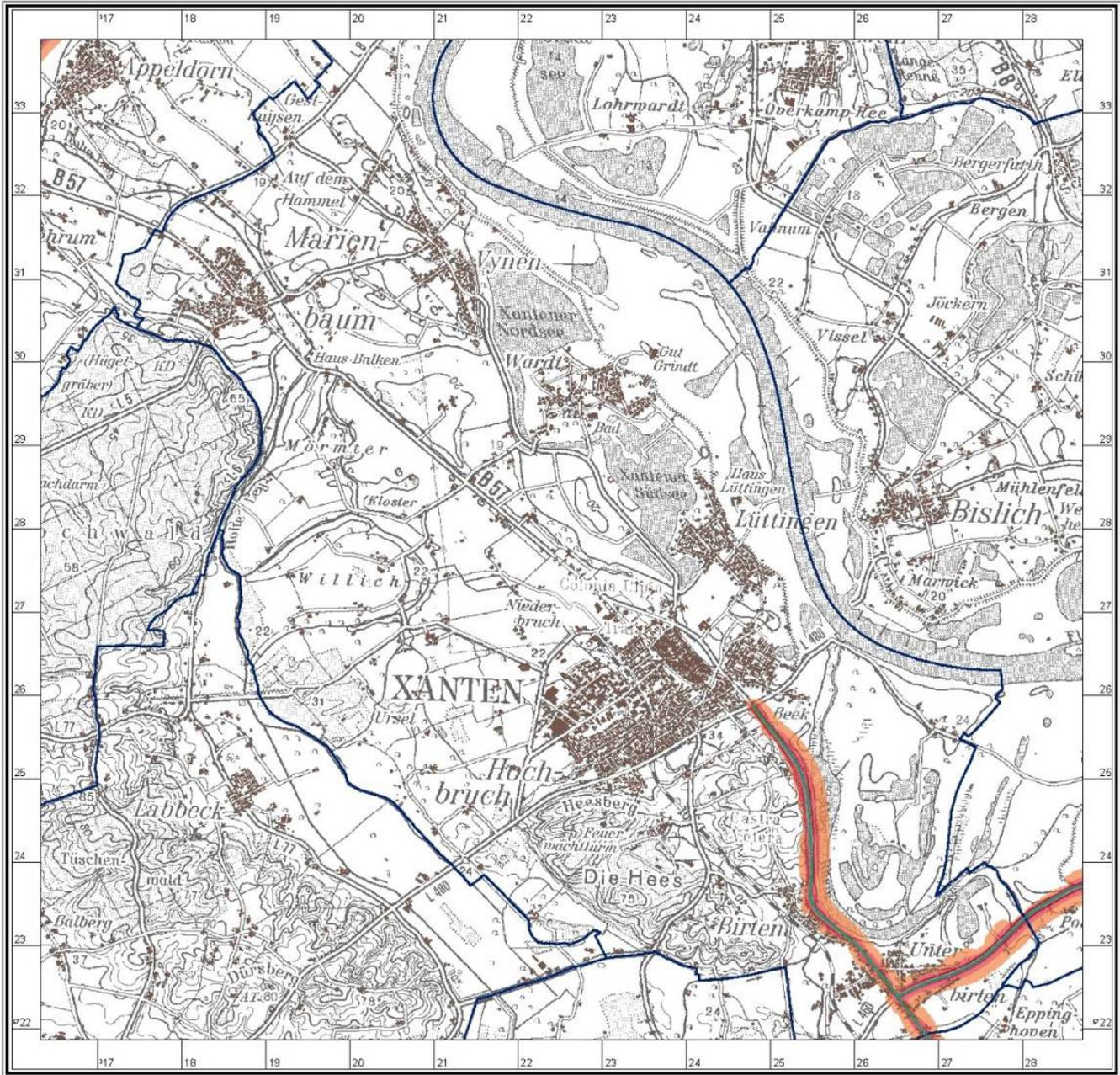
Tab. 11 - Vergleich der geltenden Richtwerte in den unterschiedlichen Rechtsgrundlagen

	Lärmaktions- planung	Lärmsanierung			Geschwindigkeits- anpassung		
		RLS 90 (Landstraßen)	RLS 90 (Bundesstraßen)				
Rechtsgrundlage	Runderlass des MKULNV NRW	RLS 90 (Landstraßen)	RLS 90 (Bundesstraßen)			Lärmschutz-RL-StV	
Nutzung	Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser	WR, WA, MI	WR,WA	MD,MI	WA	MI	
tags dB(A)	70	67	67	69	70	72	
nachts dB(A)	60	57	57	59	60	62	

Quelle - Stadt Xanten

Der Landesbetrieb erachtet passive Lärmsanierungsmaßnahmen am Immissionsort als die langfristig sinnvollste Lösung. Für Grundstückseigentümer besteht hier die Möglichkeit eine Bezuschussung der Schutzmaßnahme zu beantragen.

# Anhang 1 – Umgebungslärm in NRW | Ergebnisse der Lärmkartierung



## Umgebungslärm in NRW

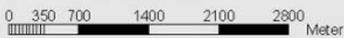


Ergebnisse der  
Lärmkartierung  
Berichtsjahr 2012

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

### Stadt Xanten

GKZ: 05170052  
NUTS3: DEA1F



Kartierung: LANUV NRW

## Straßenverkehr 24h

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

## Anhang 2 – Niederschrift der Bürgerversammlung vom 15.10.2013

Stadt Xanten  
Der Bürgermeister  
Fachbereich I / 6

Xanten, 16.10.2013

---

### Protokoll der Bürgerinformationsveranstaltung zur Lärmaktionsplanung Xanten

---

Datum: 15.10.2013

Beginn: 18.10 Uhr  
Ende: 19.35 Uhr

Ort: Katholische Grundschule Vynen, Mehrzweckraum, Römerstraße 14, 46509 Xanten

Anwesend:

Herr Strunk (Bürgermeister der Stadt Xanten), Herr Janßen (Vorsitzender im Bezirksausschuss Xanten-Birten), Herr Bours (Vorsitzender im Ausschuss für Umwelt und Planung), Herr Stork (Stadt Xanten, FB 6-61), Frau Kutschaty (Stadt Xanten, FB 6-61), 24 weitere Bürgerinnen und Bürger

---

**Herr Strunk** begrüßt die anwesenden Bürger zur Vorstellung des Lärmaktionsplans und erteilt Herrn Stork das Wort.

**Herr Stork** stellt anhand einer Power-point-Präsentation die Grundlagen und gesetzlichen Vorgaben der Lärmbetrachtung vor.

**Herr Janßen** stellt als Zwischenfrage, ob die Stadt verpflichtet sei, die Gesamtheit der Strecke mit den tatsächlichen Belastungszahlen zu kartieren. **Herr Stork** erwidert, dass im Runderlass des Umweltministeriums geregelt sei, dass bei nur geringer Betroffenheit keine Lärmaktionsplanung notwendig sei. Die Stadt Xanten habe sich entschlossen einen Lärmaktionsplan aufzustellen, obwohl die Betroffenheit vergleichsweise gering sei. Für die Lärmkartierung seien in NRW die Städte verpflichtet. Sie würden dabei vom LANUV NRW unterstützt. Dieses stelle die Lärmbelastung, die in der Stadt vorliegt, in Lärmkarten dar. Herr Stork weist darauf hin, dass die Bürger die Lärmkartierung im Netz einsehen können. Am Ende der Veranstaltung werde er die entsprechende Adresse nennen.

**Ein anderer Bürger** stellt die Rückfrage, ob tatsächlich nur 14 Personen auf der Rheinberger Straße betroffen seien. **Herr Stork** bejaht dies. Die Berechnung der Anzahl der Betroffenen sei vom LANUV zusammen mit der Kartierung den Städten zur Verfügung gestellt worden. Sie sei auch auf Plausibilität hin überprüft worden.

**Ein weiterer Bürger** möchte wissen, wie breit sich der violette Bereich darstellt. **Herr Stork** erklärt, dass dieser violette Bereich darstelle, wo die Lärmbelastung tagsüber zwischen 70 und 75 dB(A) beträgt. Die Breite des Bereiches sei abhängig von vielen Gegebenheiten, die die Lärmausbreitung beeinflussen, wie beispielsweise die Topografie. Es wird nachgefragt, warum der Zuglärm nicht betrachtet wurde. **Herr Stork** antwortet, dass diese Lärmquelle erst ab einer Frequentierung von 30.000 Zügen pro Jahr kartiert würde.

Im weiteren Verlauf stellt **Herr Stork** anhand der Power-point-Präsentation die Inhalte eines Lärmaktionsplans vor. Besonders weist er darauf hin, von wem welche Maßnahmen getragen werden können. Maßnahmen, die von der Stadt Xanten durchgeführt werden können, seien direkt aufgenommen worden. Da die Hauptverkehrsstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes liegen würden, seien aktive Maßnahmen am Straßenkörper mit dem Lan-

desbetrieb Straßen.NRW abzustimmen. Hierzu wäre Straßen.NRW kontaktiert worden. Eine Stellungnahme sei daraufhin eingegangen. Herr Stork habe Straßen.NRW eingeladen, mit einer/m Vertreter/in bei dieser Bürgerversammlung dabei zu sein. Dieser Einladung habe man jedoch abgelehnt.

Des Weiteren erläutert **Herr Stork** besagte Stellungnahme des Landesbetriebs. Darin wird darauf hingewiesen, dass keine ausreichende Betroffenheit gegeben sei und dass sämtliche von der Stadt Xanten angeregten Maßnahmen (Lärmsanierung, Geschwindigkeitsreduzierung usw.) nicht vorgenommen würden. Die Lärmbelastung würde bei der Lärmsanierung von Straßen in der Baulast des Bundes und des Landes NRW aufgrund anderer Rechtsgrundlagen (RLS 90) berechnet und kartiert. Auch bei der Entscheidung über Geschwindigkeitsreduzierungen würden andere Rechtsgrundlagen (Lärmschutz-RL-StV) zu Grunde liegen. Dass es so viele unterschiedliche Rechtsgrundlagen für die Berechnung der Lärmbelastung gebe, sei in der Tat unglücklich. Für die Lärmkartierung und -aktionsplanung ist auf die vorgegebene Berechnungsmethode zurückzugreifen, da diese EU-weit einheitlich sein müsse.

**Herr Janßen** möchte gerne Anträge zur Verbesserung der Situation stellen (Kreisverkehr, Reduzierung von Tempo 70 auf 50, Beschränkung des Bahnübergangs). **Herr Stork** erwidert, dass es lediglich Anregungen sein können, die an den Straßenbaulastträger herangebracht werden könnten, da die Stadt Xanten die Anträge selbst nicht bearbeiten bzw. die von Herrn Janßen vorgeschlagenen Maßnahmen nicht selbständig umsetzen könne.

Es wird im weiteren Verlauf über Vor- und Nachteile von Kreisverkehren diskutiert.

**Herr Stork** weist darauf hin, dass der Landesbetrieb in seiner Stellungnahme formuliert habe, dass passive Lärmschutzmaßnahmen als die sinnvollste Lösung gesehen würden. Eine Bezuschussung von passiven Lärminderungsmaßnahmen (Lärmschutzfenster) könne mittels eines formlosen Antrags bei Straßen.NRW beantragt werden. Im besten Falle würde ein Zuschuss von 75 % gewährt. Allerdings muss man dabei beachten, dass der Landesbetrieb zuvor selbst die Lärmbelastung überprüfen wird.

**Ein Bürger** möchte wissen, in welchem Rhythmus die Karte aktualisiert würde. **Herr Stork** antwortet, dass hierfür ein Rhythmus von 5 Jahren vorgesehen sei. Es würde also im Jahr 2017 eine erneute Kartierung durchgeführt. Die Zählung der Verkehrsteilnehmer erfolge im Modal Split. Die unterschiedlichen Berechnungsmethoden kämen zustande, da auf Grundlage der EU-Richtlinie andere Messmethoden, welche EU-einheitlich seien, angewendet würden, als auf nationaler Ebene.

**Herr Stork** weist, nachdem keine weiteren Fragen gestellt werden, darauf hin, dass bis zum 22.10.2013 einschließlich eine Nachäußerungsfrist bestehe. Die Niederschrift über diese Bürgerversammlung sowie noch eingehende Stellungnahmen würden an das LANUV weitergeleitet.

Ergänzend gibt **Herr Stork** die Internetseite ([www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de](http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de)) bekannt, auf der sich die Bürger informieren könnten,

Damit schließt **Herr Strunk** die Sitzung und wünscht allen Teilnehmern einen schönen Abend.