

Anlage 1 zu TOP I. 3. der Sitzung  
des Bau- und Umweltausschusses am 26.11.2008

**Stadt Meerbusch**  
Der Bürgermeister  
Fachbereich 1  
Az.: 01.19.33.21

08. Oktober 2008

Herrn Vorsitzenden  
des Bau- und Umweltausschusses

### **Beratungsvorlage**

zu TOP I. 2. der Sitzung des Bau- und Umweltausschuss am 15. Oktober 2008

### **Lärmaktionsplanung**

#### **Beschlussvorschlag:**

Der Bau- und Umweltausschuss beschließt den Entwurf des Lärmaktionsplanes. Der Entwurf wird im Internet auf der städtischen Homepage zur Beteiligung der Öffentlichkeit bereitgestellt.

#### **Begründung:**

Im Zuge der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie der Europäischen Union, im deutschen Recht geregelt im 6. Abschnitt des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, wurden für Meerbusch Lärmkarten für die Bundesautobahnen, die Düsseldorfer Straße von der südlichen Stadtgrenze bis zur Dorfstraße und für den Flughafen Düsseldorf erstellt.

Voraussetzungen, Systematik und Ergebnisse der Lärmkartierung sind in der Informationsvorlage zu TOP 8 des Bau- und Umweltausschusses vom 9. April 2008 ausführlich dargestellt und wurden in der Sitzung erläutert. Sie sind außerdem im Internet unter der Adresse [www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de) veröffentlicht.

Das Land NRW hat als Auslösewerte für die Notwendigkeit einer Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr die Pegellinien  $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$  festgelegt. Für den Flugverkehr gelten  $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$  als Auslösekriterium.<sup>1</sup> Die Städte können im Rahmen der kommunalen Planung weitergehende Kriterien verfolgen. Es ergibt sich folgende Sachlage:

- In Büderich wird entlang der A 52 und der Düsseldorfer Straße der Auslösewert für den Straßenverkehr erreicht.
- In Bösinghoven westlich der A 57 wird zwar der Auslösewert erreicht, jedoch wurde hier die Lärmschutzwand bei der Lärmberechnung nicht berücksichtigt.
- Der Flugverkehr erreicht den Auslösewert auf Meerbuscher Gebiet nicht.
- Die Eisenbahnstrecke wurde noch nicht abschließend kartiert, da die erforderliche Frequenz von 60.000 Zügen pro Jahr knapp unterschritten wurde. Wegen ebenfalls fehlerhafter Datengrundlagen erfolgt jedoch eine nachträgliche Kartierung durch das Eisenbahnbundesamt.

<sup>1</sup>  $L_{DEN}$  = Level Day, Evening, Night: 24-Stunden-Jahresmittelwert mit Höhergewichtung der Abend- und Nachtzeit  
 $L_{Night}$  = Level Night: Jahresmittelwert für den Zeitraum 22 bis 6 Uhr

**Lösung:***Büderich Süd*

Die städtische Lärmaktionsplanung wird sich nach dem Ergebnis der Kartierung auf den Straßenverkehrslärm im Büdericher Süden konzentrieren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Lärmsanierungsmaßnahmen durch den Straßenbaulastträger weiterhin nach den nationalen Bestimmungen geplant und umgesetzt werden.

Die gesetzlichen Normen und Anforderungen gegen Verkehrslärm wurden in den zurückliegenden Bauleitplanverfahren an der Düsseldorfer Straße mehrheitlich - und in neuen Verfahren grundsätzlich - gutachterlich ermittelt und entsprechende Festsetzungen in den Bebauungsplänen getroffen. Im bauordnungsrechtlichen Verfahren sind die geforderten passiven Schallschutzmaßnahmen jeweils nachzuweisen.

Die städtebauliche Struktur der Straßenrandbebauung beiderseits der Düsseldorfer Straße zwischen Dorfstraße und Römerstraße wird durch folgende vorhandene Bauleitpläne bestimmt:

- Bebauungsplan Nr. 18, Meerbusch Büderich, Marienburger Straße (1969)  
Keine Festsetzung gegen Verkehrslärm.
- Bebauungsplan Nr. 45, Meerbusch Büderich, Neusser Straße (1975)  
Festsetzung eines Lärmschutzwalls.
- Bebauungsplan Nr. 57, Meerbusch Büderich, Mauritiusstraße (1983)  
Keine Festsetzung gegen Verkehrslärm.
- Bebauungsplan Nr. 59, Meerbusch Büderich, Dietrich-Bonhoeffer-Straße (1987)  
Festsetzung von schalldämmten Fenstern und Türen sowie schalldämmter Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen.
- Bebauungsplan Nr. 169, Meerbusch Büderich, Auf den Steinen (1988)  
Festsetzung von schalldämmten Fenstern und Türen sowie schalldämmter Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen.
- Bebauungsplan Nr. 174, Meerbusch Büderich, Deutsches Eck (1994)  
Festsetzung von schalldämmten Fenstern und Türen sowie schalldämmter Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen.
- Bebauungsplan Nr. 177, Meerbusch Büderich, Necklenbroicher/Düsseldorfer Str. (1994)  
Festsetzung jeweils eines bewerteten Mindest-Bauteil-Dämmmaß für Wohn-, Büro-, und Ladennutzung.

Darüber hinaus wurde in allen Bauleitplänen ab 1975 auf die höheren Schallschutzanforderung gemäß dem Fluglärmschutzgesetz bzw. auf die ergänzende Schallschutzverordnung vom 5. April 1974 nachdrücklich hingewiesen.

Für die westliche Straßenrandbebauung an der Düsseldorfer Straße zwischen der Straße in der Meer und der Anton-Holz-Straße sowie für die westliche Bebauung zwischen Niederstift und Laacher Weg liegen keine Bauleitpläne vor. Genehmigunggrundlage ist hier der § 34 Baugesetzbuch. Auch hier ist im bauordnungsrechtlichen Verfahren für Neubauten oder genehmigungspflichtige Modernisierungen ein ausreichender passiver Schallschutz gegen Verkehrslärm nachzuweisen.

Dabei ist zu beachten, dass zur Gewährleistung eines ausreichenden Schallschutzes infolge Fluglärms schon die höheren Anforderungen nach der Schallschutzverordnung der Schutzzone 2 ein erforderliches passives Schalldämmmaß für alle Außenbauteile von  $R_{w} = 45$  dB fordern. Dieses hohe Schallschutzmaß ist auch in den hier betroffenen § 34-Bereichen sowie im Altbestand allgemein verpflichtend. Die Schutzzone 2 erstreckt sich bis zur Marienburger Straße. Weiter nach Süden erstreckt

sich die Lärmschutzzone C des Landesentwicklungsplanes. In dieser Zone sind etwas geringere Schalldämmwerte zu wählen.

Es ist davon auszugehen, dass bei zwischenzeitlich erfolgten Nachrüstungen und Sanierungen ein wirksamer, angemessener Schallschutz auch gegen Verkehrslärm mehrheitlich im Altbestand aufgezeigt werden kann. Dies umso mehr, wenn die Bebauung in den Straßenbereichen der Düsseldorfer Straße liegt, in denen der Flughafen Düsseldorf eine Verbesserung des Schallschutzes fördert.

#### *Ossum-Bösinghoven*

Im aktuellen Planfeststellungsverfahren zum sechsstreifigen Ausbau der A 57 werden vorhandene Lärmschutzanlagen überprüft und der zukünftig notwendige Lärmschutz im Bereich der Ortslage Ossum-Bösinghoven auf Grundlage der gesetzlichen Immissionsschutzregelungen neu berechnet und realisiert. Die sachgerechte Umsetzung dieser Maßnahmen obliegt dem zuständigen Straßenbaulastträger. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden gesichert.

#### *Flughafen Düsseldorf*

Die Auslöseschwellen werden auf Meerbuscher Stadtgebiet nicht erreicht, aufgrund der EU-weiten Berechnungsmethode (Ein-Jahres-Mittelwert) ist hiermit jedoch keine sachgerechte Bewertung gegeben: Die tatsächliche Belastung wird unterschätzt. Für den Flugverkehr sind gemäß Fluglärmgesetz die äquivalenten Dauerschallpegel über die sechs verkehrsreichsten Monate relevant.

Die Schutzziele für eine Aktionsplanung für den Fluglärm sind in rechtsverbindlicher Weise im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) geregelt. Hierbei handelt es sich ausschließlich um die Verpflichtung zum passiven Schallschutz innerhalb der Lärmschutzzonen. Innerhalb der Zone 2 sind Bauwerke in ihrer Ausführung gemäß der Verordnung über bauliche Schallschutzanforderungen zu erstellen.

Dies ist nach gefestigter Auffassung und ständiger Forderung der Stadt Meerbusch allerdings nicht ausreichend und muss durch aktive, übergeordnete Maßnahmen des Landes (Nachtflugbeschränkungen, Verspätungsregelungen) ergänzt werden. Die Stadt Meerbusch fordert solche Maßnahmen ein.

Darüber hinaus werden seit Inkrafttreten der aktuellen Betriebsgenehmigung für den Flughafen Düsseldorf in allen neuen Bebauungsplänen für Vorhaben, die innerhalb des Lärmschutzbereichs gemäß FluglärmG liegen, ergänzende (über die Anforderungen nach der Schallschutzverordnung vom 5. April 1974 für Außenbauteile hinausgehende) Festsetzungen zum passiven Schallschutz getroffen. Dabei handelt es sich um die Festsetzung des Einbaus schallgedämmter Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen, um eine gesunde Nacht- oder Mittagsruhe  vor allem im Sommer  und somit eine ausreichende Belüftung bei geschlossenen Fenstern zu gewährleisten.

#### *Beteiligung der Öffentlichkeit*

Eine zentrale Forderung der Umgebungslärmrichtlinie ist die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit. Im Hinblick darauf, dass mit der Richtlinie jedoch kein neues Instrumentarium geschaffen wurde, sondern sich die Lärmaktionsplanung auch weiterhin an den nationalen Lärmwerten, Vorschriften und Zuständigkeiten orientieren muss, bleiben auch für die Öffentlichkeitsbeteiligung die bekannten Instrumentarien angemessen. Es sollte keine übersteigerte Erwartungshaltung geweckt werden, die später aufgrund der gesetzlichen Zwänge enttäuscht würde.

Die allgemeine Information der Öffentlichkeit erfolgt  wie zulässig und landesweit üblich  über die Webseite [www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de), die den gesetzlichen Erfordernissen genügt. Darüber hinaus wurden die Ergebnisse der Lärmkartierung auf dem Ökomarkt am 8. Juni 2008 und durch umfangreiche Berichterstattung in der Lokalpresse öffentlich präsentiert und erläutert.

Die besondere Problematik in Bösinghoven, wo es durch unvollständige Datengrundlagen zu fehlerhaften Kartierungsergebnissen kam, wurde vor Ort im Rahmen einer Versammlung des Bürgervereins am 25. April 2008 erläutert.

Im Übrigen wird die Beteiligung der Öffentlichkeit im gesetzlichen Rahmen der jeweiligen Planungs- und Genehmigungsverfahren sichergestellt. Für den Entwurf des Aktionsplanes ist die Veröffentlichung auf der Internetseite der Stadt Meerbusch vorgesehen.

#### *Aktionsplan*

Das Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW hat den Gemeinden einen Musteraktionsplan zur Verfügung gestellt, der die Anforderungen für Lärmaktionspläne erfüllt und zugleich der Erfüllung der Berichtspflichten gegenüber der EU dient. Die Verwaltung empfiehlt, den anhand dieses Musters erstellten Entwurf des Lärmaktionsplans (siehe Anlage) zu beschließen und zu veröffentlichen.

#### **Kosten/Deckung:**

Entfällt.

#### **Personalaufwand:**

Entfällt.

Dieter Spindler

## Lärmaktionsplan für die Stadt

## Meerbusch

**Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen:**

Meerbusch ist eine kreisangehörige Stadt des Rhein-Kreises Neuss. Sie liegt in der Ballungsrandzone mit den angrenzenden Großstädten Düsseldorf, Krefeld und Neuss. Weitere angrenzende Städte sind Willich und Kaarst. Die Stadt hat eine größte Ausdehnung von 12 Kilometern von Süd nach Nord und von 8 Kilometern von West nach Ost bei einer Gesamtfläche von 64,39 Quadratkilometern. Einwohner: etwa 55.000.

Hauptlärmquellen, die in die Gemeinde einwirken, sind:

**Haupt-Straßenverkehr**

Name	Kfz/a	Lage
A 44	17,2 Mio.	West-Ost durch das Stadtgebiet
A 52	32,9 Mio.	West-Ost entlang der südlichen Stadtgrenze
A 57	24,5 Mio.	Süd-Nord durch das Stadtgebiet
L 137 (früher B 9)	6,2 Mio.	Süd-Nord durch das Stadtgebiet bis Dorfstraße

**Haupt-Schienenverkehr**

Name	Züge/a	Lage
Köln-Kleve	Ca. 60.000	Süd-Nord durch das Stadtgebiet mit Bahnhof Meerbusch-Osterath

**Flughafen**

Name	Bewegung/a	Lage
Düsseldorf International	bis zu 262.000	Östlich der Stadt, Entfernung des Startbahnkopfes zur Stadtgrenze ca. 3,5 km

## **Zuständige Behörde**

Zuständig für die Lärmaktionsplanung ist:

Stadt Meerbusch, Gemeindegennzahl 05162022,  
D-40667 Meerbusch, Dorfstraße 20,  
Telefon: +49 2132 916-0  
Telefax: +49 2132 916-321  
E-Mail: [service@meerbusch.de](mailto:service@meerbusch.de)  
[www.meerbusch.de](http://www.meerbusch.de)

## **Ort der Veröffentlichung**

Dieser Lärmaktionsplan wird im Internet auf der Website [www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de) veröffentlicht. Er ist außerdem über die Homepage der Stadt Meerbusch [www.meerbusch.de](http://www.meerbusch.de) abrufbar.

## **Rechtlicher Hintergrund**

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grund der EG-RL 2002/49/EG und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in §§47a - f des BImSchG.

## **Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG**

Die von der Bundesrepublik der EU mitgeteilten Grenzwerte sind veröffentlicht unter:  
[http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d\\_2002\\_49/library?l=/reporting\\_2005/ms\\_reports/germany/dezip/\\_EN\\_1.0\\_&a=d](http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library?l=/reporting_2005/ms_reports/germany/dezip/_EN_1.0_&a=d)  
[http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d\\_2002\\_49/library?l=/reporting\\_2005/ms\\_reports/germany/reporting2005\\_d2002-49/\\_DE\\_1.0\\_&a=d](http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library?l=/reporting_2005/ms_reports/germany/reporting2005_d2002-49/_DE_1.0_&a=d)

## **Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten**

Die Ergebnisse der Lärmkarten wurden vom LANUV ermittelt und im Internet unter [www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de) veröffentlicht. Für die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes erfolgt die Lärmkartierung durch das Eisenbahnbundesamt. Die Karten sind veröffentlicht unter: [http://www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/laerm/laerm\\_karten.htm](http://www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/laerm/laerm_karten.htm). Eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten erfolgt in Anlage 1.

Die Lärmkarten sind für das Stadtgebiet Meerbusch teilweise nicht plausibel. Dies betrifft folgende Bereiche:

Autobahn A 44, Stadtgrenze Düsseldorf

Die Lärmflächen und Isophonenbänder der Lärmberechnungen des LANUV und der Stadt Düsseldorf stimmen nicht überein. Dies liegt offenbar daran, dass die Stadt Düsseldorf für bestimmte Berechnungsgrundlagen zulässigerweise geringfügig abweichende Parameter gewählt hat. Die Stadt Düsseldorf zählt als Ballungsraum und hat die Kartierung eigenständig durchgeführt.

#### Autobahn A 44, Ilvericher Altrheinschlinge

Die Untertunnelung von zwei Streckenabschnitten ist nicht berücksichtigt. Dies führt in der Darstellung zu einer offensichtlich unzutreffenden Lärmverteilung dort, wo die Fahrbahn im Tunnel verläuft. Für die weitere Auswertung ist dieser Fehler allerdings unerheblich, weil keine Wohnbebauung angrenzt.

#### Autobahn A 57, Ortslage Bösinghoven

Die vorhandene Lärmschutzwand ist nicht berücksichtigt, was im westlichen Bereich der Autobahn zu offensichtlich unzutreffenden Ergebnissen führt. Der Bereich ist in der Lärmaktionsplanung dennoch berücksichtigt.

### **Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen**

Die mittels der Lärmkartierung gewonnen Ergebnisse sind im Hinblick auf die in Nordrhein-Westfalen festgelegten Auslösewerte zu bewerten. Im Stadtgebiet werden auf der Grundlage der Lärmkartierung folgende relevanten Lärmquellen bewertet:

#### **Straßenverkehr**

Ortslagen Büderich und Ossum-Bösinghoven

Anzahl Personen mit  $L_{DEN} > 70$  dB(A): 100

Anzahl Personen mit  $L_{Night} > 60$  dB(A): 183

Die Anzahl der betroffenen Personen verringert sich in unbekannter Höhe durch die Tatsache, dass bei der Kartierung der Ortslage Ossum-Bösinghoven die vorhandene Lärmschutzwand nicht berücksichtigt wurde.

#### **Eisenbahnverkehr**

Die durch Meerbusch verlaufende Eisenbahnstrecke wurde bislang nicht kartiert, weil die Frequenz von 60.000 Zügen pro Jahr nicht erreicht wurde. Die Kartierung und Bewertung kann daher erst mit der zweiten Tranche erfolgen.

#### **Flugverkehr**

Ortslage Büderich

Die Auslösewerte  $L_{DEN} > 65$  dB(A) und  $L_{Night} > 55$  dB(A) werden nicht erreicht.

Hiermit ist jedoch keine sachgerechte Bewertung gegeben: Die tatsächliche Belastung wird unterschätzt. Für den Flugverkehr sind gemäß Fluglärmsgesetz die äquivalenten Dauerschallpegel über die sechs verkehrsreichsten Monate relevant. Die Belästigungswirkung entsteht durch die hohe Frequenz der Einzelschallereignisse und aufgrund der zahlreichen Verspätungen in den Nachtstunden.

### **Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Im Hinblick darauf, dass mit der Richtlinie kein neues Instrumentarium geschaffen wurde, sondern sich die Lärmaktionsplanung auch weiterhin an den nationalen Lärmwerten, Vorschriften und Zuständigkeiten orientieren muss, bleiben für die Öffentlichkeitsbeteiligung die bekannten Instrumentarien angemessen. Für Meerbusch erfolgt die allgemeine Information der Öffentlichkeit – wie zulässig und landesweit üblich – über die Webseite [www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de), die den gesetzlichen Erfordernissen genügt.

Darüber hinaus wurden die Ergebnisse der Lärmkartierung durch umfangreiche Berichterstattung in der Lokalpresse und im Rahmen einer städtischen Veranstaltung am 8. Juni 2008 öffentlich präsentiert und erläutert.

Die besondere Problematik in Bösinghoven, wo es durch unvollständige Datengrundlagen zu fehlerhaften Kartierungsergebnissen kam, wurde vor Ort im Rahmen einer Bürgerversammlung am 25. April 2008 erläutert.

Im Übrigen wird die Beteiligung der Öffentlichkeit im gesetzlichen Rahmen der jeweiligen Planungs- und Genehmigungsverfahren sichergestellt.

Der Lärmaktionsplan wurde vor Beschlussfassung als Entwurf auf der Internetseite der Stadt Meerbusch veröffentlicht.

### **Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung**

Die gesetzlichen Normen und Anforderungen gegen Verkehrslärm wurden in den zurückliegenden Bauleitplanverfahren an der Düsseldorfer Straße mehrheitlich - und in neuen Verfahren grundsätzlich - gutachterlich ermittelt und entsprechende Festsetzungen in den Bebauungsplänen getroffen. Im bauordnungsrechtlichen Verfahren sind die geforderten passiven Schallschutzmaßnahmen nachzuweisen.

Die städtebauliche Struktur der Straßenrandbebauung beiderseits der Düsseldorfer Straße zwischen Dorfstraße und Römerstraße wird durch vorhandene Bauleitpläne bestimmt. In allen Bauleitplänen ab 1975 wird auf die höheren Schallschutzanforderung gemäß dem Fluglärmgesetz bzw. auf die ergänzende Schallschutzverordnung vom 5. April 1974 nachrichtlich hingewiesen.

Für die westliche Straßenrandbebauung an der Düsseldorfer Straße zwischen der Straße In der Meer und der Anton-Holtz-Straße sowie für die westliche Bebauung zwischen Niederstift und Laacher Weg liegen keine Bauleitpläne vor. Genehmigungsgrundlage ist hier der § 34 Baugesetzbuch. Auch hier ist im bauordnungsrechtlichen Verfahren für Neubauten oder genehmigungspflichtige Modernisierungen ein ausreichender passiver Schallschutz gegen Verkehrslärm nachzuweisen.

Dabei ist zu beachten, dass zur Gewährleistung eines ausreichenden Schallschutzes vor Fluglärm schon die höheren Anforderungen nach der Schallschutzverordnung der Schutzzone 2 ein erforderliches passives Schalldämmmaß für alle Außenbauteile von  $R'w = 45$  dB fordern. Dieses hohe Schallschutzmaß ist auch in den hier betroffenen § 34-Bereichen sowie im Altbestand allgemein verpflichtend. Die Schutzzone 2 erstreckt sich bis zur Marienburger Straße. Weiter nach Süden erstreckt sich die Lärmschutzzone C des Landesentwicklungsplanes. In dieser Zone sind etwas geringere Schalldämmwerte zu wählen.

Es ist davon auszugehen, dass bei zwischenzeitlich erfolgten Nachrüstungen und Sanierungen ein wirksamer, angemessener Schallschutz auch gegen Verkehrslärm mehrheitlich im Altbestand aufgezeigt werden kann. Dies umso mehr, wenn die Bebauung in den Straßenbereichen der Düsseldorfer Straße liegt, in denen der Flughafen Düsseldorf eine Verbesserung des Schallschutzes nach Maßgabe der Betriebsgenehmigung fördert.

### **Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren zur Lärminderung**

#### **Straßenverkehr**

Ossum-Bösinghoven:

Im Planfeststellungsverfahren zum sechsstreifigen Ausbau der A 57 werden vorhandene Lärmschutzanlagen überprüft und der zukünftig notwendige Lärmschutz im Bereich der Ortslage Ossum-Bösinghoven auf Grundlage der gesetzlichen Immissionsschutzregelungen neu berechnet und realisiert. Die sachgerechte Umsetzung dieser Maßnahmen obliegt dem zuständigen Straßenbaulastträger. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden gesichert.

Büderich:

Die gesetzlichen Normen und Anforderungen gegen Verkehrslärm werden in den Bauleitplanverfahren grundsätzlich gutachterlich ermittelt und entsprechende Festsetzungen in den Bebauungsplänen getroffen. Im bauordnungsrechtlichen Verfahren sind die geforderten passiven Schallschutzmaßnahmen nachzuweisen. Lärmsanierungsmaßnahmen durch den Straßenbaulastträger werden weiterhin nach den nationalen Bestimmungen geplant und umgesetzt.

### **Flugverkehr**

Die Schutzziele für eine Aktionsplanung für den Fluglärm sind in rechtsverbindlicher Weise im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) geregelt. Hierbei handelt es sich ausschließlich um die Verpflichtung zum passiven Schallschutz innerhalb der Lärmschutzzonen. Innerhalb der Zone 2 sind Bauwerke in ihrer Ausführung gemäß der Verordnung über bauliche Schallschutzanforderungen zu erstellen.

Dies ist nach gefestigter Auffassung und ständiger Forderung der Stadt Meerbusch allerdings nicht ausreichend und muss durch aktive, übergeordnete Maßnahmen des Landes (Nachtflugbeschränkungen, Verspätungsregelungen) ergänzt werden. Die Stadt Meerbusch fordert solche Maßnahmen ein.

Darüber hinaus werden seit Inkrafttreten der aktuellen Betriebsgenehmigung für den Flughafen Düsseldorf in allen neuen Bebauungsplänen für Vorhaben, die innerhalb des Lärmschutzbereichs gemäß FluglärmG liegen, ergänzende (über die Anforderungen nach der Schallschutzverordnung vom 5. April 1974 für Außenbauteile hinausgehende) Festsetzungen zum passiven Schallschutz getroffen. Dabei handelt es sich um die Festsetzung des Einbaus schallgedämmter Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen, um eine gesunde Nacht- oder Mittagsruhe – vor allem im Sommer – und somit eine ausreichende Belüftung bei geschlossenen Fenstern zu gewährleisten.

### **Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung (Qualitätssicherung)**

2012 werden die Lärmkarten überprüft und überarbeitet. Die dann festzustellenden Veränderungen gegenüber der Situation 2007 geben Aufschluss über die Wirksamkeit der Maßnahmen. Darüber hinaus soll bis zu diesem Zeitpunkt die zweite Stufe der Lärmkartierung abgeschlossen sein, die zusätzlich die Eisenbahnstrecke sowie Hauptverkehrsstraßen mit mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr erfassen wird.

## Anlage 1: Daten zu den Lärmkarten

### 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 <sup>2</sup>	12.88	3.2	0.95

**Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:**

$L_{den}/dB(A)$ :	>55	>65	>75
N Wohnungen	2079	263	0
N Schulen	2	0	0
N Krankenhäuser	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	3104	1094	432	100	0

$L_{night}/dB(A)$ :	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	1903	667	182	1	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 <sup>2</sup>	11.39	0	0

**Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:**

$L_{den}/dB(A)$ :	>55	>65	>75
N Wohnungen	7736	0	0
N Schulen	5	0	0
N Krankenhäuser	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	9200	6418	0	0	0

$L_{night}/dB(A)$ :	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	2506	0	0	0	0