

Lärmaktionsplan

Bericht über die Beteiligung

Ifd. Nr.	Träger öfftl. Belange	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
1	Industrie und Handlungskammer 26.09.2019 LAP2019_BE_001	LKW-Verkehr	<p>Die Erreichbarkeit der Produktions- und Handelsstandorte sowohl für den Lieferanten als auch für Kunden und Mitarbeiter muss jederzeit ohne Beschränkungen sichergestellt sein. Die Genehmigungsfähigkeit von Anlagen darf nicht über das gesetzlich vorgegebene Maß hinaus beschränkt werden ... Für die Erreichbarkeit der Unternehmen im Hafengebiet ist es notwendig, ständig für den Schwerlastverkehr erreichbar zu sein. Alle Maßnahmen, die über die schon bestehenden Beschränkungen aus dem Luftreinhalteplan hinausgehen, müssen vermieden werden.</p>	<p>Die in Maßnahme 4 des Lärmaktionsplans genannte Beteiligung der Stadt Neuss am Projekt „Effiziente und stadverträgliche LKW-Navigation für das Rheinland und NRW“ schränkt die Erreichbarkeit der Betriebe nicht ein, sondern trägt vielmehr zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit der Unternehmen im Hafen bei, da „Irrfahrten“ vermieden werden. Beschränkungen, die die Erreichbarkeit von Produktions- und Handelsstandorten verschlechtern, sieht der Lärmaktionsplan nicht vor.</p> <p>Der Lärmaktionsplan bleibt insofern unverändert.</p>
2	Industrie und Handlungskammer 26.09.2019 LAP2019_BE_001	TA Lärm	<p>... [Mit Maßnahme 33 des Lärmaktionsplans] würden die allgemeinen Anforderungen der TA Lärm verschärft. Die IHK und betroffene Unternehmen ... sehen in dieser Forderung eine erhebliche Einschränkung für die Planungssicherheit, für die wirtschaftliche Entwicklung und für den Hafenstandort. Nach der Beschreibung dieser Maßnahme sollen bei Neugenehmigungen, Nutzungs- und Betriebsänderungen sowie bei Betriebserweiterungen die Richtwerte der TA Lärm an den entscheidenden Immissionsorten nicht um 6 dB(A), sondern um 10 dB(A) unterschritten werden. Begründet wird diese Maßnahme damit, dass dadurch die hohe Lärmvorbelastung der benachbarten östlichen Neusser Innenstadt durch Gewerbelärm besonders beachtet würde. Dies würde bedeuten, dass künftig pauschal bei immissionschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren gefordert werden müsste, dass die Richtwerte nach Ziffer 6 der TA Lärm an den entsprechenden Immissionsorten um 10 dB(A) unterschritten werden. Die Unternehmen tragen vor, dass damit eine erhebliche Verschärfung der Anforderungen sowie ein ernsthaftes Hindernis für künftige Investitionsprojekte und somit</p>	<p>Sowohl Messungen im Rahmen der Aufstellung des B-Plans 456 sowie aktuelle Berechnungen zeigen, dass die dem Hafen benachbarten Immissionsorte der östlichen Neusser Innenstadt deutlich über dem dort erlaubten Nacht-Richtwert der TA-Lärm belastet werden. Die Genehmigungs- und Überwachungsbehörden haben sich daher bereits vor Jahren dazu entschieden, gegenüber den emittierenden Betrieben keine nachträglichen Anordnungen zur Einhaltung der vorgeschriebenen Richtwerte zu erlassen, sondern den Weg einer „Lärmsanierung im laufenden Betrieb“ zu beschreiten. Diese langfristige Sanierung ist nur durch das Absenken des Zielwertes, der bei Einzelgenehmigungen die gewerbliche Lärmvorbelastung berücksichtigt, zu erreichen. Hierdurch wird gewährleistet, dass es einerseits nicht zu einem weiteren Anstieg der Lärmbelastung kommt, was bei einem Zielwert von „Richtwert minus 6 dB(A)“ lärmphysikalisch nicht möglich ist, und andererseits durch die Verbesserungen der lärmtechnischen Standards (Stichwort: Stand der Technik) die bestehende nächtliche Lärmbelastung mittelfristig sinken wird.</p>

Lärmaktionsplan				
Bericht über die Beteiligung				
lfd. Nr.	Träger öfftl. Belange	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert) die Zukunft des Standortes darstellt [sic!].	Antwort der Verwaltung
				<p>Da diese Maßnahme durch die Genehmigungs- und Überwachungsbehörden bereits seit einigen Jahren durchgeführt wird und es in diesem Zeitraum zu erheblichen Gewerbeansiedlungen im Bereich des Neusser Hafens gekommen ist, besteht durch die Absenkung des Zielwertes weder eine neue erhebliche Verschärfung, noch ist eine wesentliche Minderung der Attraktivität des Neusser Hafens als Industriestandort erkennbar.</p> <p>Die Maßnahme 33 wird daher grundsätzlich beibehalten. Gleichwohl wird der Einwand der IHK ernst genommen im Hinblick auf problematische Einzelfälle. Es ist bspw. durchaus denkbar, dass der verringerte Zielwert auch bei dem Einsatz neuester Technik nicht ganz erreicht werden kann und ein Betrieb dann nicht genehmigungsfähig wäre. Die Maßnahme 33 schränkt die Genehmigungs- und Überwachungsbehörden in ihrem Ermessen ein. Diese Einschränkung soll durch eine Neuformulierung der Maßnahme 33, die auch den Bedenken der IHK Rechnung trägt, in geeigneter Weise aufgehoben werden. Außerdem wird die Maßnahme 33 wie folgt präzisiert:</p> <p><i>M 33 Erhöhte schalltechnische Anforderungen an Betriebe im Bereich des Neusser Hafens</i></p> <p><i>Bei Neugenehmigungen, Nutzungs- und Betriebsänderungen sowie bei Betriebsweiterungen müssen die Richtwerte der TA Lärm an den entscheidenden Immissionsorten im Auswirkungsbereich des Neusser Hafens nicht um mindestens 6 dB(A), sondern um mindestens 10 dB(A) unterschritten werden. Im begründeten Einzelfall kann von der verschärften Unterschreitung abgewichen werden.</i></p>

Lärmaktionsplan

Bericht über die Beteiligung

Ifd. Nr.	Name / Aktz. Schreiben Betrieb a	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
3	26.09.2019 LAP2019_BE_002	TA Lärm	<p>Einerseits haben wir Verständnis für die Bemühungen um Lärminderung und unterstützen dies auch prinzipiell, im Hinblick auf Maßnahme M 33 (Richtwertunterschreitung um 10 dB(A) entstehen aber im Falle von Neugenehmigungen und Betriebsänderungen/-erweiterungen im Hafengebiet, zu dem [REDACTED] vermutlich gezählt wird, übermäßige wirtschaftliche Belastungen durch die gebotenen Schallminderungsmaßnahmen. Wir möchten anregen, eine flexiblere Lösung zu schaffen oder eine geringere Richtwertunterschreitung in die Maßnahme M 33 einzufügen.</p>	<p>Sowohl Messungen im Rahmen der Aufstellung des B-Plans 456 sowie aktuelle Berechnungen zeigen, dass die dem Hafen benachbarten Immissionsorte der östlichen Neusser Innenstadt deutlich über dem dort erlaubten Nacht-Richtwert der TA-Lärm belastet werden. Die Genehmigungs- und Überwachungsbehörden haben sich daher bereits vor Jahren dazu entschieden, gegenüber den emittierenden Betrieben keine nachträglichen Anordnungen zur Einhaltung der vorgeschriebenen Richtwerte zu erlassen, sondern den Weg einer „Lärmsanierung im laufenden Betrieb“ zu beschreiten. Diese langfristige Sanierung ist nur durch das Absenken des Zielwertes, der bei Einzelgenehmigungen die gewerbliche Lärmvorbelastung berücksichtigt, zu erreichen. Hierdurch wird gewährleistet, dass es einerseits nicht zu einem weiteren Anstieg der Lärmbelastung kommt, was bei einem Zielwert von „Richtwert minus 6 dB(A)“ lärmphysikalisch nicht möglich ist, und andererseits durch die Verbesserungen der lärmtechnischen Standards (Stichwort: Stand der Technik) die bestehende nächtliche Lärmbelastung mittelfristig sinken wird.</p> <p>Da diese Maßnahme durch die Genehmigungs- und Überwachungsbehörden bereits seit einigen Jahren durchgeführt wird und es in diesem Zeitraum zu erheblichen Gewerbesiedlungen im Bereich des Neusser Hafens gekommen ist, besteht durch die Absenkung des Zielwertes weder eine neue erhebliche Verschärfung, noch ist eine wesentliche Minderung der Attraktivität des Neusser Hafens als Industriestandort erkennbar.</p> <p>Die Maßnahme 33 wird daher grundsätzlich beibehalten.</p>

Lärmaktionsplan

Bericht über die Beteiligung

Ifd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
4	Schreiben Betrieb b 26.09.2019 LAP2019_BE _003	TA Lärm	<p>In dem überarbeiteten Entwurf eines Lärmaktionsplans der Stadt Neuss soll es nach der vorgeschlagenen Maßnahme M 33 künftig erhöhte schalltechnische Anforderungen an Betriebe im Bereich des Neusser Hafens geben ... Die [REDACTED] fordert die Stadt Neuss auf, auf eine solch undifferenzierte, im Vergleich zu Ziff. 3.2.1 TA-Lärm deutlich strengere Unterschreitungsregel zu verzichten ... Die Umsetzung der Maßnahme M 33 würde zu einer unbilligen Belastung der im Neusser Hafen angesiedelten Industrieunternehmen führen, die wie die [REDACTED] große immissionsschutzrechtlich genehmigte Anlagen betreiben ... Die geplante Maßnahme würde</p>	<p>Gleichwohl wird die Anregung hinsichtlich einer erhöhten Flexibilität der Maßnahme M 33 aufgenommen. Es ist bspw. durchaus denkbar, dass der verringerte Zielwert auch bei dem Einsatz neuester Technik nicht ganz erreicht werden kann und ein Betrieb dann nicht genehmigungsfähig wäre. Die Maßnahme 33 schränkt die Genehmigungs- und Überwachungsbehörden in ihrem Ermessen ein. Diese Einschränkung soll durch eine Neuformulierung der Maßnahme 33 in geeigneter Weise aufgehoben werden. Außerdem wird die Maßnahme 33 wie folgt präzisiert:</p> <p><i>M 33 Erhöhte schalltechnische Anforderungen an Betriebe im Bereich des Neusser Hafens</i></p> <p><i>Bei Neugenehmigungen, Nutzungs- und Betriebsänderungen sowie bei Betriebsweiterungen müssen die Richtwerte der TA Lärm an den entscheidenden Immissionsorten im Auswirkungsbereich des Neusser Hafens nicht um mindestens 6 dB(A), sondern um mindestens 10 dB(A) unterschritten werden. Im begründeten Einzelfall kann von der verschärfen Unterschreitung abgewichen werden.</i></p> <p>Sowohl Messungen im Rahmen der Aufstellung des B-Plans 456 sowie aktuelle Berechnungen zeigen, dass die dem Hafen benachbarten Immissionsorte der östlichen Neusser Innenstadt deutlich über dem dort erlaubten Nacht-Richtwert der TA-Lärm belastet werden. Die Genehmigungs- und Überwachungsbehörden haben sich daher bereits vor Jahren dazu entschieden, gegenüber den emittierenden Betrieben keine nachträglichen Anordnungen zur Einhaltung der vorgeschriebenen Richtwerte zu erlassen, sondern den Weg einer „Lärmsanierung im laufenden Betrieb“ zu beschreiten. Diese langfristige Sanierung ist nur durch das Absenken des Zielwertes, der bei Einzelgenehmigungen die gewerbliche</p>

Lärmaktionsplan

Bericht über die Beteiligung

Ifd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
			<p>die Möglichkeiten der [redacted] zur künftigen Planung um Umsetzung neuer Betriebsanlagen in erheblichem Maße einschränken ... Müssten diese Werte um 10 dB(A) unterschritten werden, würde die derzeit noch vorhandene Balance zwischen dem Schutz der Wohnbebauung und den Interessen der Industrie aufgehoben und die Zumutbarkeitsgrenze ohne zwingenden sachlichen Grund einseitig zu Lasten der im Hafen angesiedelten Industrie verschoben. Die mit Maßnahme M 33 geplanten Verschärfungen der Immissionsgrenzwerte sind daher als undifferenzierte und unverhältnismäßige einseitige Belastung der im Neusser Hafen angesiedelten Industriebetriebe anzusehen ... Die Abweichung von den anerkannten Richtwerten der TA-Lärm um 10 dB(A) bewirkt, dass zunehmend die Grenzen der technischen Machbarkeit erreicht werden.</p>	<p>Lärmvorbelastung berücksichtigt, zu erreichen. Hierdurch wird gewährleistet, dass es einerseits nicht zu einem weiteren Anstieg der Lärmbelastung kommt, was bei einem Zielwert von „Richtwert minus 6 dB(A)“ lärmphysikalisch nicht möglich ist, und andererseits durch die Verbesserungen der lärmtechnischen Standards (Stichwort: Stand der Technik) die bestehende nächtliche Lärmbelastung mittelfristig sinken wird.</p> <p>Da diese Maßnahme durch die Genehmigungs- und Überwachungsbehörden bereits seit einigen Jahren durchgeführt wird und es in diesem Zeitraum zu erheblichen Gewerbesiedlungen im Bereich des Neusser Hafens gekommen ist, besteht durch die Absenkung des Zielwertes weder eine neue erhebliche Verschärfung, noch ist eine wesentliche Minderung der Attraktivität des Neusser Hafens als Industriestandort erkennbar.</p> <p>Bei den letzten immissionsrechtlichen Genehmigungsverfahren, die den Einwander betrafen, wurde der in Maßnahme 33 genannte Zielwert bereits gefordert und kritiklos vom Einwander eingehalten und nachgewiesen.</p> <p>Die Maßnahme 33 wird daher grundsätzlich beibehalten.</p> <p>Gleichwohl wird die Anregung hinsichtlich einer erhöhten Flexibilität der Maßnahme M 33 aufgenommen. Es ist bspw. durchaus denkbar, dass der verringerte Zielwert auch bei dem Einsatz neuester Technik nicht ganz erreicht werden kann und ein Betrieb dann nicht genehmigungsfähig wäre. Die Maßnahme 33 schränkt die Genehmigungs- und Überwachungsbehörden in ihrem Ermessen ein. Diese Einschränkung soll durch eine Neuformulierung der Maßnahme</p>

Lärmaktionsplan

Bericht über die Beteiligung

lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
5	Schreiben Betrieb b 26.09.2019 LAP2019_BE_003	TA Lärm, „Neusser Fenster“	[Das Oberverwaltungsgericht Münster] hat in dem Beschluss vom 7. April 2016 (Az. 2 B 1261/15) klargestellt, dass das ... Innenstadtgebiet, „allenfalls den Schutz eines Misch- bzw. Kerngebiets i.S.d. TA Lärm beanspruchen“ kann ... entsprechend hat das OVG es für ausreichend gehalten, dass an den relevanten Immissionsorten die vorgenannten Werte eingehalten werden und ... neue Wohnnutzung sich durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes (sog. „Neusser Fenster“ selbst schützt.	Antwort der Verwaltung 33 in geeigneter Weise aufgehoben werden. Außerdem wird die Maßnahme 33 wie folgt präzisiert:  M 33 Erhöhte schalltechnische Anforderungen an Betriebe im Bereich des Neusser Hafens  Bei Neugenehmigungen, Nutzungs- und Betriebsänderungen sowie bei Betriebsweiterungen müssen die Richtwerte der TA Lärm an den entscheidenden Immissionsorten im Auswirkungsbereich des Neusser Hafens nicht um mindestens 6 dB(A), sondern um mindestens 10 dB(A) unterschritten werden. Im begründeten Einzelfall kann von der verschärften Unterschreitung abgewichen werden.
6	Schreiben Betrieb c 27.09.2019	TA Lärm	... Maßnahme 33 sieht vor, dass die Richtwerte der TA-Lärm zukünftig für Neugenehmigungen, Nutzungs- und Betriebsänderungen sowie bei Betriebsweiterungen um 10 dB(A) unterschritten werden sollen. Diese Ausgestaltung	Die Einstufung der immissionsrechtlichen Empfindlichkeit der Neusser Innenstadt durch das OVG Münster beschränkt sich auf den unbeplanten Innenbereich der östlichen Neusser Innenstadt und ist unstrittig.  Bei dem erwähnten „Neusser Fenster“ handelt es sich nicht um passiven Schallschutz, sondern um eine spezielle, den örtlichen Gegebenheiten angepasste aktive schallschützende Maßnahme. Einer Überschreitung von Richtwerten der TA Lärm kann nach geltender Rechtsprechung nicht mit passiven Maßnahmen, insbesondere durch Schallschutzfenster, begegnet werden.  Passive Schallschutzmaßnahmen zur Minderung von Lärmkonflikten gemäß TA Lärm werden nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen.  Sowohl Messungen im Rahmen der Aufstellung des B-Plans 456 sowie aktuelle Berechnungen zeigen, dass die dem Hafen benachbarten Immissionsorte der östlichen Neusser Innenstadt deutlich über dem dort erlaubten Nacht-Richtwert

Lärmaktionsplan

Bericht über die Beteiligung

Ifd. Nr.	Name / Aktz. LAP2019_BE_004	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
			<p>stellt unverhältnismäßig hohe Anforderungen und ist geeignet, nicht bloß Neuansiedlungen von Unternehmen im Gebiet des Neusser Hafens stark einzuschränken, sondern auch die ansässigen Unternehmen signifikant zu schädigen ... Letztlich würde Maßnahme 33 das Prinzip des Bestandsschutzes umgehen bzw. untergraben, indem im Neusser Hafen bewusst ein weite Teile betreffendes „Sterben auf Raten“ initiiert würde ... Unseres Erachtens ist die Maßnahme entweder zu streichen oder mindestens nachzubessern, indem die Anforderungen sich a) enger an den Grenzwerten der TA Lärm orientieren und b) das Tageszeitfenster, im Einklang mit den Ergebnissen der Betroffenanalyse [des Lärmaktionsplans], vollständig ausschließen.</p>	<p>der TA-Lärm belastet werden. Die Genehmigungs- und Überwachungsbehörden haben sich daher bereits vor Jahren dazu entschieden, gegenüber den emittierenden Betrieben keine nachträglichen Anordnungen zur Einhaltung der vorgeschriebenen Richtwerte zu erlassen, sondern den Weg einer „Lärmsanierung im laufenden Betrieb“ zu beschreiten. Diese langfristige Sanierung ist nur durch das Absenken des Zielwertes, der bei Einzelgenehmigungen die gewerbliche Lärmvorbelastung berücksichtigt, zu erreichen. Hierdurch wird gewährleistet, dass es einerseits nicht zu einem weiteren Anstieg der Lärmbelastung kommt, was bei einem Zielwert von „Richtwert minus 6 dB(A)“ lärmphysikalisch nicht möglich ist, und andererseits durch die Verbesserungen der lärmtechnischen Standards (Stichwort: Stand der Technik) die bestehende nächtliche Lärmbelastung mittelfristig sinken wird.</p> <p>Da diese Maßnahme durch die Genehmigungs- und Überwachungsbehörden bereits seit einigen Jahren durchgeführt wird und es in diesem Zeitraum zu erheblichen Gewerbesiedlungen im Bereich des Neusser Hafens gekommen ist, besteht durch die Absenkung des Zielwertes weder eine neue erhebliche Verschärfung, noch ist eine wesentliche Minderung der Attraktivität des Neusser Hafens als Industriestandort erkennbar.</p> <p>Die Maßnahme 33 betrifft darüber hinaus, im Gegensatz zu nachträglichen Anordnungen, keine bestehenden Genehmigungen, so dass ein Bestandsschutz gewährleistet ist.</p> <p>Die Maßnahme 33 wird daher grundsätzlich beibehalten. Gleichwohl wird die Anregung hinsichtlich einer erhöhten Flexibilität der Maßnahme M 33 aufgenommen. Es ist bspw. durchaus denkbar, dass der verringerte Zielwert auch bei</p>

Lärmaktionsplan

Bericht über die Beteiligung

Ifd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
7	Schreiben Betrieb c 27.09.2019 LAP2019_BE _004	passiver Lärmschutz	... Darüber hinaus plädieren wir dafür, aufgrund der in jedem Fall zu erwartenden wirtschaftlichen Schäden, die eine solche Maßnahme [M 33] mit sich bringen würde, ersatzweise auch alternative Maßnahmen in Betracht zu ziehen, wie eine effektivere Schalldämmung an den in der Realität tatsächlich noch relevant belasteten Immissionsstandorten.	<p>dem Einsatz neuester Technik nicht ganz erreicht werden kann und ein Betrieb dann nicht genehmigungsfähig wäre. Die Maßnahme 33 schränkt die Genehmigungs- und Überwachungsbehörden in ihrem Ermessen ein. Diese Einschränkung soll durch eine Neuformulierung der Maßnahme 33 in geeigneter Weise aufgehoben werden. Außerdem wird die Maßnahme 33 wie folgt präzisiert:</p> <p><i>M 33 Erhöhte schalltechnische Anforderungen an Betriebe im Bereich des Neusser Hafens</i></p> <p><i>Bei Neugenehmigungen, Nutzungs- und Betriebsänderungen sowie bei Betriebsweiterungen müssen die Richtwerte der TA Lärm an den entscheidenden Immissionsorten im Auswirkungsbereich des Neusser Hafens nicht um mindestens 6 dB(A), sondern um mindestens 10 dB(A) unterschritten werden. Im begründeten Einzelfall kann von der verschärften Unterschreitung abgewichen werden.</i></p> <p>Ein Nicht-Betrachten des Tag-Richtwertes der TA Lärm ist rechtlich nicht möglich. Die TA Lärm nennt hierzu auch keine Ausnahmeregelungen. Es zeigt sich jedoch für das Umfeld des Neusser Hafens, dass tags die einschlägigen Richtwerte derzeit eingehalten werden. Die o.g. „Öffnungsklausel“ der überarbeiteten Maßnahme 33 bietet den Genehmigungs- und Überwachungsbehörden die Möglichkeit, bei Genehmigungen auf diesen Umstand entsprechend zu reagieren.</p> <p>Die TA Lärm fordert eine Einhaltung der Richt- bzw. Zielwerte vor dem geöffneten Fenster. Einer Überschreitung von Richtwerten der TA Lärm kann nach geltender Rechtsprechung daher nicht mit passiven Maßnahmen, insbesondere nicht durch Schallschutzfenster, begegnet werden.</p>



## Lärmaktionsplan

### Bericht über die Beteiligung

Ifd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
8	Schreiben Betrieb c 27.09.2019 LAP2019_BE _004	TA Lärm	... Darüber hinaus muss sichergestellt werden, dass eine etwaige an den Emissionsstandorten ansetzende Maßnahme handwerklich sauber umgesetzt wird. Dazu zählt eine klare und saubere Abgrenzung in dem Sinne, dass bei Nutzungs- und Betriebsänderungen sowie bei Betriebserweiterungen immer nur der tatsächlich zu ändernde bzw. zu erweiternde Betriebsteil betrachtet werden darf.	<p>Passive Schallschutzmaßnahmen zur Minderung von Lärmkonflikten durch Gewerbelärm werden nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p> <p>Die Festlegung, ob eine Einzelbetrachtung oder die Betrachtung der Gesamt-Anlage durchzuführen ist, ist vom Einzelfall abhängig und obliegt den zuständigen Genehmigungs- und Überwachungsbehörden. Hierzu bieten diese Behörden im Vorfeld der Genehmigung eine umfangreiche immissionsrechtliche Beratung der antragstellenden Betriebe an und legen zusammen mit den Betrieben das weitere Vorgehen fest. Da es sich immer um Einzelfallbetrachtungen handelt, kann der Lärmaktionsplan hierzu keine allgemeingültige Maßnahme definieren. Die o.g. „Öffnungsklausel“ der überarbeiteten Maßnahme 33 bietet den Genehmigungs- und Überwachungsbehörden vielmehr die Möglichkeit, bei Genehmigungen und bei der Überwachung auf Sonderfälle entsprechend zu reagieren.</p> <p>Hinsichtlich des Vorgehens der immissionsrechtlichen Genehmigungs- und Überwachungsbehörden nimmt der Lärmaktionsplan der Stadt Neuss mit Ausnahme der Maßnahme 33 keine weiteren Maßnahmen auf.</p>
9	Schreiben Betrieb d 26.09.2019 LAP2019_BE _005	TA Lärm	Wir betreiben auf den Grundstücken [redacted] ein Werk zur [redacted] ... Der [redacted] wurde in den letzten Jahren sehr erfolgreich entwickelt ... Dem ausgelegten Entwurf des Lärmaktionsplans haben wir entnommen, dass die Stadt Neuss als Maßnahme M 33 plant, erhöhte schalltechnische Anforderungen an die Betriebe im Bereich des Neusser Hafens, somit auch [redacted], zu stellen ... eine solche Verschärfung der immissionsschutzrechtlichen Anforderungen würde die Entwicklung unseres im Bereich des Neusser Hafens gelegenen [redacted] erheblich beeinträchtigen, da die Erlangung	<p>Sowohl Messungen im Rahmen der Aufstellung des B-Plans 456 sowie aktuelle Berechnungen zeigen, dass die dem Hafen benachbarten Immissionsorte der östlichen Neusser Innenstadt deutlich über dem dort erlaubten Nacht-Richtwert der TA-Lärm belastet werden. Die Genehmigungs- und Überwachungsbehörden haben sich daher bereits vor Jahren dazu entschieden, gegenüber den emittierenden Betrieben keine nachträglichen Anordnungen zur Einhaltung der vorgeschriebenen Richtwerte zu erlassen, sondern den Weg einer „Lärmsanierung im laufenden Betrieb“ zu beschreiten.</p>

Lärmaktionsplan				
Bericht über die Beteiligung				
lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
			<p>erforderlicher immissionsrechtlicher Genehmigungen für neue Anlagen, bauliche Änderungen und betriebliche Änderungen gleichermaßen erheblich erschwert wäre ... Da eine Schwächung des [REDACTED] auch nicht dem öffentlichen Interesse an einer Förderung der lokalen und regionalen Wirtschaftsentwicklung entspräche, kann eine solche Maßnahme nicht im Interesse der Stadt Neuss liegen ...</p> <p>... Wann die Errichtung oder Änderung immissionsschutzrechtlicher Anlagen trotz einer bereits hohen Lärmvorbelastung zulässig ist, richtet sich bei gewerblichen Anlagen, die der TA Lärm unterfallen, nach der Bestimmung in Nr. 3.2.1 dieser Verwaltungsvorschrift. Danach darf eine immissionsrechtliche Genehmigung auch bei einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte der TA-Lärm auf Grund der Vorbekanntung aus Gründen des Lärmschutzes nicht versagt werden, wenn der von der Anlage verursachte Immissionsbeitrag als irrelevant anzusehen ist. Dies ist nach Nr. 3.2.1 Abs. 2 Satz 2 TA Lärm in der Regel der Fall, wenn die von der beurteilenden Anlage ausgehende Zusatzbelastung die Immissionswerte nach Nr. 6 TA Lärm am maßgeblichen Immissionsort um mindestens 6 dB(A) unterschreitet. Nur im Ausnahmefall können in immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren erhöhte Anforderungen gestellt werden ...</p>	<p>Diese langfristige Sanierung ist nur durch das Absenken des Zielwertes, der bei Einzelgenehmigungen die gewerbliche Lärmvorbelastung berücksichtigt, zu erreichen. Hierdurch wird gewährleistet, dass es einerseits nicht zu einem weiteren Anstieg der Lärmbelastung kommt, was bei einem Zielwert von „Richtwert minus 6 dB(A)“ lärmphysikalisch nicht möglich ist, und andererseits durch die Verbesserungen der lärmtechnischen Standards (Stichwort: Stand der Technik) die bestehende nächtliche Lärmbelastung mittelfristig sinken wird.</p> <p>Da diese Maßnahme durch die Genehmigungs- und Überwachungsbehörden bereits seit einigen Jahren durchgeführt wird und es in diesem Zeitraum zu erheblichen Gewerbesiedlungen im Bereich des Neusser Hafens gekommen ist, besteht durch die Absenkung des Zielwertes weder eine neue erhebliche Verschärfung, noch ist eine wesentliche Minderung der Attraktivität des Neusser Hafens als Industriestandort erkennbar. Es handelt sich somit um keine neue erhebliche Verschärfung, sondern um die Aufnahme einer jahrelangen un widersprochenen Praxis in den Lärmaktionsplan.</p> <p>Bei den letzten immissionsrechtlichen Genehmigungsverfahren, die den Einwender betrafen, wurde der in Maßnahme 33 genannte Zielwert bereits gefordert und kritisch vom Einwender eingehalten und nachgewiesen. Der Einwender schreibt selbst, dass er sich in den letzten Jahren erfolgreich entwickelt hat.</p> <p>Sollte bezüglich der Vorbekanntung durch Gewerbe-/Industrie lärm keine Irrelevanz nachgewiesen werden, müsste für jeden Immissionsort die gewerbliche Lärm-Gesamtbelastung aus dem gesamten Neusser Hafen dargestellt werden. Die antragstellenden Betriebe gehen daher regelmäßig den Weg</p>

Lärmaktionsplan			
Bericht über die Beteiligung			
lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)
			<p>Antwort der Verwaltung</p> <p>über die Irrelevanz im Vergleich zur Vorbelastung. Hierbei ist zunächst zu beachten, dass nicht die tatsächliche Vorbelastung als Maßstab der Unterschreitung gilt, sondern die am Immissionsort einschlägigen Richtwerte der TA Lärm. Weiterhin ist zu beachten, dass die TA Lärm in Nr. 3.2.1 keineswegs festlegt, dass eine Irrelevanz bereits dann besteht, wenn der Richtwert um 6 dB(A) unterschritten ist. Sie legt vielmehr fest, dass die Genehmigung für die zu beurteilende Anlage auch bei einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte aufgrund der Vorbelastung aus Gründen des Lärmschutzes nicht versagt werden darf, wenn der von der Anlage verursachte Immissionsbeitrag im Hinblick auf den Gesetzeszweck – gemeint ist § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG „Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche“ – als nicht relevant anzusehen ist.</p> <p>Im Bereich des Neusser Hafens besteht eine Vielzahl von Betrieben, denen es jederzeit möglich sein muss, gleichberechtigt immissionsrechtlich relevante Anträge zu stellen. Die Anzahl der Anträge ist dabei beliebig. Somit gewährleistet eine Beschränkung der Richtwertüberschreitung auf 6 dB(A) lärmphysikalisch nicht die Einhaltung der Anforderungen des übergeordneten BImSchG an den Lärmschutz, denn bereits nach vier Einzelgenehmigungen mit einem um 6 dB(A) vermindertem Richtwert erfüllt die fünfte Einzelgenehmigung nicht mehr die Anforderungen der TA Lärm 3.2.1 bzw. des BImSchG (der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen). Da die einzelnen Betriebe immissionsrechtlich gleichberechtigt zu behandeln sind (kein „wer zuerst kommt, mahlt zuerst“), kann diesem Umstand nur durch ein allgemeines Absenken des Irrelevanzwertes Rechnung getragen werden. Mit anderen Worten: der Neusser Hafen stellt hinsichtlich des Irrelevanzwertes keinen Regelfall gem. TA</p>

## Lärmaktionsplan

### Bericht über die Beteiligung

Ifd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
10	Schreiben Bürger*in a 27.09.2019 LAP2019_BE _006	Lärmarmer Asphalt	<p>... So hat das Bundesumweltamt ... sich bereits 2014 zu PMA [Gussasphalt mit offener Oberfläche] eher kritisch geäußert ... zeigt aber verschiedene andere Varianten (z. B. den auf S. 20 erwähnten LOA). Dort heißt es „In Düsseldorf wurden ab 2007 erste städtische Versuchsstrecken [für LOA] realisiert. Eine Lärmreduzierung von im Mittel -3 dB(A) kann erreicht werden. ... Ich möchte anregen, auch sonstige lärmreduzierende Asphaltflächen zu testen und dies im Rahmen eines überarbeiteten Entwurfs auch eindeutig zu benennen.“</p>	<p>Lärm 3.2.1 dar. Der Regelfall betrifft vielmehr Einzelbetriebe und kleine bis mittlere Gewerbegebiete.</p> <p>Die Maßnahme 33 wird daher grundsätzlich beibehalten, jedoch hinsichtlich einer möglichen Einschränkung der Genehmigungs- und Überwachungsbehörden in ihrem Ermessen überarbeitet. Die Einschränkung soll durch eine Neuformulierung der Maßnahme 33 in geeigneter Weise aufgehoben werden. Außerdem wird die Maßnahme 33 wie folgt präzisiert:</p> <p><i>M 33 Erhöhte schalltechnische Anforderungen an Betriebe im Bereich des Neusser Hafens</i></p> <p><i>Bei Neugenehmigungen, Nutzungs- und Betriebsänderungen sowie bei Betriebsweiterungen müssen die Richtwerte der TA Lärm an den entscheidenden Immissionsorten im Auswirkungsbereich des Neusser Hafens nicht um mindestens 6 dB(A), sondern um mindestens 10 dB(A) unterschritten werden. Im begründeten Einzelfall kann von der verschärften Unterschreitung abgewichen werden.</i></p> <p>PMA (Gussasphalt mit offener Oberfläche) wurde in Neuss versuchsweise vor 2014 eingesetzt. Der in Neuss eingesetzte PMA erzielte gute schallmindernde Wirkung auch bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten. Die Bauweise hat sich in Bezug auf die Haltbarkeit jedoch nicht bewährt. Daher wurde auf den weiteren Einsatz von PMA verzichtet. Ein in der Stadt Münster durchgeführter Vergleichstest zeigte, dass mit dem im aktualisierten Lärmaktionsplan unter Maßnahme 32 genannten Split-Mastix Asphalt (SMA) mit kleinem Größtkorn ähnliche schallmindernde Ergebnisse bei wesentlich besserer Standfestigkeit erzielt werden. Auf eine</p>

## Lärmaktionsplan

### Bericht über die Beteiligung

lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
11	Schreiben Bürger*in a 27.09.2019 LAP2019_BE _006	Lichtzei- chenanlage	... möchte ich bitten, das nächtliche Dauerblinklicht an der Lichtzeichenanlage (LZA) an der Haltestelle Am Strauchbusch zu überprüfen. Viel besser wäre es m.E., eine Art Brems-LZA zu installieren, die erst auf Grünlich schaltet, wenn die ankommenden Fahrzeuge den Richtwert einhalten.	Antwort der Verwaltung nochmalige Wiederholung des Vergleichstests kann verzichtet werden.  Maßnahme M 32 Einbau von lärmminderndem Asphalt auf Straßen in der Baulast der Stadt Neuss wird nicht geändert.  Grundsätzlich sind Lichtzeichenanlagen (LZA) aus Gründen der Verkehrssicherheit und/oder des Verkehrsablaufs erforderlich. Sie dienen nicht dem Zweck der Geschwindigkeitsüberwachung. Die Verwaltung wird die Nachabschaltung der LZA an der Haltestelle AM Strauchbusch prüfen, jedoch keine geschwindigkeitsabhängige Grün-Schaltung installieren.
12	Schreiben Bürger*in a 27.09.2019 LAP2019_BE _006	Geschwin- digkeitskon- trollen	Darüber hinaus halte ich dort verstärkte Kontrollen am besten per stationärer Einrichtung für erforderlich. Ansonsten bitte ich, die Polizei zu verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung an der Gladbacher Straße (Höhe Bolssiedlung) zu Randzeiten aufzufordern.	Bei der Gladbacher Straße handelt es sich um die Ortsdurchfahrt der L 390. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf diesen übergeordneten Straßen sind nur in besonders dringenden Fällen gerechtfertigt. Die Anordnungen unterliegen dabei dem sog. „Übermaßverbot“.  Im Abschnitt zwischen Bahnunterführung und der Straße Am Strauchbusch wird sich die Situation zumindest in Fahrtrichtung Düsseldorf dadurch ändern, dass die dortige Vierspurigkeit der Straße aufgegeben wird. Im Zusammenhang mit der Realisierung eines Bebauungsplans wird in diesem Bereich eine Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer sowie ein Parkstreifen angelegt. Diese Maßnahmen dürften das dortige Geschwindigkeitsniveau insgesamt sinken lassen.
13	Schreiben Bürger*in a 27.09.2019	Tempobe- grenzung	Unter M 21 führen Sie auf, die Stadt Neuss prüfe laufend, welche städtischen Straßenabschnitte aus verkehrstechnischer und immissionsrechtlicher Sicht mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 40 km/h oder 30 km/h ausgestattet werden können. Ich begrüße dies und möchte nachdrücklich	Die Anregung wird aufgenommen, die Verwaltung wird den Straßenabschnitt prüfen und das Prüfergebnis unabhängig vom aktualisierten Lärmaktionsplan umsetzen.

## Lärmaktionsplan

### Bericht über die Beteiligung

lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
14	LAP2019_BE_006 Schreiben Bürger*in a 27.09.2019 LAP2019_BE_006	auf Hauptverkehrsstraßen Straßenschäden	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert) darum bitten, dabei auch die Prüfung der Gladbacher Straße im Abschnitt Kreuzung Gladbacher Straße/Bataverstraße bis Gladbacher Straße Höhe Eisenbahnunterführung aufzunehmen. An dem Abschnitt Kreuzung Gladbacher Straße/Bataverstraße bis Gladbacher Straße Höhe Eisenbahnunterführung weist der Asphalt in Höhe der Busspur massive Höhenunterschiede auf. Ich bitte um Prüfung. Allerdings würde ich Sie dann unbedingt darum bitten, auch an der Haltestelle Am Strauchbusch zusätzlich den unter M 32 beschriebenen lärmindernden Asphalt oder einen sonstigen lärmreduzierenden Asphalt zu benutzen.	Der benannte Abschnitt wird gemäß Maßnahme 27 „Beseitigung von Straßenschäden“ kontrolliert, und ggf. werden Straßenschäden behoben. Dies bedeutet jedoch keine vorzeitige Sanierung der gesamten Straßendecke. Halteflächen des ÖPNV werden wegen der hohen Belastung durch das Gewicht der Busse sowie der Brems- und Anfahrvorgänge grundsätzlich in sog. „halbstarrer Bauweise“ ausgeführt bzw. saniert. Ein dortiger Einsatz von lärmindernden oder sonstigen lärmreduzierenden Asphalten ist technisch nicht sinnvoll.
15	Schreiben Bürger*in a 27.09.2019 LAP2019_BE_006	Lärmarter Asphalt	... möchte ich die Stadtverwaltung im Rahmen des Lärmaktionsplans auffordern, sich weitergehend als im Entwurfsstand unter M 32 beschrieben zu verpflichten, nämlich gerade auch auf Hauptverkehrsstraßen generell einen lärmreduzierenden Asphalt zu verwenden.	Maßnahme M 32 „Einbau von lärminderndem Asphalt auf Straßen in der Baulast der Stadt Neuss“ bezieht sich bereits auch auf Hauptverkehrsstraßen. Auf Grund der hohen Belastung dieser Straßen werden, da wo es bautechnisch möglich ist, Splitt-Mastix-Asphalte mit kleinem Größtkorn eingebaut. Dabei handelt es sich nicht um einen Spezialasphalt mit einer optimierten lärmindernden Wirkung. Es müssen jedoch immer die örtlichen Rahmenbedingungen beachtet werden, so dass eine grundsätzliche Verpflichtung zum Einbau lärmindernder Asphalte schon aus technischer Sicht nicht möglich ist. Die Maßnahme M 32 wird nicht geändert.
16	Schreiben Bürger*in b 27.09.2017	Bürgermitwirkung	Die Öffentlichkeit ist entsprechend der Richtlinie (Artikel9) und § 47d BImSchG über die Ergebnisse des Lärmaktionsplanes zu informieren. Darüber hinaus muss den Bürgern die Möglichkeit eröffnet werden, an der Erarbeitung des	Die Öffentlichkeit wurde gem. EU-Umgebungsrichtlinie und BImSchG über die Lärmaktionsplanung informiert. Eine detaillierte Vorschrift zur Art der Öffentlichkeitsbeteiligung

## Lärmaktionsplan

### Bericht über die Beteiligung

lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
17	LAP2019_BE _007		Lärmaktionsplanes mitzuwirken! Den Bürgern der Stadt Neuss wurde nicht die Möglichkeit der Mitwirkung eröffnet. Die Auslegung eines Entwurfes für einen Monat mit Fristsetzung für eine schriftliche Stellungnahme zum Ende der Auslegung erfüllt nicht die Anforderungen. Den Bürgern wurde nicht die Möglichkeit gegeben, sich aktiv einzubringen.	Antwort der Verwaltung existiert nicht. Der Leitfaden der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz gibt hierzu nur Anregungen und besitzt nicht die Qualität einer Norm. Die Verwaltung hat sich daher entschlossen, die Bürgerbeteiligung analog zu der Bürgerbeteiligung in Planverfahren durchzuführen und die Beteiligung über Pressemitteilung, Mitteilung im Internet, Vorstellung der Planung in öffentlicher Sitzung im Ausschuss für Umwelt und Grünflächen und anschließender Auslegung im Amt für Stadtplanung, im Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima sowie im Internet durchzuführen. Eine aktive Mitwirkung wurde somit ermöglicht. Dies zeigt auch die Anzahl der bei der Stadt Neuss eingegangenen Stellungnahmen zum aktualisierten Lärmaktionsplan.
	Schreiben Bürger*in b 27.09.2017 LAP2019_BE _007	Datenbasis	Die Datenbasis der Verkehrszählungen basiert auf dem Jahr 2012 und ist trotz der Berücksichtigung eines Faktors von 4% völlig veraltet. Es ist nicht nachvollziehbar, warum für den Lärmaktionsplan nicht die aktuellen Zahlen der kontinuierlichen Verkehrszählungen, die regelmäßigen Zählungen der Stadt Neuss sowie die Verkehrszahlen aktueller Verkehrsgutachten zugrunde gelegt wurden. Im Rahmen der Planungen für die Anschlussstelle Deirath wurden eine Vielzahl von Verkehrszählungen durchgeführt, die aktuelleren Datums sind als 2012.	Die Strategischen Lärmkarten, die die Grundlage der Lärmaktionsplanung bilden, können keine Daten aus verschiedenen Jahren gleichzeitig darstellen. Die Daten müssen vielmehr auf ein Jahr normiert sein. Aktuelle Teil-Daten für einzelne Straßenabschnitte können nicht in die Strategischen Lärmkarten einfließen. Die Verwaltung hat sich daher entschlossen, die detailliert geprüften Verkehrsdaten aus dem Jahr 2012 durch eine pauschalierte Anhebung von 4% fortzuschreiben und auf das Jahr 2016 zu normieren. Damit be-sitzen die Daten ausgehend vom Zeitpunkt der Fertigstellung der Strategischen Lärmkarten im Jahr 2017 eine ausreichende Aktualität (die Daten dürfen ausgehend vom Fertigstellungszeitpunkt nicht älter als zwei Jahre sein). Eine stichprobenhafte Überprüfung mit Verkehrszählungen aus den Jahren 2016 bis 2017 ergab, dass dieser Ansatz die tatsächlichen Zählungswerte, insbesondere den LKW-Anteil, in der Regel überschätzte. Im Sinne eines vorausplanenden Umweltschutzes wurde dieses Szenario beibehalten und auf eine detaillierte Erhebung verzichtet.

Lärmaktionsplan

Bericht über die Beteiligung

lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
18	Schreiben Bürger*in b 27.09.2017 LAP2019_BE_007	Ansatz der Lärmaktionsplanung	Die Planungsebenen sind für einen Lärmaktionsplan zu vernetzen, dieses ist nicht geschehen. In Folge dessen wurden erforderliche Lärmschutzaktionen nicht erkannt und dadurch nicht erfasst. Der Lärmaktionsplan hat Kenntnisse aus u.a. Planfeststellungsverfahren, Flächennutzungsplänen und verbindliche Bauleitplanung zu integrieren. Für die Stadt Neuss seien hier beispielhaft erwähnt: Der Entwurf des FNP der Stadt Neuss und die Verkehrserhebungen und Prognosen zur Anschlussstelle Delrath. Der Entwurf Lärmaktionsplan 2019 der Stadt Neuss ist somit in erster Linie rückwärtsgerichtet und entspricht nicht den Anforderungen.	<p>Darüber hinaus ist zu beachten, dass sich lärmphysikalisch (in Form technischer Pegeldifferenzen) erst eine Verkehrssteigerung um 15-20% auswirkt. Wahrnehmbar für das menschliche Ohr werden Pegeldifferenzen erst ab einer Verkehrssteigerung von 50-60%. Eine pauschalisierte Anhebung der Daten um 15-20% widerspricht jedoch allen Zahlenwerten und würde tatsächlich einen Dauerstau auf allen Straßen in Neuss bedeuten.</p> <p>In die Strategischen Lärmkarten können keine noch nicht abgeschlossenen Planverfahren aufgenommen werden, so auch die Planungen zur Anschlussstelle Delrath. Da die EU-Umgebungsrichtlinie eine Fortschreibung des Kartenwerks erfordert, wird in Zukunft die Anschlussstelle Delrath in die Strategischen Lärmkarten aufgenommen werden.</p> <p>Eine Vernetzung der Planungsebenen, hier insbesondere FNP und verbindliche Bauleitplanung, ist erfolgt: die strategischen Lärmkarten und die Karten des Schallimmissionsplans der Stadt Neuss werden im FNP der Stadt Neuss berücksichtigt. Die Maßnahmen M 24 „Festsetzungen in Baubauungsplänen“, M 25 „Festsetzungen im Rahmen von Bauanträgen“ und M 26 „Fortschreibung des Schallimmissionsplans (SIP) der Stadt Neuss“ stellen sicher, dass die Lärminderungsplanung fest mit den Ebenen der Bauleitplanung vernetzt ist.</p> <p>Noch nicht abgeschlossenen Planverfahren und Entwürfe können nicht in die Erstellung der Strategischen Lärmkarten aufgenommen werden.</p> <p>Die Verwaltung stimmt dem Einwender zu, dass der Ansatz der Lärmaktionsplanung rückwärtsgerichtet ist, denn das Ziel der EU-Umgebungsrichtlinie ist weniger der Erhalt einer ruhigen Umgebung als vielmehr die Sanierung einer in der</p>



Lärmaktionsplan			
Bericht über die Beteiligung			
lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)
			Antwort der Verwaltung Vergangenheit verlärmten Umgebung. Die Lärmaktionspläne sind eines der wenigen immissionsrechtlichen Instrumente mit der in der Vergangenheit begangene „Lärmsünden“ abgearbeitet werden können. Dies ist kein Mangel, da die zukunftsbezogenen nationalen Vorschriften, die bspw. in Planverfahren anzuwenden sind, deutlich schärfer sind als die Regelungen nach EU-Umgebungsrichtlinie. Dennoch ist der Neusser Lärmaktionsplan über die o.g. Maßnahmen sowie u.a. die Maßnahmen M 30, M 33 und M 36 in die Zukunft gerichtet und gewährleistet eine Vernetzung mit anderen Planungsebenen.
20	Schreiben Bürger*in c 26.09.2017 LAP2019_BE _008	Tempo 30 innerstädtisch	Ich schlage vor, in den Lärmaktionsplan aufzunehmen: Die Stadt Neuss setzt sich aktiv dafür ein, auf allen innerstädtischen Straßen Tempo 30 einzuführen ... die Verkehrssicherheit wird gleichzeitig erhöht.
21	Schreiben Bürger*in c 26.09.2017 LAP2019_BE _008	Tempo 100 auf Autobahnen	Ich schlage vor, in den Lärmaktionsplan aufzunehmen: Die Stadt Neuss setzt sich aktiv dafür ein, auf allen Autobahnen, insbesondere auf der A 57, ein Tempolimit von 100 km/h tagsüber und nachts 80 km/h für PKW und 60 km/h für LKW [einzuführen]. Die Stadt Neuss wird dieses Anliegen aktiv gegenüber Straßen NRW und der Landesregierung vertreten.

Lärmaktionsplan			
Bericht über die Beteiligung			
lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)
			<p>Antwort der Verwaltung</p> <p>einfache Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen im Neusser Stadtgebiet die o.g. aktiven Maßnahmen ersetzen. Insofern hält die Verwaltung die Anregung hinsichtlich des Lärmschutzes an Autobahnen zumindest in Teilen für kontraproduktiv.</p> <p>Da die entsprechenden national geltenden Regelwerke für den Betrieb, den Neu- und Umbau von Autobahnen (Verkehrslärmschutzverordnung für Straße in der Baulast des Bundes sowie 16. Bundesimmissionsschutzverordnung) schärfere Bestimmungen als die EU-Umgebungsrichtlinie enthalten, ist eine Übernahme der Anregung in den Lärmaktionsplan der Stadt Neuss nicht notwendig.</p>
22	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE_009	Berechnungsmethode	<p>Das Konzept [der Lärmaktionsplanung] soll beschlossen werden, obwohl die angewandten Berechnungsmethoden [für die Erstellung der Strategischen Lärmkarten und die Ermittlung der Betroffenenzahlen] seit dem 1.1.2019 keine Rechtsgültigkeit mehr haben.</p> <p>Die Stadt Neuss musste gem. EU-Umgebungsrichtlinie Stufe III die Strategischen Lärmkarten sowie die Berechnung der Lärmbeeinträchtigten bis Ende 2017 fertigstellen und an die EU-Kommission weiterleiten. Dieser Zeitpunkt ist auch der Stichtag für die Lärmaktionsplanung. Eine Nachberechnung auf Grundlage der seit Januar 2019 geltenden Regelwerke ist für die Lärmaktionsplanung der Stufe III weder gem. BImSchG noch EU-Umgebungsrichtlinie vorgesehen oder vorgeschrieben.</p> <p>Die EU-Umgebungsrichtlinie schreibt eine regelmäßige Überprüfung der Lärmsituation auf Neusser Stadtgebiet vor. Bei der nächsten Lärmkartierung werden die dann aktuellen Regelwerke zu Berechnung und Darstellung der Ergebnisse berücksichtigt. Es wird jetzt schon sorgfältig darauf hingewiesen, dass sich diese Lärmkarten durch die unterschiedlichen Berechnungsmethoden nicht mit den derzeitigen Strategischen Lärmkarten vergleichen lassen.</p>

Lärmaktionsplan

Bericht über die Beteiligung

lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
23	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE _009	Bürgermit- wirkung	Wir halten die Informations- und Öffentlichkeitsarbeit zu dem jetzt ausliegenden Lärmaktionsplan für unzureichend ... Bei allem Verständnis für Ressourcen wird nur der Hinweis auf die Möglichkeit der Einsichtnahme in die Unterlagen in der Presse/Homepage der Zielsetzung einer besonderen Bedeutung der Information und Öffentlichkeitsbeteiligung nicht gerecht.	Die Öffentlichkeit wurde gem. EU-Umgebungsrichtlinie und BImSchG über die Lärmaktionsplanung informiert. Eine detaillierte Vorschrift zur Art der Öffentlichkeitsbeteiligung existiert nicht. Der Leitfaden der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz gibt hierzu nur Anregungen und besitzt nicht die Qualität einer Norm. Die Verwaltung hat sich daher entschlossen, die Bürgerbeteiligung analog zu der Bürgerbeteiligung in Planverfahren durchzuführen und die Beteiligung über Pressemitteilung, Mitteilung im Internet, Vorstellung der Planung in öffentlicher Sitzung im Ausschuss für Umwelt und Grünflächen und anschließender Auslegung im Amt für Stadtplanung, im Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima sowie im Internet durchzuführen. Eine aktive Mitwirkung wurde somit ermöglicht. Dies zeigt auch die Anzahl der bei der Stadt Neuss eingegangenen Stellungnahmen zum aktualisierten Lärmaktionsplan.  An die für die Pressearbeit zuständige Stelle wurde folgende Mitteilung für die Presse weitergegeben (Auszug): „... An der Lärmaktionsplanung soll die Öffentlichkeit beteiligt werden. Dies erfolgt im Rahmen einer öffentlichen Auslegung. Der überarbeitete Lärmaktionsplan stellt daher nicht die endgültige Fassung, sondern einen Entwurf dar. Dieser Entwurf wird in folgenden Ämtern vom 27.08.2019 bis einschließlich 27.09.2019 ausgelegt... Zusätzlich kann der Lärmaktionsplan via Internet auf der Homepage der Stadt Neuss unter <a href="http://www.neuss.de">www.neuss.de</a> aufgerufen werden. Während der Auslegungsfrist können Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans abgegeben werden ... Es wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen ... unberücksichtigt bleiben.“ Inwieweit die Presse die Mitteilung geändert veröffentlicht kann von der Verwaltung nicht gelenkt werden.

## Lärmaktionsplan

### Bericht über die Beteiligung

Ifd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
24	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE _009	Bürgermit- wirkung	Es ist nicht erkennbar, dass der Endtermin für die Einsichtnahme gleichzeitig der Endtermin für die Abgabe von Stellungnahmen ist.	An die für die Pressearbeit zuständige Stelle wurde folgende Mitteilung für die Presse weitergegeben (Auszug): "... An der Lärmaktionsplanung soll die Öffentlichkeit beteiligt werden. Dies erfolgt im Rahmen einer öffentlichen Auslegung. Der überarbeitete Lärmaktionsplan stellt daher nicht die endgültige Fassung, sondern einen Entwurf dar. Dieser Entwurf wird in folgenden Ämtern vom 27.08.2019 bis einschließlich 27.09.2019 ausgelegt... Zusätzlich kann der Lärmaktionsplan via Internet auf der Homepage der Stadt Neuss unter www.neuss.de aufgerufen werden. Während der Auslegungsfrist können Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans abgegeben werden ... Es wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen ... unberücksichtigt bleiben." Inwieweit die Presse die Mitteilung geändert veröffentlicht kann von der Verwaltung nicht gelenkt werden.
25	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019	Ansatz der Lärmakti- onsplanung	Wir vermissen eine vernetzte Zusammenarbeit mit den Planungsabteilungen der Stadt Neuss. ... Die Lärmbelastungen im [redacted] sind bekannt und vielfach durch diverse Gutachten belegt. Um den Zielsetzungen eines Lärmaktionsplans gerecht zu werden, dürfen nicht neue Planungen erhebliche	Der o.g. Text wurde zusammen mit dem Entwurf des Lärmaktionsplans auf der Homepage der Stadt Neuss veröffentlicht.  Eine Vernetzung der Planungsebenen, hier insbesondere FNP und verbindliche Bauleitplanung, ist erfolgt: die strategischen Lärmkarten und die Karten des Schallimmissionsplans der Stadt Neuss werden im FNP der Stadt Neuss be-

Lärmaktionsplan				
Bericht über die Beteiligung				
lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
	LAP2019_BE_009		Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert) neue Belastungen auslösen, um diese dann wiederum mit Lärminderungsmaßnahmen zu optimieren [sic]. Damit wird kein Umgebungslärm verhindert, sondern nur neu erzeugt.	<p>rücksichtigt. Die Maßnahmen M 24 „Festsetzungen in Bauabwägungsplänen“, M 25 „Festsetzungen im Rahmen von Bauanträgen“ und M 26 „Fortschreibung des Schallimmissionsplans (SIP) der Stadt Neuss“ stellen sicher, dass die Lärminderungsplanung fest mit den Ebenen der Bauleitplanung vernetzt ist.</p> <p>Noch nicht abgeschlossenen Planverfahren und Entwürfe können nicht in die Erstellung der Strategischen Lärmkarten aufgenommen werden.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung ist eines der wenigen immissionsrechtlichen Instrumente mit der in der Vergangenheit begangene „Lärmsünden“ abgearbeitet werden können. Dies ist kein Mangel, da die zukunftsbezogenen nationalen Vorschriften, die bspw. in Planverfahren anzuwendenden sind, deutlich schärfer sind als die Regelungen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie. Dennoch ist Neusser Lärmaktionsplan über die o.g. Maßnahmen sowie u.a. die Maßnahmen M 30, M 33 und M 36 in die Zukunft gerichtet und gewährleistet eine Vernetzung mit anderen Planungsebenen.</p>
26	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE_009	Unterlagen, Lärmkarten	... Die Karten für die Untersuchung der zweiten Stufe sind nicht mit ausgelegt. Die jetzt ausgelegten Karten weisen kein Erstellungs- und Untersuchungsdatum aus. Es ist nicht erkennbar, welchen Status die ausgelegten Karten haben und ob es sich um die Kartierung Stufe II oder III handelt. Die Karten wurden vom TÜV Rheinland erstellt. Ein Bericht oder Gutachten mit einer Bewertung ist nicht ausgelegt. Es ist auch nicht angegeben, wann die Berechnungen durchgeführt wurden.	<p>Eine Auslegung von Karten anderer Stufen der Lärmaktionsplanung ist nicht vorgeschrieben und auch nicht notwendig. Grundlage für die Lärmaktionsplanung müssen immer die aktuellsten Karten sein. Diese sind im Entwurf des Lärmaktionsplans enthalten. Eine vom Einwender genannte „Bewertung“ der vom TÜV erstellten Strategischen Lärmkarten durch den TÜV liegt nicht vor und ist auch nicht notwendig oder vorgeschrieben.</p>

## Lärmaktionsplan

### Bericht über die Beteiligung

lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
27	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE _009	Unterlagen Lärmkarten	Es ist nicht klar erkennbar, welcher formale Bearbeitungsstatus ausgelegt wurde ... Jetzt ist Ende 2019 und wir befinden uns vermutlich immer noch in der nicht abgeschlossenen Stufe II?	Die Anregung hinsichtlich der Kennzeichnung der Karten (Datum Datengrundlage und Datum Erstellung) wird aufgenommen. Der Lärmaktionsplan wird entsprechend redaktionell überarbeitet.  Bereits auf S 2 des Lärmaktionsplans wird darauf hingewiesen, dass sich das Verfahren „in der nunmehr aktuellen dritten Stufe“ befindet.  In Stufe II hatten sich anhand des Kartenwerks leichte positive Verbesserungen (hinsichtlich des Einsatzes von PMA deutliche Verbesserungen) ergeben. Eine Fortschreibung des Lärmaktionsplans war somit zu diesem Zeitpunkt nicht gegeben, da die EU-Umgebungslärmrichtlinie zwar eine Überprüfung der Lärmsituation regelmäßig fordert, dies jedoch keine Neuaufgabe des Lärmaktionsplans bedeutet.
28	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE _009	Datenbasis	Das zugrunde gelegte Datenmaterial ist veraltet ... Für die Straßenverkehrszählungen des Bundes, die mit automatischen Zählstellen ermittelt werden, liegen aktuelle Daten vor und sind veröffentlicht. Wir können nicht nachvollziehen, warum diese jetzt nicht zu Grunde gelegt werden sollen. Da der Lärmaktionsplan noch in einem Bearbeitungsstatus ist, müssen die aktuellsten Daten berücksichtigt werden. Wir wenden uns außerdem dagegen, dass für die Straßen in der Baulast der Stadt Neuss bzw. des Rhein-Kreises Neuss die für das Jahr 2012 ermittelten Daten und Zählergebnisse ... herangezogen werden sollen ... Für die Region Neuss-Süd wurden umfangreiche Verkehrszählungen und Verkehrsuntersuchungen durchgeführt im Zusammenhang mit dem Vorhaben AS Delrath. Die Verkehrszählungen fanden im Jahr 2015 und 2016 statt. Die Ergebnisse hätten also für die Datenbasis 2016, die laut Angabe der Stadt in 2017 an die zuständige Stelle übermittelt wurden, berücksichtigt werden	Die Strategischen Lärmkarten, die die Grundlage der Lärmaktionsplanung bilden, können keine Daten aus verschiedenen Jahren gleichzeitig darstellen. Die Daten müssen vielmehr auf ein Jahr normiert sein. Aktuelle Teil-Daten für einzelne Straßenabschnitte können nicht in die Strategischen Lärmkarten einfließen. Die Verwaltung hat sich daher entschlossen, die detailliert geprüften Verkehrsdaten aus dem Jahr 2012 durch eine pauschalierte Anhebung von 4% fortzuschreiben und auf das Jahr 2016 zu normieren. Damit beinhalten die Daten ausgehend vom Zeitpunkt der Fertigstellung der Strategischen Lärmkarten im Jahr 2017 eine ausreichende Aktualität (die Daten dürfen ausgehend vom Fertigstellungszeitpunkt nicht älter als zwei Jahre sein). Eine stichprobenhafte Überprüfung mit Verkehrszählungen aus den Jahren 2016 bis 2017 ergab, dass dieser Ansatz die tatsächlichen Zählungswerte, insbesondere den LKW-Anteil, in der

Lärmaktionsplan				
Bericht über die Beteiligung				
lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
			<p>können und müssen ... Gleichzeitig müssen Differenzkarten erstellt werden, auf denen die aktuelle Lage mit zukünftigen Situationen verglichen wird. Diese Pflicht ergibt sich aus Art.8 und 9 der Richtlinie 2002/49/EG. Diese Differenzkarten müssen mit ausgelegt werden ...</p>	<p>Regel überschätzte. Im Sinne eines vorausplanenden Umweltschutzes wurde dieses Szenario beibehalten und auf eine detaillierte Erhebung verzichtet.</p> <p>Darüber hinaus ist zu beachten, dass sich lärmphysikalisch (in Form technischer Pegeldifferenzen) erst eine Verkehrssteigerung um 15-20% auswirkt. Wahrnehmbar für das menschliche Ohr werden Pegeldifferenzen erst ab einer Verkehrssteigerung von 50-60%. Eine pauschalisierte Anhebung der Daten um 15-20% widerspricht jedoch allen Zahlenwerten und würde tatsächlich einen Dauerstau auf allen Straßen in Neuss bedeuten.</p> <p>In die Strategischen Lärmkarten können keine noch nicht abgeschlossenen Planverfahren aufgenommen werden, so auch die Planungen zur Anschlussstelle Delrath. Da die EU-Umgebungsrichtlinie eine Fortschreibung des Kartenwerks erfordert, wird in Zukunft die Anschlussstelle Delrath in die Strategischen Lärmkarten aufgenommen werden.</p> <p>Die vom Einwander genannten Differenzkarten beziehen sich auf die Wirksamkeit von im Lärmaktionsplan genannten Maßnahmen insbesondere im Hinblick auf die Anzahl der Betroffenen. Es geht nicht um die Darstellung von bereits durchgeführten Maßnahmen oder die Darstellung der Lärmentwicklung allgemein. Die Differenzkarten können also immer erst nach dem Beschluss eines Lärmaktionsplans (sofern entsprechende Maßnahmen enthalten sind) erstellt werden. Die vom Einwander genannte Systematik ist auch nicht durchzuhalten, da es in 2019 einen Wechsel der Berechnungsmethode gegeben hat und Differenzkarten von Karten mit unterschiedlichen Berechnungsmethoden nicht erstellt werden können.</p>

Lärmaktionsplan			
Bericht über die Beteiligung			
lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)
29	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE _009	Anschluss- stelle Dehl- rath	<p>Antwort der Verwaltung</p> <p>Noch nicht abgeschlossenen Planverfahren und Entwürfe können nicht in die Erstellung der Strategischen Lärmkarten aufgenommen werden.</p> <p>Sämtliche vom Einwender genannten Planungen werden im Bereich des Immissionsschutzes, und insbesondere im Hinblick auf den Lärmschutz, nicht nach den Schwellenwerten gem. EU-Umgebungsrichtlinie sondern nach den wesentlich strengeren nationalen Vorgaben beurteilt. Hierbei wird grundsätzlich auch die Lärmvorbelastung berücksichtigt.</p> <p>Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans unter dem Argument der „bedeutsamen Entwicklung der Lärmsituation“ gem. § 47d Abs. 5, wie sie bspw. beim Neubau einer Autobahn vorliegt, ist in diesem Fall nicht notwendig.</p>
30	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE _009	Datenbasis	<p>Die für 2012 ermittelten Verkehrsstärken wurden pauschal nur um 4% erhöht ... Das halten wir für unzureichend, weil die bereits jetzt in der Region Neuss-Süd bestehende Verkehrslage und die daraus resultierende Lärmbelastung so nicht realistisch wiedergespiegelt wird ... Für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes müssen die aktuellen Zählergebnisse zugrunde gelegt werden.</p> <p>Die Strategischen Lärmkarten, die die Grundlage der Lärmaktionsplanung bilden, können keine Daten aus verschiedenen Jahren gleichzeitig darstellen. Die Daten müssen vielmehr auf ein Jahr normiert sein. Aktuelle Teil-Daten für einzelne Straßenabschnitte können nicht in die Strategischen Lärmkarten einfließen. Die Verwaltung hat sich daher entschlossen, die detailliert geprüften Verkehrsdaten aus dem Jahr 2012 durch eine pauschalierte Anhebung von 4% fortzuschreiben und auf das Jahr 2016 zu normieren. Damit besitzen die Daten ausgehend vom Zeitpunkt der Fertigstellung der Strategischen Lärmkarten im Jahr 2017 eine ausreichende Aktualität (die Daten dürfen ausgehend vom Fertigstellungszeitpunkt nicht älter als zwei Jahre sein). Eine stichprobenhafte Überprüfung mit Verkehrszählungen aus den Jahren 2016 bis 2017 ergab, dass dieser Ansatz die tatsächlichen Zählungswerte, insbesondere den LKW-Anteil, in der</p>



Lärmaktionsplan

Bericht über die Beteiligung

Ifd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
31	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE_009	Fortschreibung	<p>... Außerdem stände die nächste Überprüfung des Lärmaktionsplans erst im Jahr 2024 (soweit der Plan noch in 2019 beschlossen wird) an. Schon 2022 würde das LANUV [Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW] aktuelle Daten von der Stadt Neuss anfordern für die Fortschreibung und Aktualisierung der Lärmkartierung NRW. Welchen Datenstand beabsichtigt die Stadt Neuss dann zu übermitteln und auf welcher Basis würde der dann für welches Jahr ermittelt?</p>	<p>Regel überschätze. Im Sinne eines vorausplanenden Umweltschutzes wurde dieses Szenario beibehalten und auf eine detaillierte Erhebung verzichtet.</p> <p>Darüber hinaus ist zu beachten, dass sich lärmphysikalisch (in Form technischer Pegeldifferenzen) erst eine Verkehrsteigerung um 15-20% auswirkt. Wahrnehmbar für das menschliche Ohr werden Pegeldifferenzen erst ab einer Verkehrsteigerung von 50-60%. Eine pauschalisierte Anhebung der Daten um 15-20% widerspricht jedoch allen Zahlenwerten und würde tatsächlich einen Dauerstau auf allen Straßen in Neuss bedeuten.</p> <p>In die Strategischen Lärmkarten können keine noch nicht abgeschlossenen Planverfahren aufgenommen werden, so auch die Planungen zur Anschlussstelle Delrath. Da die EU-Umgebungsrichtlinie eine Fortschreibung des Kartenwerks erfordert, wird in Zukunft die Anschlussstelle Delrath in die Strategischen Lärmkarten aufgenommen werden.</p>
<p>Zunächst wird kein Lärmaktionsplan „überprüft“ sondern es werden regelmäßig Strategische Lärmkarten erstellt. Zeigen diese Lärmkarten keine Verbesserung, bzw. nimmt die Zahl der Lärmbetroffenen nicht ab, so ist der Lärmaktionsplan zu überprüfen. Eine Überprüfung bedeutet dabei nicht zwingend eine Aktualisierung wie im vorliegenden Verfahren.</p> <p>Der Zeitrahmen zur Erstellung der Strategischen Lärmkarten gem. Stufe IV der EU-Umgebungsrichtlinie ist der Verwaltung bewusst. Dementsprechend wird in 2020 mit der Vorbereitung zur Erstellung dieser Karten begonnen. Die eigentliche Datenerhebung/Erstellung wird ab 2021 durchgeführt. Da zwischenzeitlich neue Berechnungsverfahren mit neuen Parametern eingeführt wurden, werden sämtliche Daten neu erhoben, eine Hochrechnung alter Daten ist auf</p>				

Lärmaktionsplan				
Bericht über die Beteiligung				
Ifd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
32	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE_009	Schwerlastverkehr	Für die Region Neuss-Süd fällt dabei auf, dass der ganz überwiegende Verkehrsanteil aus den in den letzten 10 Jahren entwickelten Gewerbegebieten Taubental und Am Blankenwasser bei den für 2012 ermittelten Zahlen und Werten nicht berücksichtigt sein kann. Die Gewerbeansiedlungen mit einem hohen Anteil von Logistikunternehmen ist erst nach 2011/2012 erfolgt.	Die Verkehrswege in den Gewerbegebieten Taubental und Am Blankenwasser wurden berücksichtigt. Die pauschale Erhöhung der Verkehrsmenge um 4% wurde anhand aktueller Zählungen überprüft mit dem Ergebnis, dass dort der PKW-Anteil überschätzt und der LKW-Anteil unterschätzt wird, jedoch nicht in der vom Einwander dargestellten Weise. Im Bereich der Gewerbegebiete befindet sich an den untersuchten Straßen keine Wohnnutzung, so dass hier eine Unterschätzung des LKW-Verkehrs keine Auswirkung auf die Belastetenzahlen hat. Da die LKW die Gewerbegebiete vornehmlich über die Bonner Straße /AS Neuss-Uedesheim bzw. die B9/AS Neuss-Norf verlassen bzw. anfahren und diese Bereiche nicht an eine Wohnbebauung grenzen, wurde in Absprache mit dem Amt für Stadtplanung/Abteilung Verkehrsplanung und dem Gutachter festgelegt, auch hier keine Sonderbetrachtung durchzuführen.
33	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE_009	Flugverkehr	Die Flugrouten des Flughafens Köln/Bonn sind nicht berücksichtigt worden.	Der Flughafen Köln/Bonn wirkt sich hinsichtlich der Lärmbelastung gem. EU-Umgebungsrichtlinie nicht auf das Neusser Stadtgebiet aus. Gegebenenfalls sind Flugzeuge auf den Flugrouten des Flughafens Köln/Bonn hörbar, die Lärmbelastung mit einem $L_{DEN} > 55$ dB(A) geht jedoch ausschließlich vom Verkehrsflughafen Düsseldorf aus. Auch eine Addition beider Lärmquellen erbringt kein anderes Ergebnis als das im Lärmaktionsplan dargestellte.

## Lärmaktionsplan

### Bericht über die Beteiligung

lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
34	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE _009	Datenbasis	Nicht nur die Innenstadt, auch die Region Neuss Süd ist von der A57 und der A46 sowie dem AD Neuss Süd betroffen.	Zudem befindet sich der Ballungsraum „Neuss“ gem. 34.BImSchV nur in der Umgebung des Verkehrsflughafens Dusseldorf.  Die Anregung bezieht sich offensichtlich auf S. 7 des Lärmaktionsplans. Hier ist das Ziel keine schalltechnische Einschätzung, sondern eine grobe geografische Beschreibung für Außenstehende. Eine schalltechnische Bewertung ist dadurch nicht beabsichtigt. In den Strategischen Lärmkarten werden die genannten Straßenabschnitte berücksichtigt.
35	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE _009	Datenbasis	Die Hofstraße ... wurde nicht berücksichtigt. Hier liegen dem Amt für Stadtplanung aktuelle Zahlen vor, die eine Belastung mit 1.500 - 1.800 Kfz/24h nachweisen. Folgende Straßen ... müssen mit für die Untersuchungen des Lärmaktionsplans einbezogen werden: Hofstraße, Kapellenweg, Aloysiusstraße. Diese Straßen werden zwangsläufig auf Grund der Straßenführung im Ort bei Ein-/Ausfahrt an der Hofstraße mit genutzt.	Zum Zeitpunkt der Erstellung der Strategischen Lärmkarten lag die durchschnittliche Belastung der Hofstraße nicht bei 1.500 bis 1.800 Kfz/24h, sondern bei ca. 650 Hfz/24h Stand 2016). Zudem nennt der Lärmaktionsplan die Zahl von 1.500 Kfz/24h nicht als klare, sondern ungefähre Grenze für die untersuchten Haupt- und Sammelstraßen. Sofern die vom Einwender genannten Zahlen aus den Untersuchungen zur Anschlussstelle Delrath stammen, siehe die Ausführungen zur Datenbasis a.a.O.  Die Verwaltung hatte in der Vergangenheit bereits vorgeschlagen, im Bereich von Elvekum verschiedene Straßen in verkehrsberuhigte Bereiche umzuwandeln. Wegen den damit verbundenen Einschränkungen für das Parken fand dieser Vorschlag keine Zustimmung in der Bürgerschaft.  Die EU-Umgebungsärmrichtlinie verlangt eine Lärmkartierung für Straßen ab einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von ca. 8.000 Fahrzeugen. Es besteht somit keine Verpflichtung die Hofstraße, den Kapellenweg oder die Aloysiusstraße, deren durchschnittlicher täglicher Verkehr deutlich niedriger liegt, zu untersuchen. Die Verwaltung hat vielmehr als freiwillige Leistung und im Sinne eines umfassenden Ge-

## Lärmaktionsplan

### Bericht über die Beteiligung

Ifd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
36	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE _009	Berechnungsmethode	Wir wenden uns dagegen, dass für die Überarbeitung des Lärmaktionsplans jetzt immer noch die seit dem 31.12.2018 nicht mehr geltenden Berechnungsverfahren angewandt werden sollen ... Sollte der Plan so beschlossen werden, dann basiert dieser dann auf Berechnungsverfahren, die zum Zeitpunkt der Beschlussfassung schon mindestens 1 Jahr keine Rechtskraft mehr hatten ... Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung muss geltendes Recht angewendet werden.	Die Stadt Neuss musste gem. EU-Umgebungsrichtlinie Stufe III die Strategischen Lärmkarten sowie die Berechnung der Lärmbeeinträchtigten bis Ende 2017 fertigstellen und an die EU-Kommission weiterleiten. Dieser Zeitpunkt ist auch der Stichtag für die Lärmaktionsplanung. Eine Nachberechnung auf Grundlage der seit Januar 2019 geltenden Regelwerke ist für die Lärmaktionsplanung der Stufe III weder gem. 34.BImSchV noch EU-Umgebungsrichtlinie vorgesehen oder vorgeschrieben.  Die EU-Umgebungsrichtlinie schreibt eine regelmäßige Überprüfung der Lärmsituation auf Neusser Stadtgebiet vor. Bei der nächsten Lärmkartierung werden die dann aktuellen Regelwerke zur Berechnung und Darstellung der Ergebnisse berücksichtigt. Es wird schon jetzt vorsorglich darauf hingewiesen, dass sich diese Lärmkarten durch die unterschiedlichen Berechnungsmethoden nicht mit den derzeitigen Strategischen Lärmkarten vergleichen lassen.
37	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE _009	Betroffenanalyse	Bezugnehmend auf die zuvor gemachten Aussagen [hinsichtlich einer Neuberechnung nach aktuellen Berechnungsverfahren] halten wir es für zwingend erforderlich, die Betroffenen-Analyse neu zu erstellen und dabei besonders den Fokus auf die Region Neuss-Süd zu richten. Die Region Neuss Süd unter Berücksichtigung bereits bekannter Planungen wurde nicht berücksichtigt und untersucht ... Für die Baugebiete Allerheiligen II, insbesondere im nördlichen Bereich werden auch mit allen vorhandenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen die Lärmgrenzwerte tags und nachts überschritten. Das kann den Gutachten zu den	Die Stadt Neuss musste gem. EU-Umgebungsrichtlinie Stufe III die Strategischen Lärmkarten sowie die Berechnung der Lärmbeeinträchtigten bis Ende 2017 fertigstellen und an die EU-Kommission weiterleiten. Dieser Zeitpunkt ist auch der Stichtag für die Lärmaktionsplanung. Eine Nachberechnung auf Grundlage der seit Januar 2019 geltenden Regelwerke ist für die Lärmaktionsplanung der Stufe III weder gem. 34.BImSchV noch EU-Umgebungsrichtlinie vorgesehen oder vorgeschrieben. Eine detaillierte Berechnung der Be-

## Lärmaktionsplan

### Bericht über die Beteiligung

lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
38	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE _009	Schallimmissionsplan	Wir fordern, dass der Schallimmissionsplan der Stadt Neuss als ein Bestandteil der Bewertungen und Berechnungen anhand der vorliegenden aktuellen Verkehrszahlen und unter Berücksichtigung der Prognosen bis 2030 schon jetzt neu berechnet wird mit dem besonderen Fokus auf die Region Neuss-Süd. Der letzte Schallimmissionsplan datiert aus dem Jahr 2012. Wir sehen es als angemessen an, eine aktuelle Berechnung jetzt anlässlich und in Verbindung mit dem neuen Lärmaktionsplan durchzuführen und die Ergebnisse in die Bewertung mit einfließen zu lassen.	<p>Die Stadt Neuss erstellt seit 1992 Schallimmissionspläne (SIP) und ist im Bereich der flächendeckenden Ermittlung der Lärmimmissionen mit nunmehr drei SIPs (1992, 2002, 2012) eine der führenden Kommunen in NRW. Die Erfahrung hat gezeigt, dass ein SIP ca. alle 10 Jahre fortgeschrieben werden sollte. Dies ergänzt sich mit der 5-jährigen Fortschreibung der Strategischen Lärmkarten. Sämtliche Schallimmissionspläne sowie die Strategischen Lärmkarten zeigen die Ist-Situation, sie sind keine Instrumente der Prognostik.</p> <p>Die Lärmkarten des SIP sind immer flächendeckend berechnet. Eine Sonderbehandlung einzelner Stadtgebiete findet nicht statt und würde die Aussagekraft der Lärmkarten auch verzerren.</p> <p>Der Schallimmissionsplan wird wie die nächsten Strategischen Lärmkarten ab 2021/2022 neu berechnet.</p>
39	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE _009	Lärmarmer Asphalt	Der Bereich der K 30 Elvekum ist in dem Straßensanierungsplan des Rhein-Kreis Neuss erfasst für die Erhaltung der Straßendecke. Dies Stadt Neuss wird aufgefördert darauf einzuwirken, dass lärmindernder Asphalt aufgebracht wird.	<p>Auf Grund der technischen Anforderungen und den Anforderungen an den Immissionsschutz ist im Bereich der K 30 lärmindernder Asphalt derzeit nicht zwingend erforderlich.</p>

## Lärmaktionsplan

### Bericht über die Beteiligung

Ifd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
40	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE_009	Neue Gewerbegebiete	Die Stadt Neuss plant in der Region Neuss-Süd neue Straßen für neue Gewerbegebiete, die neuen Verkehr mit einem hohen Anteil an Schwerlastverkehr erzeugen.	<p>Zukünftige Änderungen und Planungen sind nicht auf der Basis der EU-Umgebungsrichtlinie, sondern auf der Basis der nationalen und strengeren Regelungen zu bewerten.</p> <p>Die Strategischen Lärmkarten und der darauf basierende Lärmaktionsplan können noch nicht abgeschlossene Planungen nicht beachten.</p> <p>Die Etablierung neuer Gewerbegebiete wird grundsätzlich nicht über die Lärmaktionsplanung sondern über das Instrument der Bauleitplanung durchgeführt. Im Rahmen dieses Verfahrens werden die immissionstechnischen Auswirkungen ermittelt und angemessen beachtet. Die Ermittlung und Beachtung erfolgt auf der Basis von im Vergleich zur EU-Umgebungsrichtlinie strengeren Normen, bspw. der TA Lärm.</p>
41	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE_009	Verzahnung von Stadtplanung und Immissionschutz	Wir fordern dazu auf, in vernetzter Zusammenarbeit mit der Stadtplanung Planungsvorhaben so abzustimmen, dass die Zielsetzungen des Lärmaktionsplans beachtet werden.	Die Zielsetzungen des Lärmaktionsplans sind bereits durch die nationalen Gesetze und Normen mit den immissionsrechtlichen Verpflichtungen, die im Rahmen der Bauleitplanung zu beachten sind, eng verwoben. Eine der Grundlagen bildet hier das Bundesimmissionsschutzgesetz, insbesondere § 50 BImSchG. Insofern ist die geforderte enge Vernetzung zwischen Planung und Lärmaktionsplan bereits gegeben und wird in den Maßnahmen M 24 „Festsetzungen in Bebauungsplänen“ und M 25 „Festsetzungen im Rahmen von Bauanträgen“ angemessen berücksichtigt. <p>Grundsätzlich werden die städtebaulichen und verkehrspolitischen Vorhaben innerhalb der Verwaltung auch im Hinblick auf den Lärmschutz detailliert abgestimmt</p>
42	Schreiben Bürger*in d	Radwegnetz	Der Radschnellweg Neuss-Düsseldorf führt auch über die neu K33n / AS Delrath und unterschreitet den wegen Chlor-	Der geplante Radschnellweg von Neuss nach Langenfeld und Mohnheim wird nicht über die geplante Anschlussstelle NE Delrath oder in deren Nähe geführt. Die Trasse verläuft

Lärmaktionsplan

Bericht über die Beteiligung

lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
43	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE _009	Datenbasis, Abschluss- stelle NE- Delrath, Gwerbebe- gebiet Derikum	... Wir fordern, dass der geplante Ausbau der A 57 zwischen Norf und Dormagen, ... das geplante Vorhaben Anschlussstelle Delrath und ... die geplante Erschließungsstraße für das neue GE Derikum ... für den Lärmaktionsplan schon jetzt berücksichtigt werden.	Noch nicht abgeschlossene Planvorhaben werden grundsätzlich nicht in die Strategischen Lärmkarten als Grundlage für die Lärmaktionsplanung aufgenommen.  Sämtliche Planungen müssen die im Vergleich zur EU-Umgebungslärmrichtlinie strengeren nationalen Regelungen zum Immissionsschutz einhalten. Auf dieser Grundlage erfolgen auch die Stellungnahmen der Stadt Neuss als Träger öffentlicher Belange. Einer besonderen Betonung der Einhaltung von gesetzlichen Vorgaben im Rahmen des Lärmaktionsplans ist nicht notwendig.  Für das neu geplante Gewerbegebiet Derikum wird auf der Ebene der Bebauungsplanung das Thema Lärmvermeidung und Lärmreduzierung intensiv geprüft werden. Soweit notwendig werden hier Maßnahmen zur Lärmvermeidung und Lärmreduzierung festgesetzt und umgesetzt.
44	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE _009	ÖPNV, Ver- kehrsent- wicklungs- plan	Die mit Gutachten im Jahr 1994 dargestellten erforderlichen Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des S-Bahn Haltepunktes Allerheiligen wurden bis heute nicht umgesetzt. Das betrifft auch die Anbindung an das Bussystem und die Taktungen ... Die im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Neuss ausgesprochenen Empfehlungen einer grundsätzlichen Neuaufnahme der Verkehrssituation ... wurde bis heute nicht vorgenommen. Stattdessen werden Einzelmaßnahmen, insbesondere in der Region Neuss untersucht, die jedoch ausschließlich dazu führen, dass Verkehre verlagert oder neu ausgelöst werden.	Die Anbindung der Busverkehre an den S-Haltepunkt Allerheiligen wurde in den letzten Jahren entscheidend verbessert. Maßnahmen an Haltepunkten selbst sind nicht über kommunale Lärmaktionspläne festzuschreiben, sondern obliegen der Lärmaktionsplanung durch das Eisenbahnbundesamt. Konkrete, auf Haltepunkte in Neuss bezogene Maßnahmen aus dieser Lärmaktionsplanung sind der Verwaltung nicht bekannt.  Bei der grundsätzlichen Neuaufnahme des Neusser Verkehrsentwicklungsplans handelt es sich lediglich um eine

Lärmaktionsplan				
Bericht über die Beteiligung				
lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
45	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE _009	LKW-Ver- kehr	Für den Bereich Derikum, Norf, Elvekum und Allerheiligen muss die vorhandene Wegweisung überprüft und angepasst werden. Diese Orte werden in erheblichem Maße durch fehlgeleiteten (LKW-)Verkehr belastet.  Wurde die falsche Erfassung der Zufahrt zur Mainstraße in Derikum berücksichtigt? Navigationssysteme leiten regelmäßig der Verkehr über Elvekum oder aus Richtung Derikum in den Ort Elvekum.	Die Wegweisung hinsichtlich der LKW-Verkehre wurde überprüft. Sie ist in sich stimmig.  Aktuell führen die meisten Navigationssysteme bei Eingabe des kürzesten Weges zu bestimmten Zielen im Gewerbegebiet Mainstraße in der Tat ab der AS NE Uedesheim oder der AS Dormagen durch Elvekum. Auf diese automatisierten Fehlleitungen hat die Stadt Neuss leider keinen Einfluss.  Abhilfe verspricht mittelfristig das LKW-Navigationssystem „SEVAS“, das unter Mitarbeit der Stadt Neuss entwickelt worden ist und inzwischen LKW-relevante Führungen anbietet. Diese werden den Kartenherstellern kostenlos zur Verfügung gestellt. Mit zunehmender Durchdringung der Geräte mit diesen verbesserten und optimierten Führungen werden sich die Probleme durch Falschfahrer in Elvekum lösen lassen.
46	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE _009	Verkehrs- kontrollen	... Kontrollen wegen bestehender Durchfahrtsverbote ... oder wegen Geschwindigkeitsbegrenzungen ... werden nur sehr selten durchgeführt. Nachhaltige Kontrollen in regelmäßigen Abständen sind für die Region [Neuss-Süd] ... erforderlich.	Die verkehrlichen Kontrollen werden überwiegend an Gefahrenpunkten oder Punkten mit erhöhter Unfallzahl durchgeführt.
47	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE _009	Ruhige Ge- biete	Zu den umliegenden Wohngebieten zählen auch Allerheiligen und Elvekum, die besonders durch Lärm belastet sind. Der Mühlenbusch ist in der Region das einzig identifizierte mögliche Ruhegebiet und muss für die Region Neuss-Süd auch so ausgewiesen werden ... der Mühlenbusch ist DAS Erholungsgebiet des Neusser Südens. Es ist nicht zwingend	Die grundsätzliche Erholungsfunktion des Mühlenbuschs ist unbestritten. Die umliegenden Wohngebiete Neuenbaum/Roseller Heide/ Rosellen, Schlicherum, Norf, Allerheiligen und Elvekum werden jedoch mit Ausnahme der Durchfahrtsstraßen laut Umgebungslärmkarte LDEN (Straßenverkehr) nur mit bis zu 55 dB(A) belastet. Vereinzelt Gebäude



Lärmaktionsplan				
Bericht über die Beteiligung				
lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
			Bedingung, dass die Gebiete im Eigentum der Stadt Neuss stehen müssen ...	in Eivelkum, die sich unmittelbar an der Eisenbahnlinie befinden, werden mit einem $L_{DEN}$ von maximal 60 dB(A) belastet. Eine wesentliche, für Neuss Süd allgemeingültige Lärmbelastung, die zur Ausweisung von ruhigen Gebieten im Neusser Süden zwingt, besteht somit nicht.  Grundsätzlich ist die Liste der Ruhigen Gebiete gemäß Lärmaktionsplan Neuss nicht abschließend. Zukünftige Planungen, die den Mühlenbusch deutlich höher mit Lärm belasten würden, wie bspw. überregionale Straßenplanungen, sind derzeit nicht bekannt. Eine Ausweisung von Ruhigen Gebieten „auf Verdacht“ ist gem. EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht vorgesehen.
48	Schreiben Bürger*in d 22.9.2019 LAP2019_BE_009	Luftreinhalteplan	Diverse Anmerkungen zum Luftreinhalteplan Neuss	Die Anmerkungen beziehen sich nicht auf den Lärmaktionsplan Neuss, sondern ausschließlich auf den Luftreinhalteplan Neuss 2013.  Die für die Luftreinhalteplanung verantwortliche Stelle ist die Bezirksregierung Düsseldorf. Es wird von hier aus dem Einwohner empfohlen, die Anmerkungen zum Luftreinhalteplan Neuss an die Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 53, Cecilienallee 2, 40474 Düsseldorf zu senden.
49	Schreiben Bürger*in e 27.9.2019 LAP2019_BE_010	Autobahn-lärm A 46	Wir Anwohner in [redacted] sind in hohem Maß von dem Lärm der Autobahn A 46 betroffen, die in den letzten Jahren eine erhebliche Zunahme der Fahrzeuge verzeichnen musste. Im Rahmen der in der Vergangenheit geplanten Autobahn Süd-Umgehung von der Anschlussstelle Neuss-Holzheim zum Dreieck Neuss Süd wurde im Bereich von [redacted] auf Schallschutz durch Begrünung an der Autobahn verzichtet. Die Südumgehung wurde nicht realisiert, leider damit auch nicht die Schallschutz-Begrünung. Durch die stetig steigenden Verkehrszahlen fordern wir hiermit eine Schallschutz-	Grundsätzlich hat eine Lärmschutzbegrünung, d.h. das Bepflanzen eines Grünstreifens ohne sonstige Wälle oder Wände keine tatsächliche schallschützende Wirkung. Allerdings wird durch die Begrünung die Schallquelle „unsichtbar“, was ggf. positive psychologische Effekte auf die Lärm-belasteten hat. Als schallschützende Maßnahme ist eine ein-fache Begrünung jedenfalls nicht anerkannt.

Lärmaktionsplan			
Bericht über die Beteiligung			
lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)
			<p>Wand in diesem Bereich, mindestens aber die fehlende Begrünung zu ersetzen.</p>
			<p>Antwort der Verwaltung</p> <p>Die Autobahnen stehen in der Straßenbaulast von Straßen NRW. Die Verwaltung empfiehlt dem Einwender, seine Forderungen bzw. Vorschläge an den Träger der Straßenbaulast unter dem Stichwort „Lärmsanierung“ zuzusenden:</p> <p>Straßen NRW, Autobahnunterlassung Krefeld, Hansastraße 2, 47799 Krefeld. Der Träger der Straßenbaulast wird dann in eigener Zuständigkeit entscheiden.</p> <p>Die Maßnahme M 9/1 des bestehenden Lärmaktionsplans bzw. die Maßnahme 34 des vorliegenden Entwurfs des überarbeiteten Lärmaktionsplans eröffnen dem Einwender diese Möglichkeit.</p>
50	Schreiben Bürger*in e 27.9.2019 LAP2019_BE_010	Autobahn- lärm A 46	<p>Gegen die Lärmbelastung durch z. T. unglaubliche Beschleunigungsmanöver am Beginn der A 46 in Richtung Kapellen würden wir eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h bis zum Bongartshof begrüßen. Alternativ wäre der Einsatz von Flüsterasphalt gegen die massive Lärmbelastung durch die LKW zielführend.</p> <p>Im Zuge des Umbaus des Autobahndreiecks Neuss West wurde eine Reihe von schallschützenden Maßnahmen, u. a. die Anlage von Wällen und Wänden, unter Beachtung der im Vergleich zur EU-Umgebungsrichtlinie strengeren nationalen Richt- und Grenzwerte durchgeführt.</p> <p>Die Autobahnen stehen in der Straßenbaulast von Straßen NRW. Die Verwaltung empfiehlt dem Einwender, seine Forderungen bzw. Vorschläge an den Träger der Straßenbaulast unter dem Stichwort „Lärmsanierung“ zuzusenden:</p> <p>Straßen NRW, Autobahnunterlassung Krefeld, Hansastraße 2, 47799 Krefeld. Der Träger der Straßenbaulast wird dann in eigener Zuständigkeit entscheiden.</p> <p>Die Maßnahme M 9/1 des bestehenden Lärmaktionsplans bzw. die Maßnahme 34 des vorliegenden Entwurfs des überarbeiteten Lärmaktionsplans eröffnen dem Einwender diese Möglichkeit.</p>

## Lärmaktionsplan

### Bericht über die Beteiligung

lfd. Nr.	Name / Aktz. Schreiben Bürger*in f	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
51	26.9.2019 LAP2019_BE_011	Fluglärm	Es ist nicht richtig, dass die Belastung durch den Flughafen Düsseldorf nicht so stark ist. Die Belastung hängt von den Flugrouten ab ... Der Flughafen Düsseldorf kann die Flugrouten jederzeit verändern. Auf eine durchgängig geringe Belastung können wir nur hoffen ...	Die Strategische Karte zum Fluglärm, die vom Verkehrsministerium berechnet wurde, zeigt, dass wesentliche Belastungen durch Fluglärm im Sinne der EU-Umgebungsrichtlinie nicht bestehen. Gleichwohl bedeutet dies nicht, dass Flugzeuge auf Neusser Stadtgebiet, insbesondere im Neusser Norden, nicht zu hören bzw. nicht belästigend sind. Die Stadt Neuss ist weder Genehmigungs- noch Überwachungsbehörde des Flughafens. Für Überfluglärm bestehen mit Ausnahme der EU-Umgebungsrichtlinie keine nationalen Richt- oder Grenzwerte. Um dennoch die Position der Neusser Bürger neben dem Sitz der Stadt Neuss in der Kommission gem. Flugesetz § 32b („Fluglärmkommission“) zu vertreten, arbeitet die Stadt Neuss im Aktionsbündnis der Anrainerkommunen zum Flugverkehr des Flughafens Düsseldorf aktiv mit. Diese Mitarbeit wird im Lärmaktionsplan als Maßnahme M.36 verankert.  Der Flughafen Düsseldorf kann keine An- oder Abfluglinie ändern. Hierzu ist vielmehr ein vollständiges Planfeststellungsverfahren notwendig. Im Rahmen dieses Verfahrens wird die Lärmbelastung der Bürger detailliert überprüft. Die abfliegenden Flugzeuge können jedoch ab einer gewissen Höhe durch die Deutsche Flugsicherung von der idealen Abfluglinie genommen werden. Dies geschieht regelmäßig insbesondere aus sicherheitstechnischen Gründen.
52	Schreiben Bürger*in f 26.9.2019 LAP2019_BE_011	Fluglärm	Die Belastung durch den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach ist überhaupt nicht berücksichtigt! Wir wohnen unter dem Flugkreuz Düsseldorf/Mönchengladbach und sind dadurch erheblich belastet.	Gemäß EU-Umgebungsrichtlinie sind nur die Fluglärmbelastungen durch die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn zu ermitteln und zu beurteilen. Auf Grund einer höheren Frequentierung wurde zusätzlich auch der Flughafen Dortmund überprüft. Die Flugbewegungen auf dem Verkehrslandeplatz

Lärmaktionsplan			
Bericht über die Beteiligung			
lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)
			<p>Antwort der Verwaltung</p> <p>Mönchengladbach sind zu gering, um auch diesen Verkehrslandeplatz in die Strategischen Lärmkarten mit einzubeziehen.</p> <p>Die Bedenken hinsichtlich der Flugsicherheit auf Grund der sich kreuzenden Fluglinien führte u.a. dazu, dass das Planfeststellungsverfahren zur Erhebung des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach zu einem Verkehrsflughafen nicht fortgesetzt wurde.</p>
53	Schreiben Bürger*in f 26.9.2019 LAP2019_BE _011	Windräder	<p>Dazu kommt die Belastung durch die Windräder in [redacted], besonders das Windrad, das nur 800 m von der Bebauung entfernt ist.</p>
54	Schreiben Bürger*in f 26.9.2019 LAP2019_BE _011	Datenbasis, Mehrfachbelastung	<p>Wir sind ... mindestens 4-facher gleichzeitiger Belastung ausgesetzt [Fluglärm D'dorf, Fluglärm M'gladbach, Autobahn, Windräder]. Selbst wenn jede Belastung unter den genehmigten Grenzwerten läge (was mindestens bei Flugverkehr durch Düsseldorf und Mönchengladbach nicht oft der Fall ist), ist die gleichzeitige Gesamtbelastung durch die o.g. 4 Faktoren erheblich ... Insgesamt sollte auch dauerhaft festgesetzt werden, dass nicht nur Grenzwerte für Einzelbelastungen berücksichtigt werden müssen, sondern auch</p>
			<p>Gemäß EU-Umgebungsrichtlinie sind hinsichtlich Gewerbe/Industrie-Lärm nur Hafenanlagen und IED-Anlagen Anlagen, die den besonderen Regelungen der EU-weit geltenden „industrial emission directive“ unterliegen) zu untersuchen. Windräder sind weder Hafen- noch IED-Anlagen und kommen daher in den Strategischen Lärmkarten nicht vor.</p> <p>Windenergieanlagen sind gemäß BImSchG genehmigungspflichtig und müssen den Anforderungen der im Vergleich zur EU-Umgebungsrichtlinie deutlich strengeren TA Lärm genügen.</p> <p>Eine Aufnahme von Windenergieanlagen in den Lärmaktionsplan ist daher grundsätzlich nicht notwendig.</p> <p>Aus Sicht des vorsorgenden Gesundheitsschutzes bestätigt die Verwaltung die Beobachtung des Einwenders. Die EU-Umgebungsrichtlinie lässt aber eine sog. „Summenbelastung“ nicht zu. Es müssen vielmehr alle Verursacher einzeln bewertet werden.</p> <p>Der Stadt Neuss steht jedoch mit dem Instrument des Schallimmissionsplans ein kompetentes Werkzeug zur Bildung</p>

Lärmaktionsplan				
Bericht über die Beteiligung				
Ifd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
55	Schreiben Bürger*in f 27.9.2019 LAP2019_BE _011	Autobahn- lärm A 46	Grenzwerte für die Gesamtbelastung durch verschiedene Faktoren, die nebeneinander bestehen.  Wir Anwohner in [REDACTED] sind in hohem Maß von dem Lärm der Autobahn A 46 betroffen, die in den letzten Jahren eine erhebliche Zunahme der Fahrzeuge verzeichnen musste. Im Rahmen der in der Vergangenheit geplanten Autobahn Süd-Umgehung von der Anschlussstelle Neuss-Holzheim zum Dreieck Neuss Süd wurde im Bereich von [REDACTED] auf Schallschutz durch Begrünung an der Autobahn verzichtet. Die Südumgehung wurde nicht realisiert, leider damit auch nicht die Schallschutz-Begrünung. Durch die stetig steigenden Verkehrszahlen fordern wir hiermit eine Schallschutz-Wand in diesem Bereich, mindestens aber die fehlende Begrünung zu ersetzen.	Antwort der Verwaltung von Karten mit Mehrfachbelastung nach nationalen Vorschriften zur Verfügung. Die bestehenden Karten des SIP zur Gesamtbelastung bilden neben detaillierten Einzelgutachten die Grundlage für alle Bau- und Planvorhaben in der Stadt Neuss. Daher wird die Fortschreibung des SIP auch im Lärmaktionsplan als Maßnahme 26 festgeschrieben.  Zudem schreibt die Bauleitplanung u. a. in Form der DIN 18005 und der DIN 4109 eine Betrachtung und Berücksichtigung der Lärm-Gesamtbelastung vor.  Grundsätzlich hat eine Lärmschutzbegrünung, d.h. das Bepflanzen eines Grünstreifens ohne sonstige Wälle oder Wände keine tatsächliche schallschützende Wirkung. Allerdings wird durch die Begrünung die Schallquelle „unsichtbar“, was ggf. positive psychologische Effekte auf die Lärmbelasteten hat. Als schallschützende Maßnahme ist eine einfache Begrünung jedenfalls nicht anerkannt.  Die Autobahnen stehen in der Straßenbaulast von Straßen NRW. Die Verwaltung empfiehlt dem Einwender, seine Forderungen bzw. Vorschläge an den Träger der Straßenbaulast unter dem Stichwort „Lärmsanierung“ zuzusenden:  Straßen NRW, Autobahnunterlassung Krefeld, Hansastraße 2, 47799 Krefeld. Der Träger der Straßenbaulast wird dann in eigener Zuständigkeit entscheiden.  Die Maßnahme M 9/1 des bestehenden Lärmaktionsplans bzw. die Maßnahme 34 des vorliegenden Entwurfs des überarbeiteten Lärmaktionsplans eröffnen dem Einwender diese Möglichkeit.
56	Schreiben Bürger*in f	Autobahn- lärm A 46	Gegen die Lärmbelastung durch z. T. ungläubliche Beschleunigungsmanöver am Beginn der A 46 in Richtung Kapellen	Im Zuge des Umbaus des Autobahndreiecks Neuss West wurde eine Reihe von schallschützenden Maßnahmen, u. a.

Lärmaktionsplan

**Bericht über die Beteiligung**

lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
57	Schreiben Bürger*in g 21.9.2019 LAP2019_BE _012	Müllgefäße	Die Abfall- und Werkstofflogistik Neuss GmbH (AWL) soll verpflichtet werden, alle Müllgefäße mit Vollgummirädern auszustatten. Der Effekt wird eine bedeutende Lärmreduktion beim Bewegen der Müllgefäße sein.	die Anlage von Wällen und Wänden, unter Beachtung der im Vergleich zur EU-Umgebungsrichtlinie strengeren nationalen Richt- und Grenzwerte durchgeführt.  Die Autobahnen stehen in der Straßenbaulast von Straßen NRW. Die Verwaltung empfiehlt dem Einwender, seine Forderungen bzw. Vorschläge an den Träger der Straßenbaulast unter dem Stichwort „Lärmsanierung“ zuzusenden:  Straßen NRW, Autobahniederlassung Krefeld, Hansastraße 2, 47799 Krefeld. Der Träger der Straßenbaulast wird dann in eigener Zuständigkeit entscheiden.  Die Maßnahme M 9/1 des bestehenden Lärmaktionsplans bzw. die Maßnahme 34 des vorliegenden Entwurfs des überarbeiteten Lärmaktionsplans eröffnen dem Einwender diese Möglichkeit.  Die AWL Neuss GmbH setzt bereits grundsätzlich nur Müllgefäße mit lauffhigen, vollgummibereiften Rädern ein. Insofern wird der Vorschlag schon als „Stand der Technik“ durchgeführt und bedarf keiner besonderen Festlegung im Lärmaktionsplan.  Gelbe Müllgefäße werden weder von der Stadt Neuss noch von der AWL Neuss GmbH sondern vom jeweiligen zuständigen DSD-Systembetreiber verwaltet. Auch hier kommen nach eigener Beobachtung vornehmlich vollgummibereifte Gefäße zum Einsatz.
58	Schreiben Bürger*in g 23.9.2019	Fluglärm	Der Abschnitt f) des Maßnahmenkatalogs „Maßnahmen die eine Lärmreduzierung herbeiführen können“ soll umbenannt werden in „Maßnahmen die eine Fluglärmreduzierung herbeiführen sollen“. Damit soll die Überschrift die notwendige Bestimmtheit und Benennung des Zwecks erfüllen.	Der Abschnitt f) des Maßnahmenkatalogs beschreibt Maßnahmen, die in ihrem Ursprung einem anderen Ziel als der reinen Lärmreduzierung dienen, aber auch zur Lärmreduzierung eingesetzt werden können. Es sind zudem nicht nur Maßnahmen zur Reduzierung von Fluglärm gemeint. Das

Lärmaktionsplan			
Bericht über die Beteiligung			
lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)
	LAP2019_BE_012		Antwort der Verwaltung unter Abschnitt f) in Maßnahme M 36 genannte „Aktionsbündnis Flugverkehr“ bündelte zuerst nur die Arbeit der Kommunen hinsichtlich des Planfeststellungsverfahrens zur Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf. Diese zum ersten Mal durchgeführte Bündelung war sehr erfolgreich und soll daher unabhängig vom Planfeststellungsverfahren fortgeführt werden. Die Reduzierung der bestehenden Fluglärmbelastung ist nicht das Ziel des Aktionsbündnisses, sondern ein Teilaspekt.  Der Abschnitt f) des Maßnahmenkatalogs wird daher nicht umbenannt.
59	Schreiben Bürger*in g 23.9.2019 LAP2019_BE_012	Fluglärm	Die Stadt Neuss soll deutlich in den unter M 36 genannten Gremien und direkt beim Flughafen Düsseldorf sowie der zuständigen Deutschen Flugsicherung dafür eintreten, dass die Sollabflurouten ... eingehalten werden und nicht wie häufig praktiziert über den dicht besiedelten Stadtteilen Furth, Stadionviertel, Pomona, Reuschenberg, Holzheim Weckhoven und Hoisten verlaufen.  Die Deutsche Flugsicherung GmbH ist dazu verpflichtet, aus Gründen der Flugsicherheit die auf den Sollabflurouten fliegenden Maschinen ab einer gewissen, nach Antriebsart unterschiedlichen Höhe von diesen Sollabflurouten zu nehmen und im Luftraum zu verteilen. Diese Verteilung findet regelmäßig statt, nach Möglichkeit werden dichtbesiedelte Gebiete ausgespart. Neben dem Sicherheitsaspekt spielt auch der Lärmschutz eine Rolle, der jedoch immer der Sicherheit unterzuordnen ist. Es ist daher nicht möglich, die strikte Einhaltung der Flugrouten mit dem Argument des Lärmschutzes zu verlangen bzw. durchzusetzen. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass für Überfluglärm mit Ausnahme der EU-Umgebungsärmrichtlinie keine rechtlichen Regelungen bestehen.  Im Rahmen der Sitzungen der Kommission nach Fluggesetz § 32 b berichtet die Deutsche Flugsicherung GmbH regelmäßig über die Verteilung der Flugbewegungen. Die Stadt Neuss tritt hier direkt gegenüber dem Flughafen Düsseldorf und der Flugsicherung für die Belange der Bürger ein.

## Lärmaktionsplan

### Bericht über die Beteiligung

lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
60	Schreiben Bürger*in g 23.9.2019 LAP2019_BE _012	Fluglärm	Es werden in den o.g. dicht besiedelten Stadtteilen weitere Lärmmessstationen zur Erhebung des [Flug]Lärms aufgestellt. Die erhobenen Daten werden monatlich im Internet veröffentlicht und als Grundlage für konkrete Fluglärmreduktionsmaßnahmen verwendet.	<p>Antwort der Verwaltung</p> <p>Da es für die 32b-Kommission bereits eine klare gesetzliche Grundlage gibt und die Flugsicherheit vor dem Lärmschutz Vorrang genießt, wird auf eine Konkretisierung der Maßnahme M 36 verzichtet.</p> <p>Für Überfluglärm bestehen mit Ausnahme der EU-Umgebungslärmrichtlinie keine rechtlichen Regelungen. Die Strategische Lärmkarte des Verkehrsministeriums zum Fluglärm zeigt, dass nur ein geringer Teil des Neusser Nordens mit einem <math>L_{DEN}</math> von mehr als 55 dB(A) betroffen ist. Das übrige Stadtgebiet von Neuss wird durch Fluglärm nicht betroffen (<math>L_{DEN} \leq 55</math> dB(A)). Die Belastung geht laut Lärmkarte nicht über den Orientierungswert der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete hinaus. Es besteht somit keine flächendeckende hohe Lärmbelastung, die die geforderte Maßnahme rechtfertigen würde.</p> <p>Im Neusser Norden betreibt der Flughafen Düsseldorf an der Mühlenbachstraße seine Messstelle Nr. 3 zur Überwachung des Fluglärms. Der Betrieb der Messstelle ist eine Pflichtaufgabe des Flughafens, die von der Bezirksregierung als zuständige Behörde überwacht wird. Der Flughafen Düsseldorf veröffentlicht die Messergebnisse in seinem Internetauftritt in Berichtsform (<a href="https://www.dus.com/de-de/konzern/nachbarn/umweltauswirkungen/fluglaerm">https://www.dus.com/de-de/konzern/nachbarn/umweltauswirkungen/fluglaerm</a>) und „live“ (<a href="http://dus-travis.dus.com/">http://dus-travis.dus.com/</a>). Die Messergebnisse zeigen, dass die Fluglärmbelastung den Orientierungswert der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete nicht erreicht. Kurzzeitige Geräuschspitzen während des Überflugs der Messstelle überschreiten den Orientierungswert jedoch um bis zu 15 dB(A). Vergleichbare Regelungen zu gewerblichen Geräuschspitzen aus der TA Lärm erlauben bei Gewerbelärm kurzzeitige Geräuschspitzen von bis zu 30 dB(A).</p>



## Lärmaktionsplan

### Bericht über die Beteiligung

lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
61	Schreiben Bürger*in h 23.9.2019 LAP2019_BE _013	Autobahn- lärm A 57	Seit der Fertigstellung der letzten großen Baumaßnahme der A 57 im Bereich AS Holzbüttgen/Neusserfurth bis AK Kaarst hat sich die Lärmsituation an der Furth- deutlich verschlechtert. Großflächige Stadtgebiete mit entsprechender Einwohnerzahl sind hier mit ... nachts >45 dB(A) ... ausgewiesen. Einfache Messungen zeigen, dass vor allem nachts dieser Wert in einer häufig vorkommenden Wetterlage sich mehr im Randbereich der 50 dB(A) bewegt ... Meines Erachtens mögliche Ursachen ... Versäumnis der Stadt Neuss entsprechend zur Planung der A 57 einzuwirken. Die Nachbarn der Stadt Kaarst haben dies besser hinbekommen und konnten ihren Schallschutz verbessern.	Antwort der Verwaltung Auch die Messungen im Neusser Norden, bei denen die Flughöhe der Flugzeuge über dem Neusser Stadtgebiet am geringsten ist, rechteckigen keine weiteren Fluglärmmessungen durch die Stadt Neuss in den südlichen Stadtteilen. Der Ausbau der A 57 in dem vom Einwerder genannten Bereich wurde über ein Planfeststellungsverfahren geregelt. Die einzuhaltenden Grenzwerte bestimmt hierbei die 16.BImSchV. Für reine und allgemeine Wohngebiete liegt der Grenzwert bei 49 dB(A) nachts. Die vom Einwerder gemachten Beobachtungen sind plausibel. Ein Nacht-Pegel von >45 dB(A) widerspricht nicht der Rechtslage. Dies hat die Verwaltung als Träger öffentlicher Belange in dem damaligen Verfahren auch geprüft. Die Bebauung in Kaarst sowie im Bereich der Kaarster Straße auf Neusser Stadtgebiet liegt näher an der Autobahn. Hier kam es zu Überschreitungen der einschlägigen Grenzwerte und entsprechenden schallschützenden Maßnahmen.
62	Schreiben Bürger*in h 23.9.2019 LAP2019_BE _013	Autobahn- lärm A 57	Vorschlag zur Lärmaktionsplanung hinsichtlich des Autobahnlärms im Neusser Norden: Politische Einwirkung zu verbesserter Lärmschutzmaßnahmen in diesem Abschnitt der A 57 [A 57 im Bereich AS Holzbüttgen/Neusserfurth bis AK Kaarst] und der A 52 in Land und Bund.	Träger der Straßenbaulast und Verantwortlicher für den dortigen Immissionsschutz ist der Landesbetrieb Straßen NRW. Im Rahmen der Ausbauplanung des AK Kaarst sowie der südlich davon gelegenen A 57 hat der Vorhabenträger alle gesetzlich geforderten, nationalen Normen erfüllt. Hinsichtlich der Auslösewerte einer Lärmaktionsplanung (70 dB(A) L <sub>DEN</sub> und 60 dB(A) L <sub>NIGHT</sub> ) besteht kein Handlungsbedarf, da die nationalen Normen deutlich strenger sind. Hinsichtlich der A 52, die vor Inkraft-Treten der 16.BImSchV gebaut wurde sind die Anforderungen der 16.BImSchV erst bei einem wesentlichen Umbau (bspw. zusätzliche Fahr-

## Lärmaktionsplan

### Bericht über die Beteiligung

Ifd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
63	Schreiben Bürger*in h 23.9.2019 LAP2019_BE _013	Autobahn- lärm A 57	Vorschlag zur Lärmaktionsplanung hinsichtlich des Autobahnlärms im Neusser Norden: Verlängerung der Lichtzeichen-Schilder bis in den AK Kaarst Bereich hinein inkl. der dortigen Schallschutzwände sowie Einführung einer lärm-schutzbedingten Geschwindigkeitsbegrenzung bis in den genannten Bereich von 22-6 Uhr mit einer hier üblichen Begrenzung auf 80 km/h.	<p>Antwort der Verwaltung</p> <p>spur) zu erfüllen. Hier können sich auf Grundlage der Maßnahme M 34 des Lärmaktionsplans Betroffene direkt an den Landesbetrieb Straßen wenden:</p> <p>Straßen NRW, Autobahniederlassung Krefeld, Hansastrasse 2, 47799 Krefeld. Der Träger der Straßenbaulast wird dann in eigener Zuständigkeit entscheiden.</p> <p>Träger der Straßenbaulast und Verantwortlicher für den dortigen Immissionsschutz ist der Landesbetrieb Straßen NRW.</p> <p>Auf der Grundlage der Maßnahme M 34 des Lärmaktionsplans können sich Betroffene direkt an den Landesbetrieb Straßen wenden:</p> <p>Straßen NRW, Autobahniederlassung Krefeld, Hansastrasse 2, 47799 Krefeld. Der Träger der Straßenbaulast wird dann in eigener Zuständigkeit entscheiden.</p>
64	Schreiben Bürger*in h 23.9.2019 LAP2019_BE _013	Fluglärm, Datenbasis	Der Lärmaktionsplan suggeriert ... keine nennenswerte Belastung [durch Fluglärm] im Bereich Furth-Nord. Ich kann hier nur festhalten, dass man morgens ab kurz nach 6:00 Uhr mit Starts „aus dem Bett geworfen wird“ und eine deutliche Belastung nach 22:00 Uhr vorliegt ... die Lärmkartierung entspricht nicht der Realität.	<p>Die Strategische Lärmkarte zum Fluglärm wurde vom Verkehrsministerium NRW in Zusammenarbeit mit dem Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz auf aktueller Datenbasis erstellt. Im Neusser Norden betreibt der Flughafen Düsseldorf an der Mühlenbachstraße seine Messstelle Nr. 3 zur Überwachung des Fluglärms. Der Betrieb der Messstelle ist eine Pflichtaufgabe des Flughafens, die von der Bezirksregierung als zuständige Behörde überwacht wird. Der Flughafen Düsseldorf veröffentlicht die Messergebnisse in seinem Internetauftritt in Berichtsform (<a href="https://www.dus.com/de-de/konzern/nachbarn/umweltauswirkungen/fluglaerm">https://www.dus.com/de-de/konzern/nachbarn/umweltauswirkungen/fluglaerm</a>) und „live“ (<a href="http://dus-travis.dus.com/">http://dus-travis.dus.com/</a>). Die Messergebnisse zeigen, dass die gemessene Fluglärmbelastung gut mit den unabhängig davon berechneten Werten übereinstimmt. Kurzzeitige Geräuschspitzen während</p>

Lärmaktionsplan

Bericht über die Beteiligung

lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
65	Schreiben Bürger*in h 23.9.2019 LAP2019_BE _013	Fluglärm	Vorschlag zur Lärmaktionsplanung hinsichtlich des Fluglärms: Politische Einwirkung zu verbesserten Lärmschutzmaßnahmen zum Fluglärm zwecks Einhaltung der Flugrouten und Reduzierung des Flugbetriebs nach 22:00 Uhr.	<p>des Überflugs der Messstelle überschreiten den Durchschnittswert jedoch um bis zu 15 dB(A). Diese Geräuschspitzen sind zwar in die Berechnung zur Strategischen Lärmkarte mit aufzunehmen, jedoch nicht weiter gesondert zu betrachten.</p> <p>Seitens der Verwaltung besteht kein Grund, an der Strategischen Lärmkarte zum Fluglärm zu zweifeln.</p> <p>Eine Strategische Lärmkarte zur Nacht-Belastung ist für den Verkehrsflughafen Düsseldorf nicht zu erstellen, da er nach 22.00 Uhr nur eingeschränkt tätig ist und, anders als der Flughafen Köln/Bonn, keine Genehmigung zum 24-Stunden-Betrieb besitzt. Dies ist aus Sicht der Verwaltung ärgerlich, da eine Belastung des Neusser Nordens durch Flüge nach 22.00 Uhr unstrittig ist.</p> <p>Eine „politische Einwirkung“ bedarf vorhergehender Beschlüsse in den Ausschüssen und im Rat der Stadt Neuss. Diese Beschlüsse können nicht im Rahmen einer „Lärmaktionsplanung“ vorgegeben werden.</p> <p>Hinsichtlich des Flugbetriebs nach 22.00 Uhr hat sich der Rat der Stadt Neuss im Rahmen der Beteiligung der Stadt Neuss als Träger öffentlicher Belange zum Planfeststellungsverfahren „Kapazitätsweiterung des Verkehrsflughafens Düsseldorf“ bereits eindeutig geäußert: Der Rat hat sich unter Würdigung der Vorteile des Flughafens für Neuss gegen eine generelle Erhöhung der Flugbewegungen und für eine Beschränkung der Flugbewegungen im Nachtzeitraum und den frühen Morgenstunden ausgesprochen.</p> <p>Die genannten Lichtzeichenanlagen (LZA) an der Kaarster Straße und der Römerstraße besitzen keine geschwindigkeitsüberwachende Funktion. Ausschlaggebend ist vielmehr</p>
66	Schreiben Bürger*in h	Lichtzeichenanlage	Ich fahre öfters durch zwei Lichtzeichenanlagen (LZA, Kaarster Straße und Römerstraße), welche für den Fußgänger gedacht sind. Neben der Anforderungsschaltung für	

Lärmaktionsplan

**Bericht über die Beteiligung**

lfd. Nr.	Name / Aktz.	Stichwort	Text der Stellungnahme (anonymisiert zitiert)	Antwort der Verwaltung
	23.9.2019 LAP2019_BE _013		<p>Fußgänger haben diese anscheinend noch eine „Erziehungsfunktion“ zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h ... Leider ist diese Funktion dermaßen ungenau, dass Autofahrer immer wieder zum Bremsen ... genötigt werden und mit zusätzlicher Lärmemission wieder beschleunigen ... die technische Funktion der „Erziehungsfunktion“ ist unzureichend genau und führt zu vermeidbaren Lärmemissionen ... ich schlage vor: Herstellung der technischen Zuverlässigkeit oder Abschalten der „Erziehungsfunktion“ und reiner Anforderungsbetrieb für Fußgänger.</p>	<p>der aktuelle Verkehrszustand, der u.a. ständig über Wartezeiten und Zeitlücken abgefragt wird. Die LZA befinden sich in technisch einwandfreiem Zustand.</p> <p>Ein reiner Anforderungsbetrieb der LZA wurde überprüft. Dieser Betrieb würde für Fußgänger zu erhöhten Wartezeiten führen. Zudem wirken sich wechselnde Signalsteuerungen (mit und ohne Fußgänger) nachteilig auf die Verkehrssicherheit aus.</p>