



STADT ERKRATH

Der Bürgermeister

Lärmaktionsplan – Stufe II

der Stadt Erkrath

- Anlagen –

Oktober 2015

Anlagenverzeichnis

- 1; 1a - 1d Lärmindex L_{den} für innerstädtische Hauptverkehrsstraßen; Ausschnitte Stadtteile
- 2; 2a - 2d Lärmindex L_n für innerstädtische Hauptverkehrsstraßen; Ausschnitte Stadtteile
- 3; 3a - 3d Betroffene Wohngebäude oberhalb der Auslösewerte; Ausschnitte Stadtteile
- 4 Gesamtbelastung L_{den} Straßen- und Schienenlärm, Gesamtstadt
potentielle ruhige Gebiete mit $L_{den} < 55$ und $L_{den} < 50$
- 5 Lärmindex L_{den} für die Regiobahn
- 6 Dokumentation der Berechnung der Emissionspegel von Straßen nach VBUS
- 7 Einwendungen und Abwägungen



Dipl.-Ing. Bernd Driesen VDI ■ Kölner Straße 546 ■ 47807 Krefeld ■ Tel. 02151-301953 ■ Fax 02151-306224
Internet: www.bernddriesen.de ■ e-mail: info@bernddriesen.de



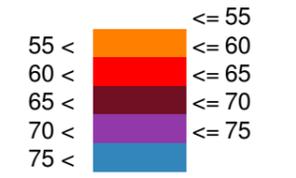
STADT ERKRATH
Der Bürgermeister

Fachbereich Stadtplanung · Umwelt · Vermessung

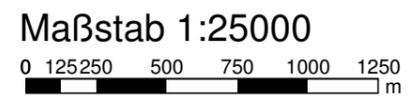
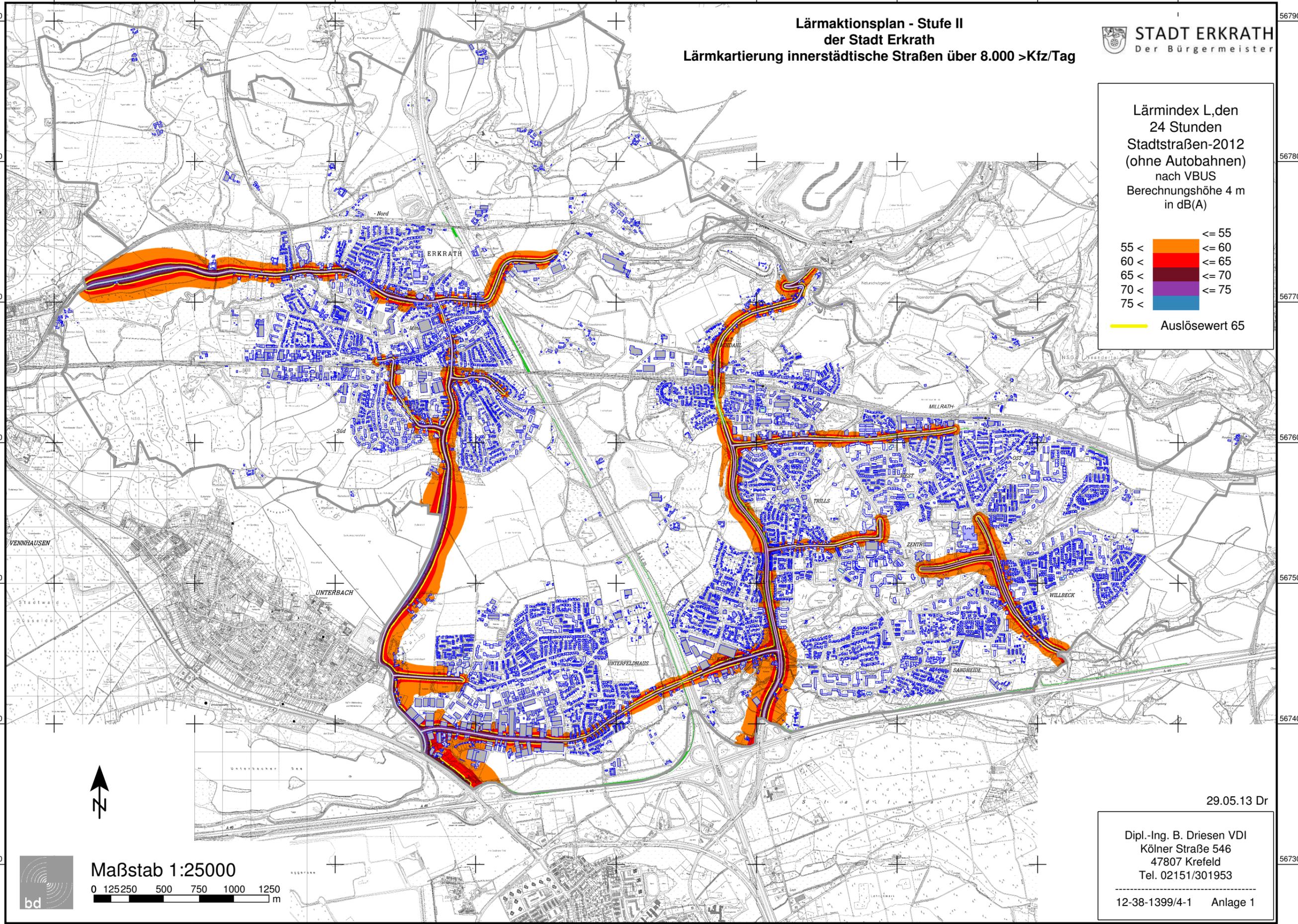
**Lärmaktionsplan - Stufe II
der Stadt Erkrath**
Lärmkartierung innerstädtische Straßen über 8.000 >Kfz/Tag



Lärmindex L_{den}
24 Stunden
Stadtstraßen-2012
(ohne Autobahnen)
nach VBUS
Berechnungshöhe 4 m
in dB(A)



— Auslösewert 65

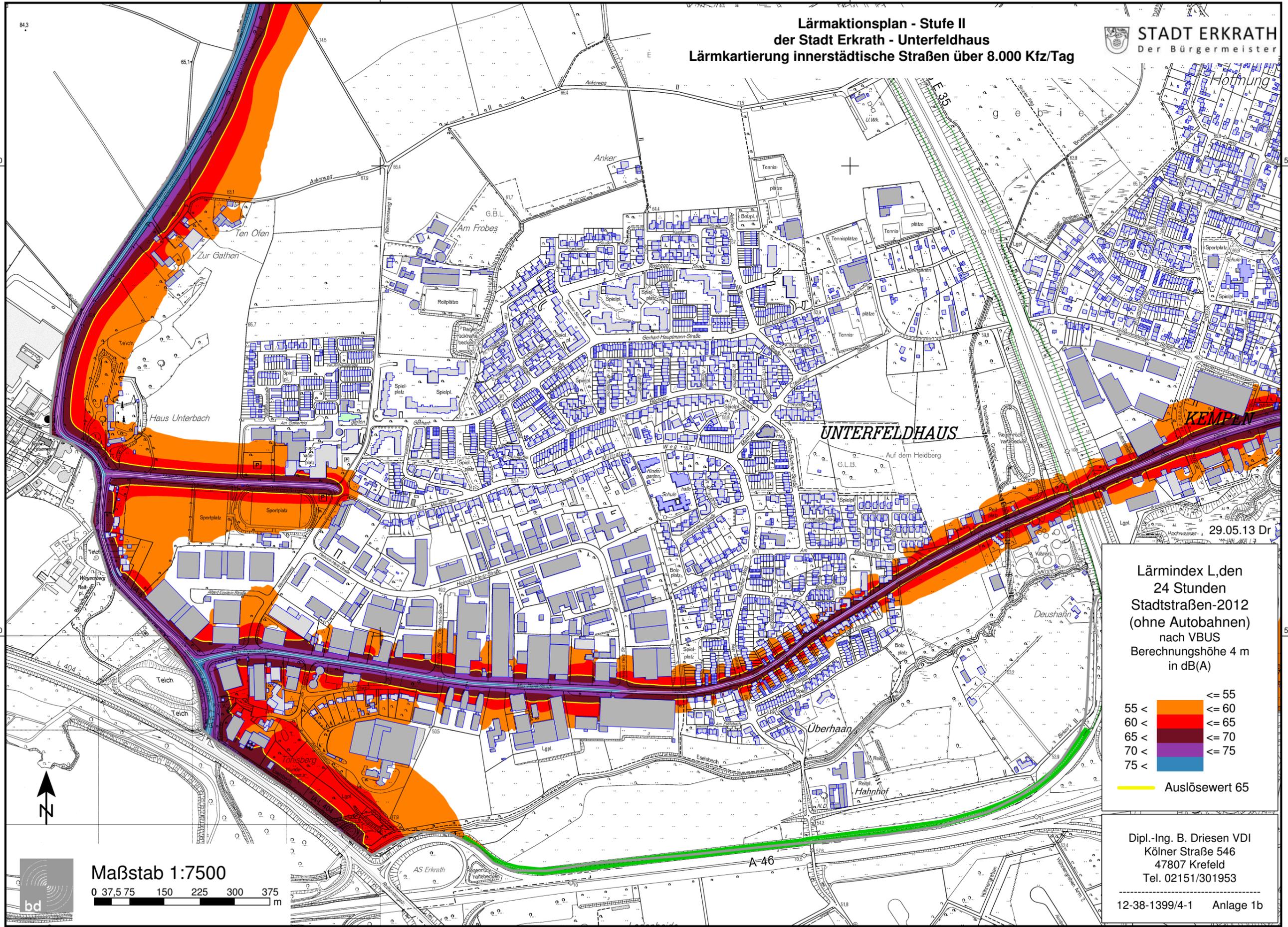


29.05.13 Dr

Dipl.-Ing. B. Driesen VDI
Kölner Straße 546
47807 Krefeld
Tel. 02151/301953

12-38-1399/4-1 Anlage 1

**Lärmaktionsplan - Stufe II
der Stadt Erkrath - Unterfeldhaus**
Lärmkartierung innerstädtische Straßen über 8.000 Kfz/Tag



Lärmindex L_{den}
24 Stunden
Stadtstraßen-2012
(ohne Autobahnen)
nach VBUS
Berechnungshöhe 4 m
in dB(A)

<= 55	Light Blue
55 < <= 60	Orange
60 < <= 65	Red
65 < <= 70	Dark Red
70 < <= 75	Purple
75 <	Blue

— Auslösewert 65

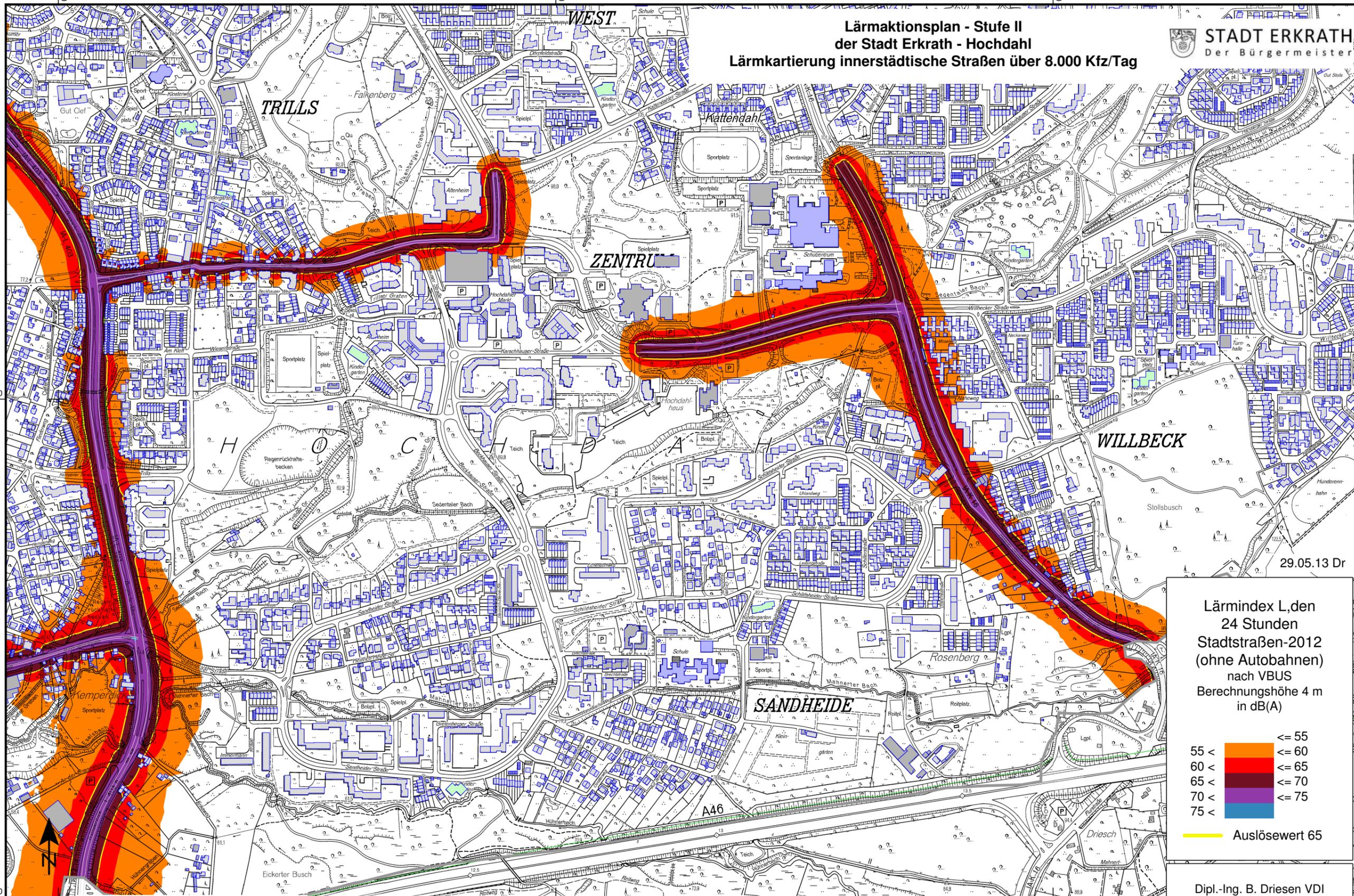
Dipl.-Ing. B. Driesen VDI
Kölner Straße 546
47807 Krefeld
Tel. 02151/301953

12-38-1399/4-1 Anlage 1b

Maßstab 1:7500
0 37,5 75 150 225 300 375 m



**Lärmaktionsplan - Stufe II
der Stadt Erkrath - Hochdahl**
Lärmkartierung innerstädtische Straßen über 8.000 Kfz/Tag



Lärmindex L_{den}
24 Stunden
Stadtstraßen-2012
(ohne Autobahnen)
nach VBUS
Berechnungshöhe 4 m
in dB(A)

<= 55	Light blue
55 <	Orange
60 <	Red
65 <	Dark red
70 <	Purple
75 <	Dark blue

— Auslösewert 65

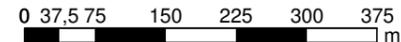
Dipl.-Ing. B. Driesen VDI
Kölnler Straße 546
47807 Krefeld
Tel. 02151/301953

12-38-1399/4-1 Anlage 1c

Maßstab 1:7500
0 37,5 75 150 225 300 375 m

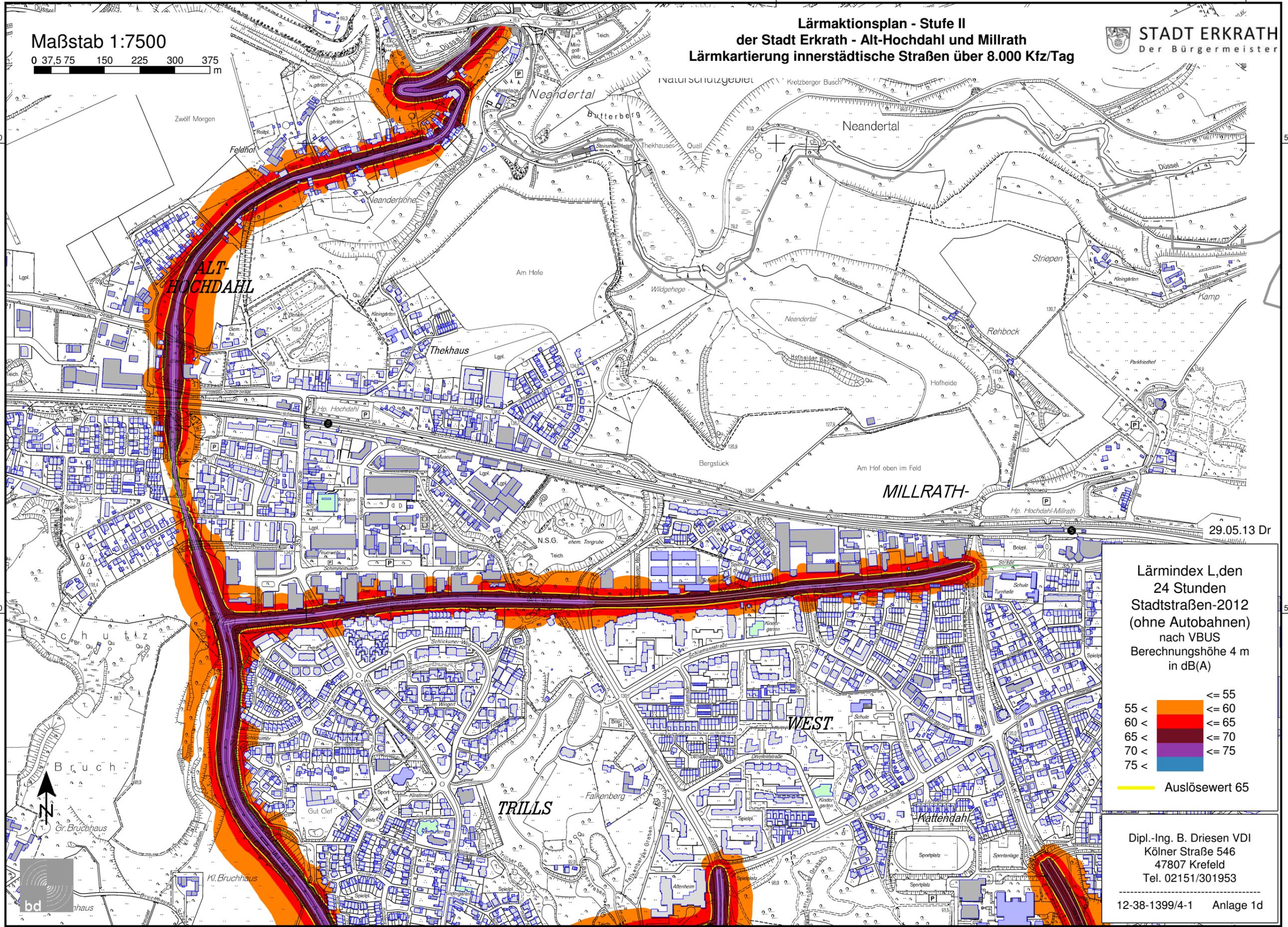
29.05.13 Dr

Maßstab 1:7500

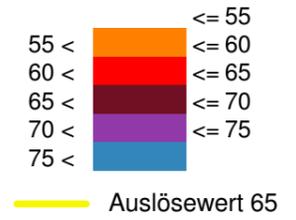


Lärmaktionsplan - Stufe II der Stadt Erkrath - Alt-Hochdahl und Millrath Lärmkartierung innerstädtische Straßen über 8.000 Kfz/Tag

STADT ERKRATH
Der Bürgermeister



Lärmindex L_{den}
24 Stunden
Stadtstraßen-2012
(ohne Autobahnen)
nach VBUS
Berechnungshöhe 4 m
in dB(A)



Dipl.-Ing. B. Driesen VDI
Kölner Straße 546
47807 Krefeld
Tel. 02151/301953

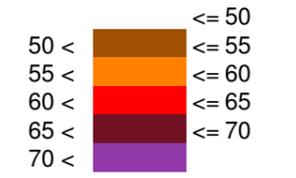
12-38-1399/4-1 Anlage 1d



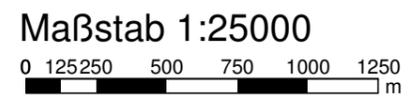
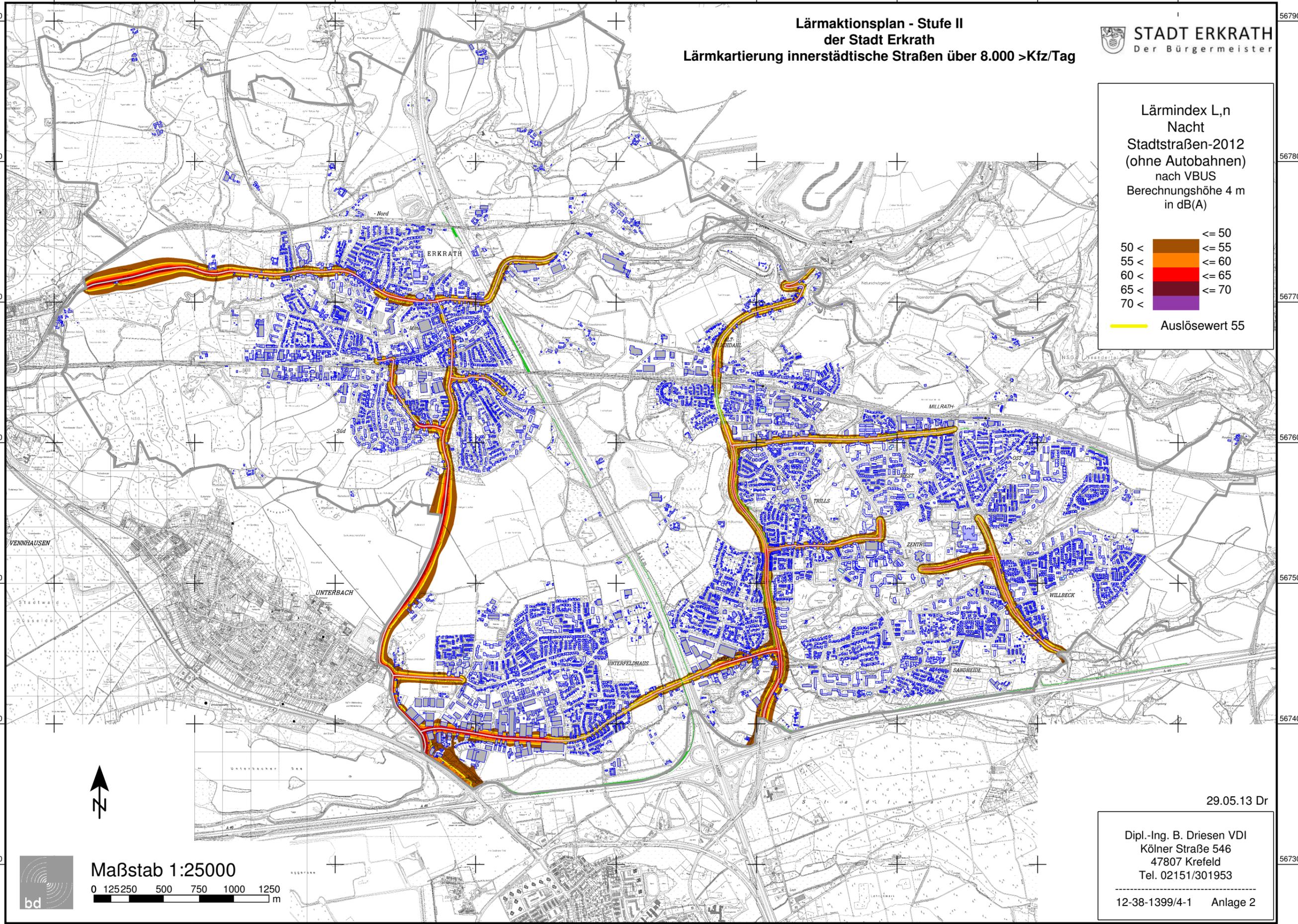
**Lärmaktionsplan - Stufe II
der Stadt Erkrath**
Lärmkartierung innerstädtische Straßen über 8.000 >Kfz/Tag



Lärmindex L_n
Nacht
Stadtstraßen-2012
(ohne Autobahnen)
nach VBUS
Berechnungshöhe 4 m
in dB(A)



— Auslösewert 55



29.05.13 Dr

Dipl.-Ing. B. Driesen VDI
Kölner Straße 546
47807 Krefeld
Tel. 02151/301953

12-38-1399/4-1 Anlage 2

**Lärmaktionsplan - Stufe II
der Stadt Erkrath - Alt-Erkrath
Lärmkartierung innerstädtische Straßen über 8.000 Kfz/Tag**

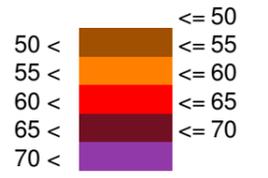
STADT ERKRATH
Der Bürgermeister

ERKRATH

-Mitte-

-Süd-

Lärmindex L_n
Nacht
Stadtstraßen-2012
(ohne Autobahnen)
nach VBUS
Berechnungshöhe 4 m
in dB(A)

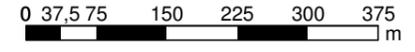


— Auslösewert 55

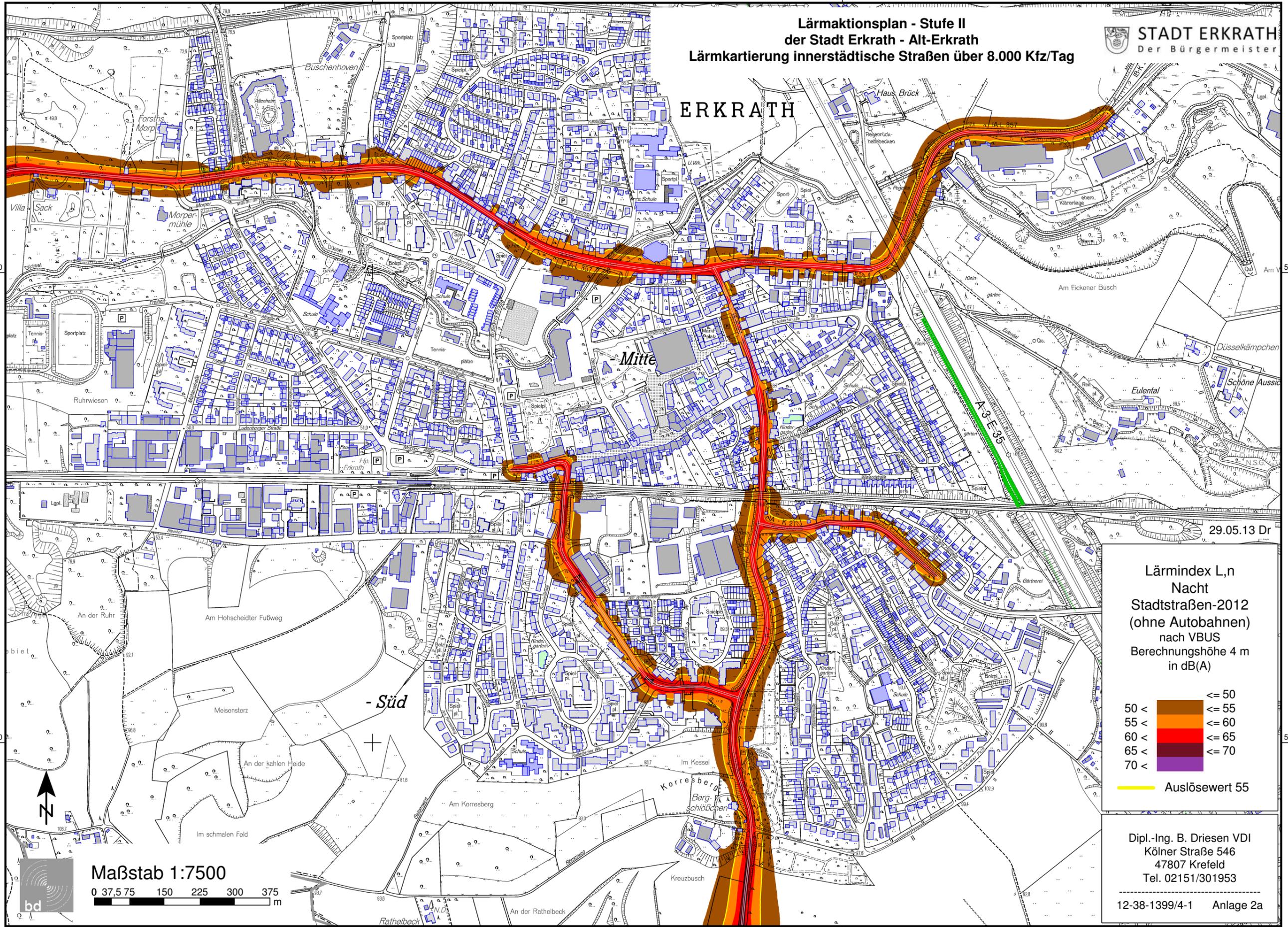
Dipl.-Ing. B. Driesen VDI
Kölner Straße 546
47807 Krefeld
Tel. 02151/301953

12-38-1399/4-1 Anlage 2a

Maßstab 1:7500

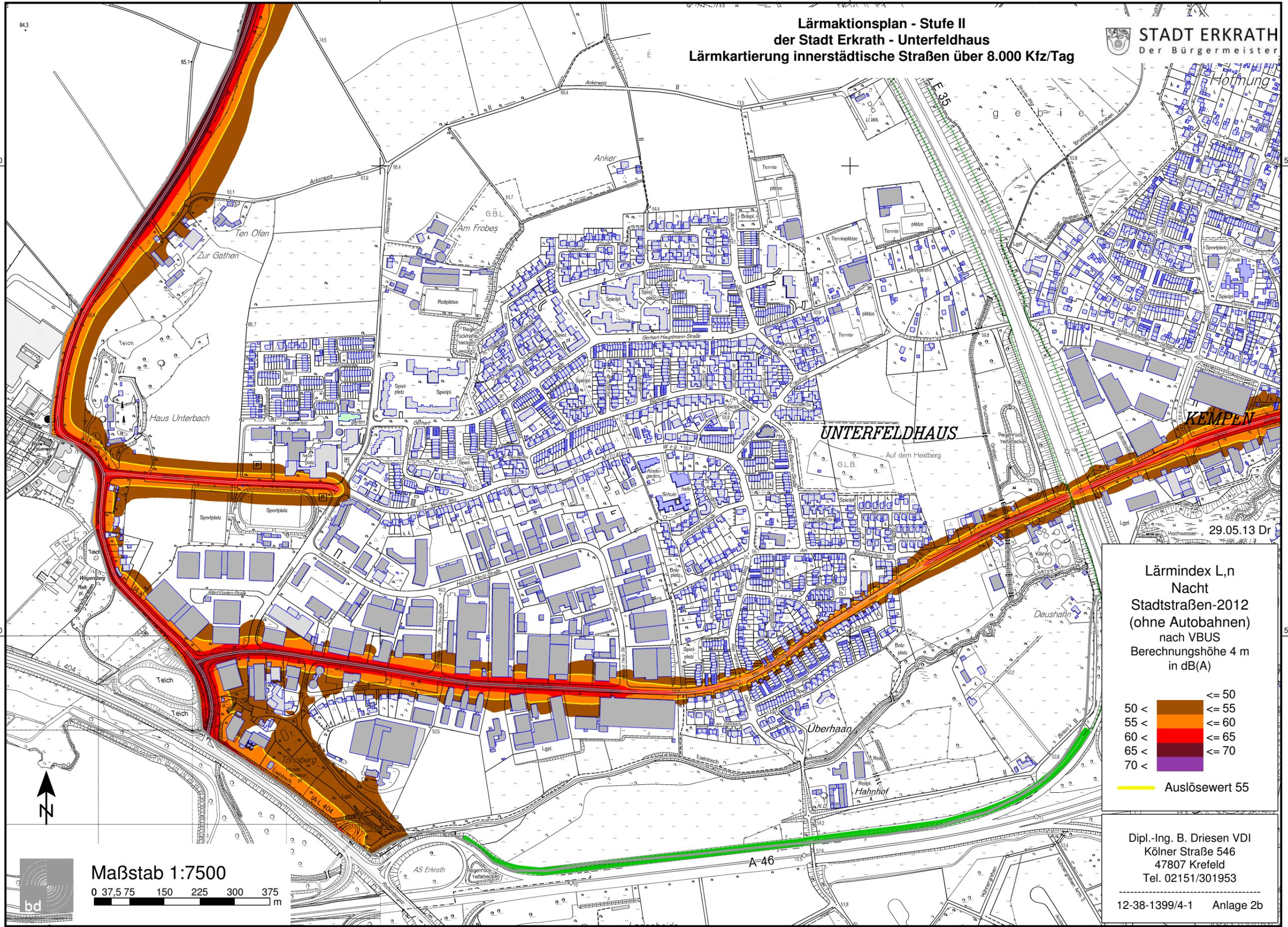


29.05.13 Dr



**Lärmaktionsplan - Stufe II
der Stadt Erkrath - Unterfeldhaus**
Lärmkartierung innerstädtische Straßen über 8.000 Kfz/Tag

STADT ERKRATH
Der Bürgermeister



Lärmindex L_n
Nacht
Stadtstraßen-2012
(ohne Autobahnen)
nach VBUS
Berechnungshöhe 4 m
in dB(A)

50 <	≤ 50
55 <	≤ 55
60 <	≤ 60
65 <	≤ 65
70 <	≤ 70

— Auslösewert 55

Dipl.-Ing. B. Driesen VDI
Kölner Straße 546
47807 Krefeld
Tel. 02151/301953

12-38-1399/4-1 Anlage 2b

Maßstab 1:7500
0 37,5 75 150 225 300 375 m



5675000

5674000

5675000

5674000

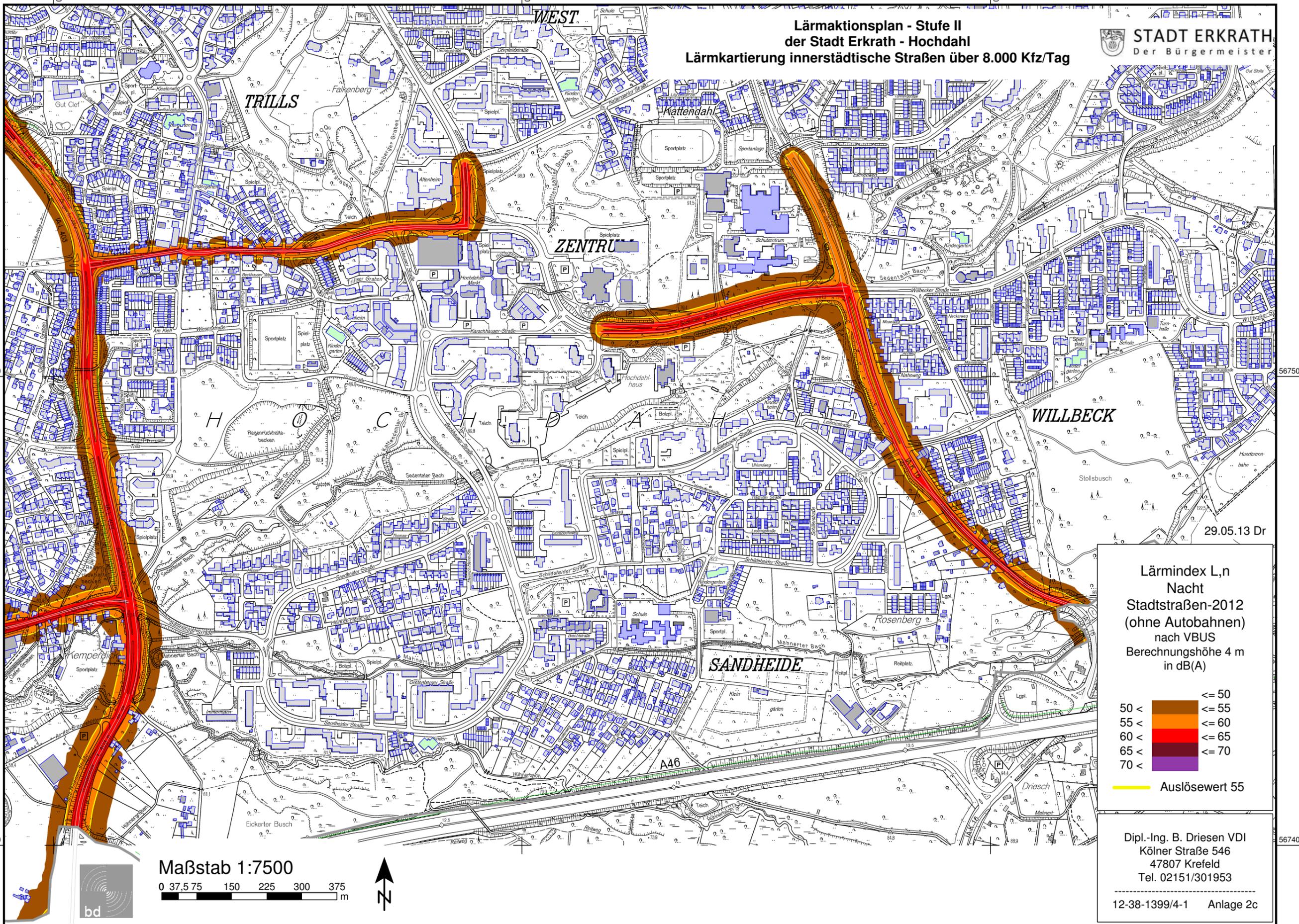
2564000

2565000

2564000

2565000

**Lärmaktionsplan - Stufe II
der Stadt Erkrath - Hochdahl**
Lärmkartierung innerstädtische Straßen über 8.000 Kfz/Tag



Lärmindex L_n
Nacht
Stadtstraßen-2012
(ohne Autobahnen)
nach VBUS
Berechnungshöhe 4 m
in dB(A)

50 <	≤ 50
55 <	≤ 55
60 <	≤ 60
65 <	≤ 65
70 <	≤ 70

— Auslösewert 55

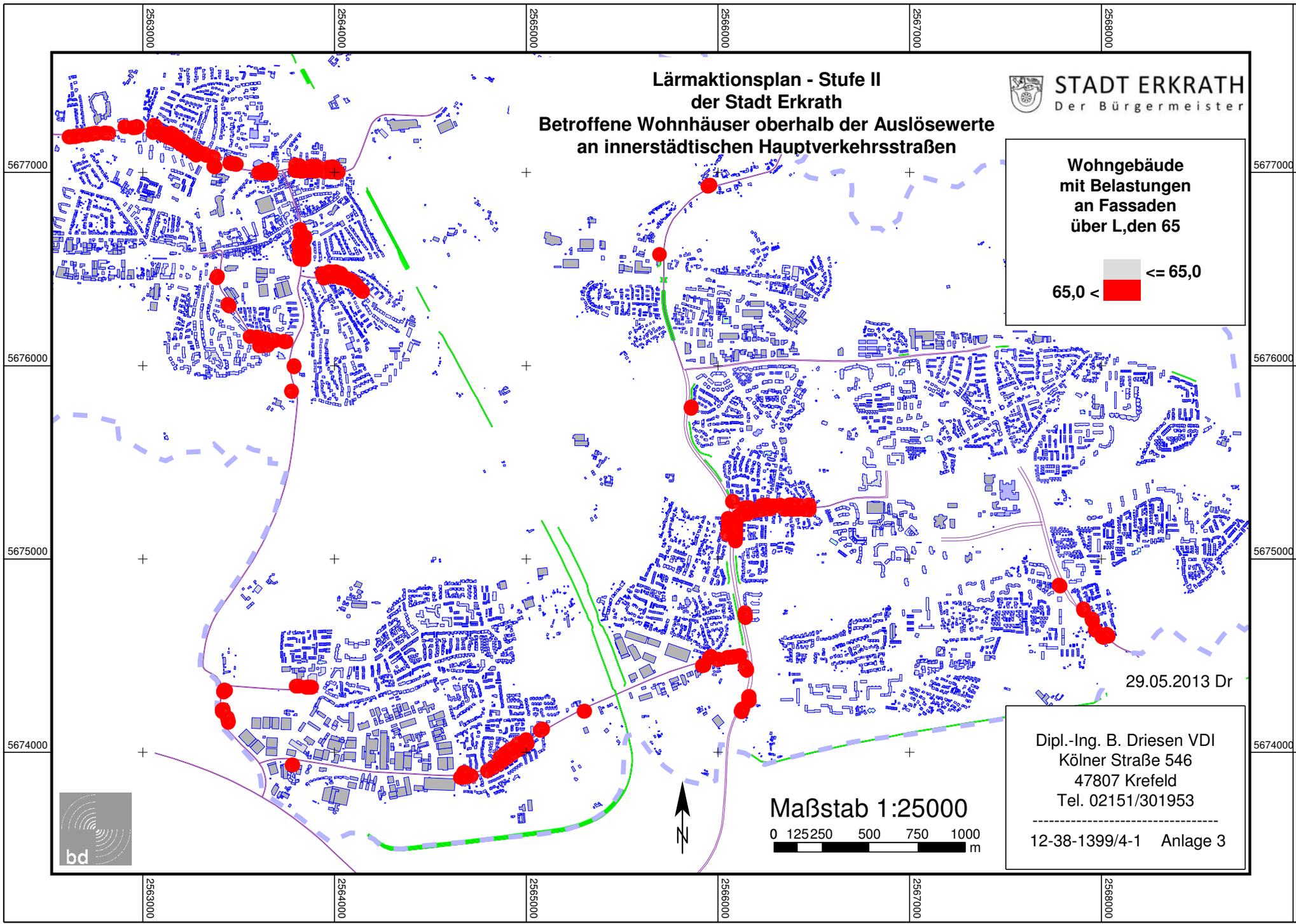
Dipl.-Ing. B. Driesen VDI
Kölnener Straße 546
47807 Krefeld
Tel. 02151/301953

12-38-1399/4-1 Anlage 2c

Maßstab 1:7500
0 37,5 75 150 225 300 375 m



29.05.13 Dr



**Lärmaktionsplan - Stufe II
der Stadt Erkrath
Betroffene Wohnhäuser oberhalb der Auslösewerte
an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen**



**Wohngebäude
mit Belastungen
an Fassaden
über L_{den} 65**

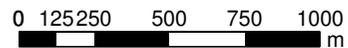
65,0 <  **<= 65,0**

29.05.2013 Dr

Dipl.-Ing. B. Driesen VDI
Kölner Straße 546
47807 Krefeld
Tel. 02151/301953

12-38-1399/4-1 Anlage 3

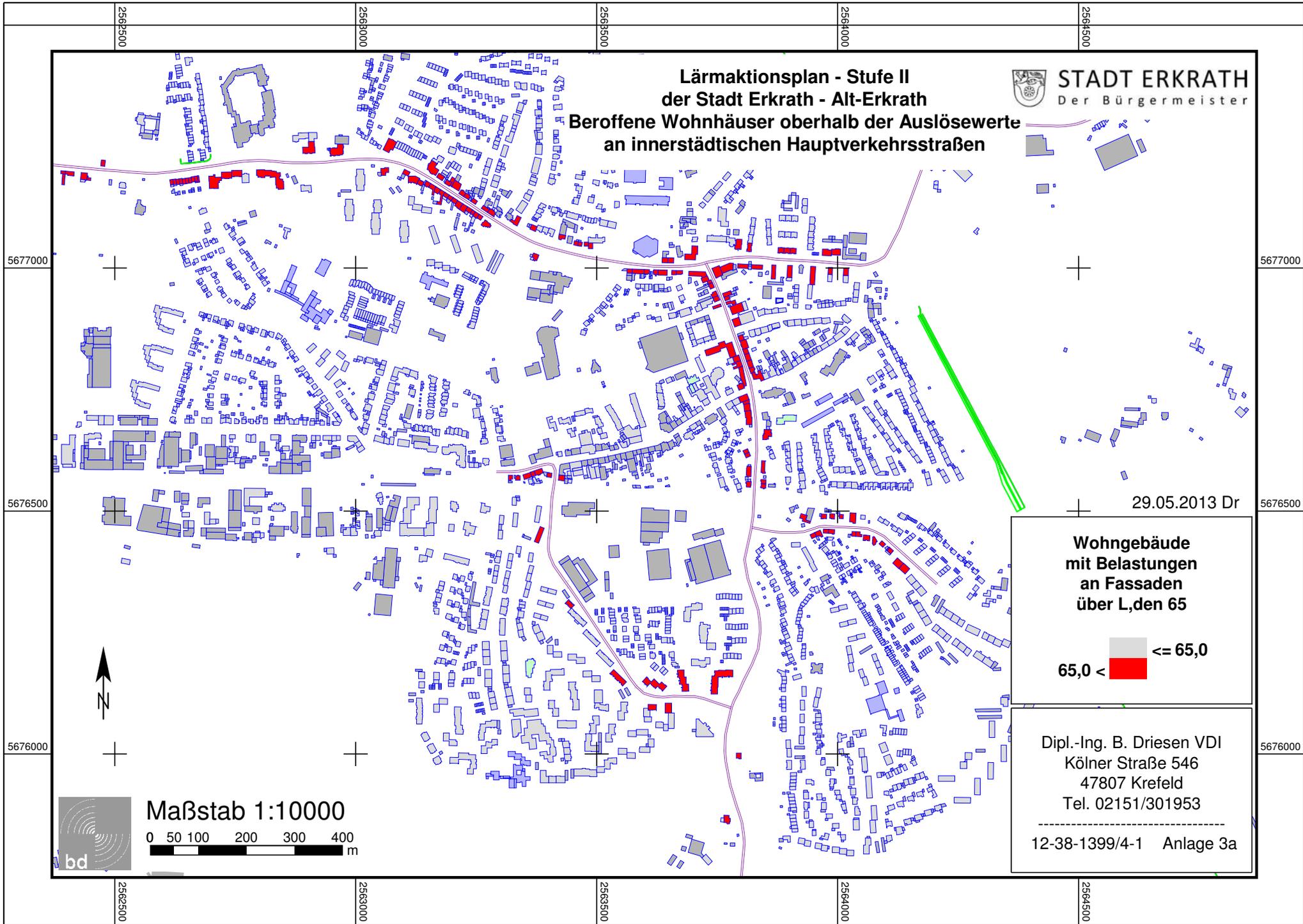
Maßstab 1:25000



**Lärmaktionsplan - Stufe II
der Stadt Erkrath - Alt-Erkrath
Beroffene Wohnhäuser oberhalb der Auslösewerte
an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen**



STADT ERKRATH
Der Bürgermeister



29.05.2013 Dr

**Wohngebäude
mit Belastungen
an Fassaden
über L_{den} 65**

 $\leq 65,0$
 $65,0 <$

Dipl.-Ing. B. Driesen VDI
Kölner Straße 546
47807 Krefeld
Tel. 02151/301953

12-38-1399/4-1 Anlage 3a

Maßstab 1:10000

0 50 100 200 300 400
m



**Lärmaktionsplan - Stufe II
der Stadt Erkrath - Unterfeldhaus
Beroffene Wohnhäuser oberhalb der Auslösewerte
an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen**



29.05.2013 Dr

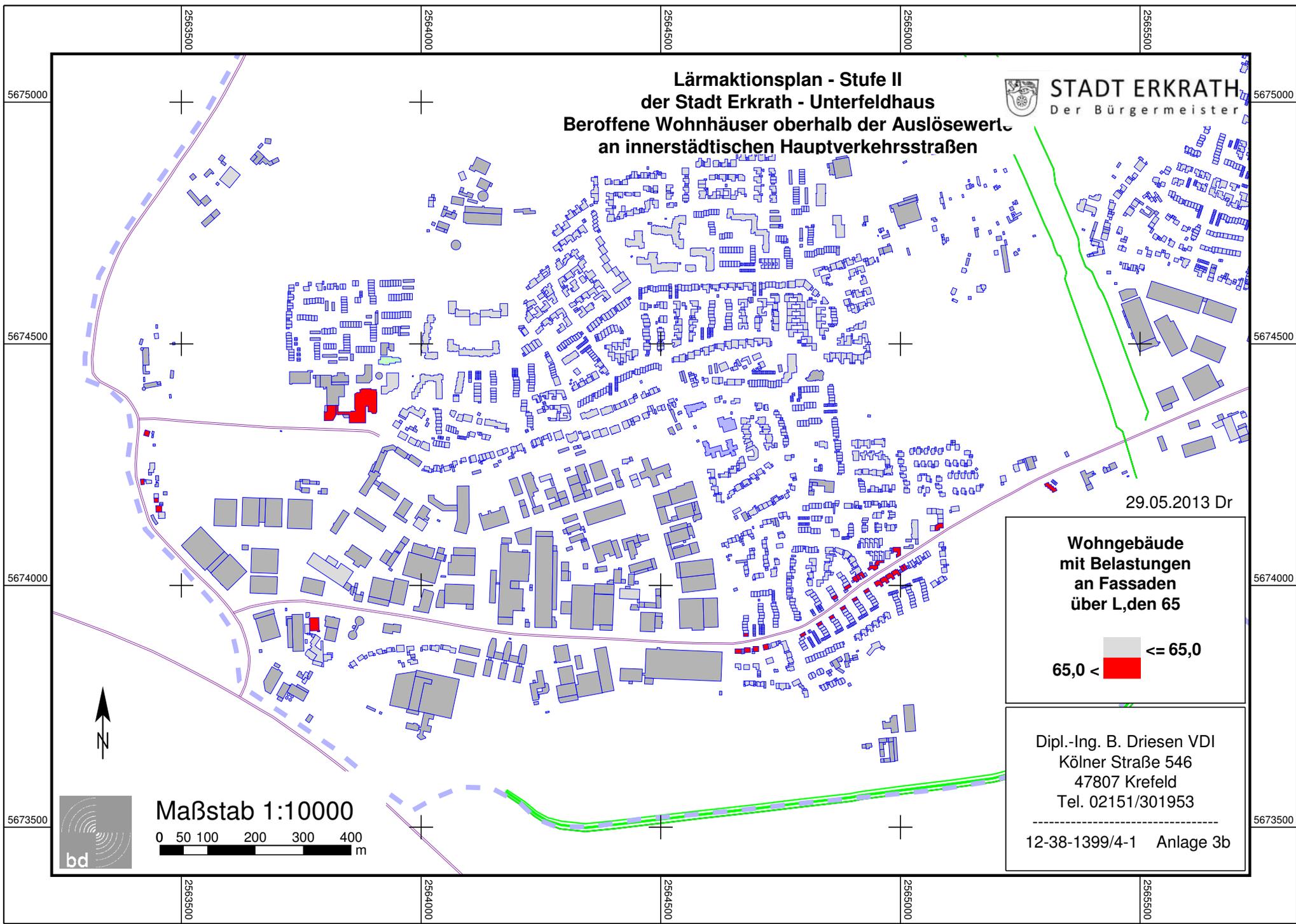
**Wohngebäude
mit Belastungen
an Fassaden
über L_{den} 65**

65,0 <  **<= 65,0**

Dipl.-Ing. B. Driesen VDI
Kölnener Straße 546
47807 Krefeld
Tel. 02151/301953

12-38-1399/4-1 Anlage 3b

Maßstab 1:10000

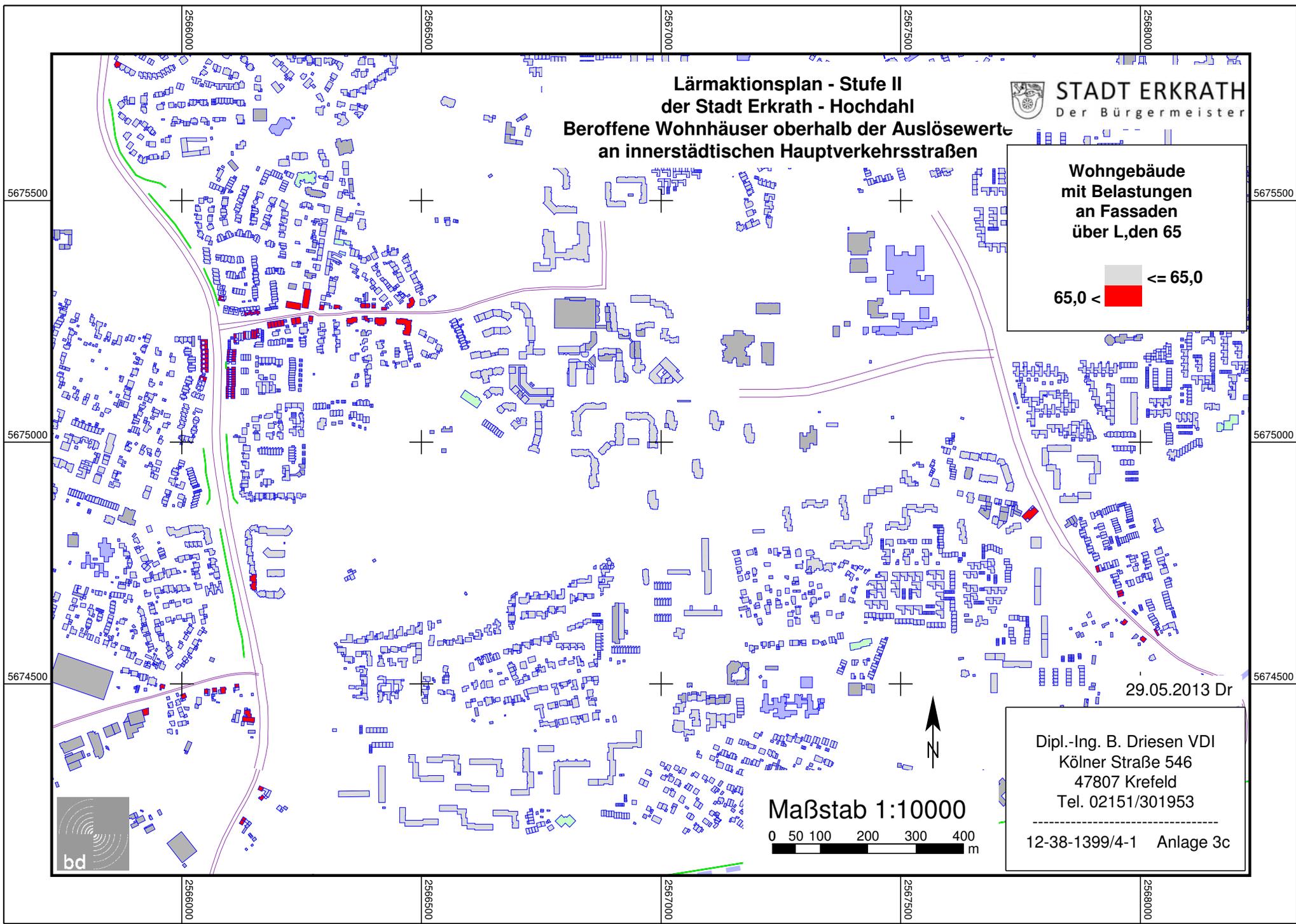


**Lärmaktionsplan - Stufe II
der Stadt Erkrath - Hochdahl
Beroffene Wohnhäuser oberhalb der Auslösewerte
an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen**



**Wohngebäude
mit Belastungen
an Fassaden
über L_{den} 65**


≤ 65,0
65,0 <



29.05.2013 Dr

Dipl.-Ing. B. Driesen VDI
Kölner Straße 546
47807 Krefeld
Tel. 02151/301953

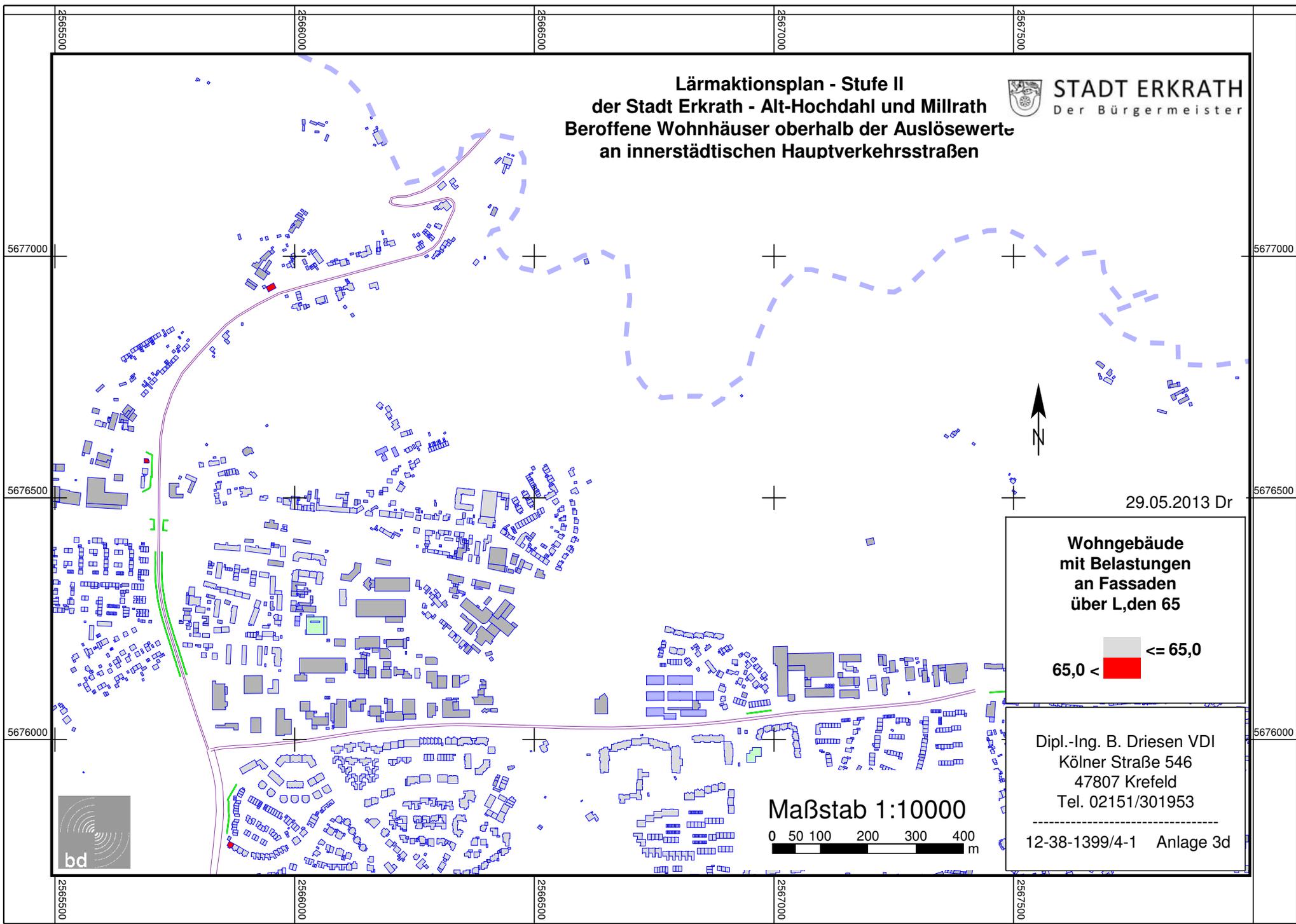
12-38-1399/4-1 Anlage 3c



**Lärmaktionsplan - Stufe II
der Stadt Erkrath - Alt-Hochdahl und Millrath
Beroffene Wohnhäuser oberhalb der Auslösewerte
an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen**



STADT ERKRATH
Der Bürgermeister



29.05.2013 Dr

**Wohngebäude
mit Belastungen
an Fassaden
über L_{den} 65**

65,0 <  **<= 65,0**

Dipl.-Ing. B. Driesen VDI
Kölner Straße 546
47807 Krefeld
Tel. 02151/301953

12-38-1399/4-1 Anlage 3d

Maßstab 1:10000



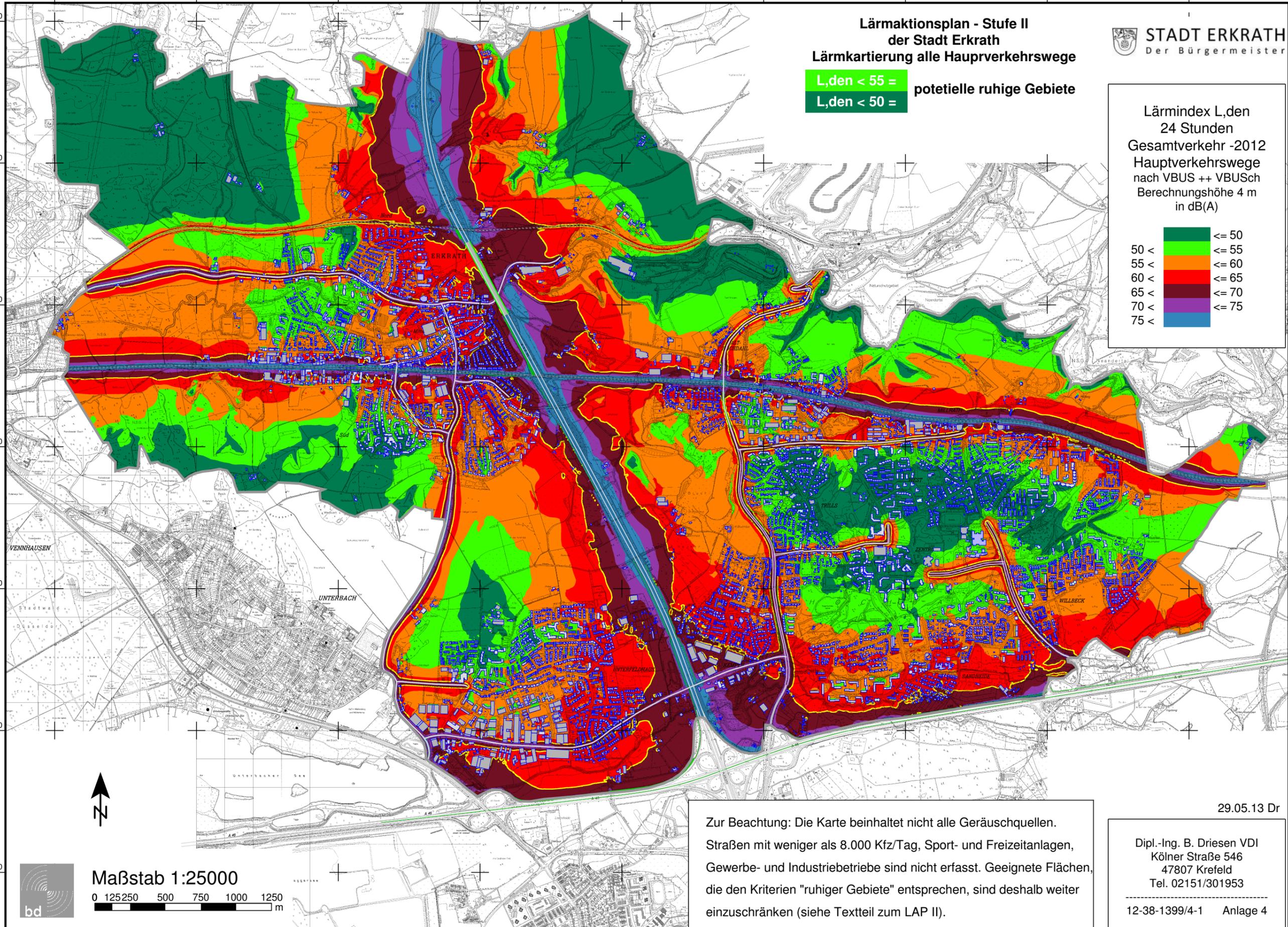
**Lärmaktionsplan - Stufe II
der Stadt Erkrath**
Lärmkartierung alle Hauptverkehrswege



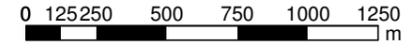
L,den < 55 =
L,den < 50 = **potentielle ruhige Gebiete**

Lärmindex L,den
24 Stunden
Gesamtverkehr -2012
Hauptverkehrswege
nach VBUS ++ VBUSch
Berechnungshöhe 4 m
in dB(A)

<= 50	≤ 50
50 <	≤ 55
55 <	≤ 60
60 <	≤ 65
65 <	≤ 70
70 <	≤ 75
75 <	



Maßstab 1:25000



Zur Beachtung: Die Karte beinhaltet nicht alle Geräuschquellen.
Straßen mit weniger als 8.000 Kfz/Tag, Sport- und Freizeitanlagen,
Gewerbe- und Industriebetriebe sind nicht erfasst. Geeignete Flächen,
die den Kriterien "ruhiger Gebiete" entsprechen, sind deshalb weiter
einzuschränken (siehe Textteil zum LAP II).

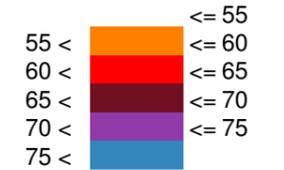
29.05.13 Dr

Dipl.-Ing. B. Driesen VDI
Kölner Straße 546
47807 Krefeld
Tel. 02151/301953

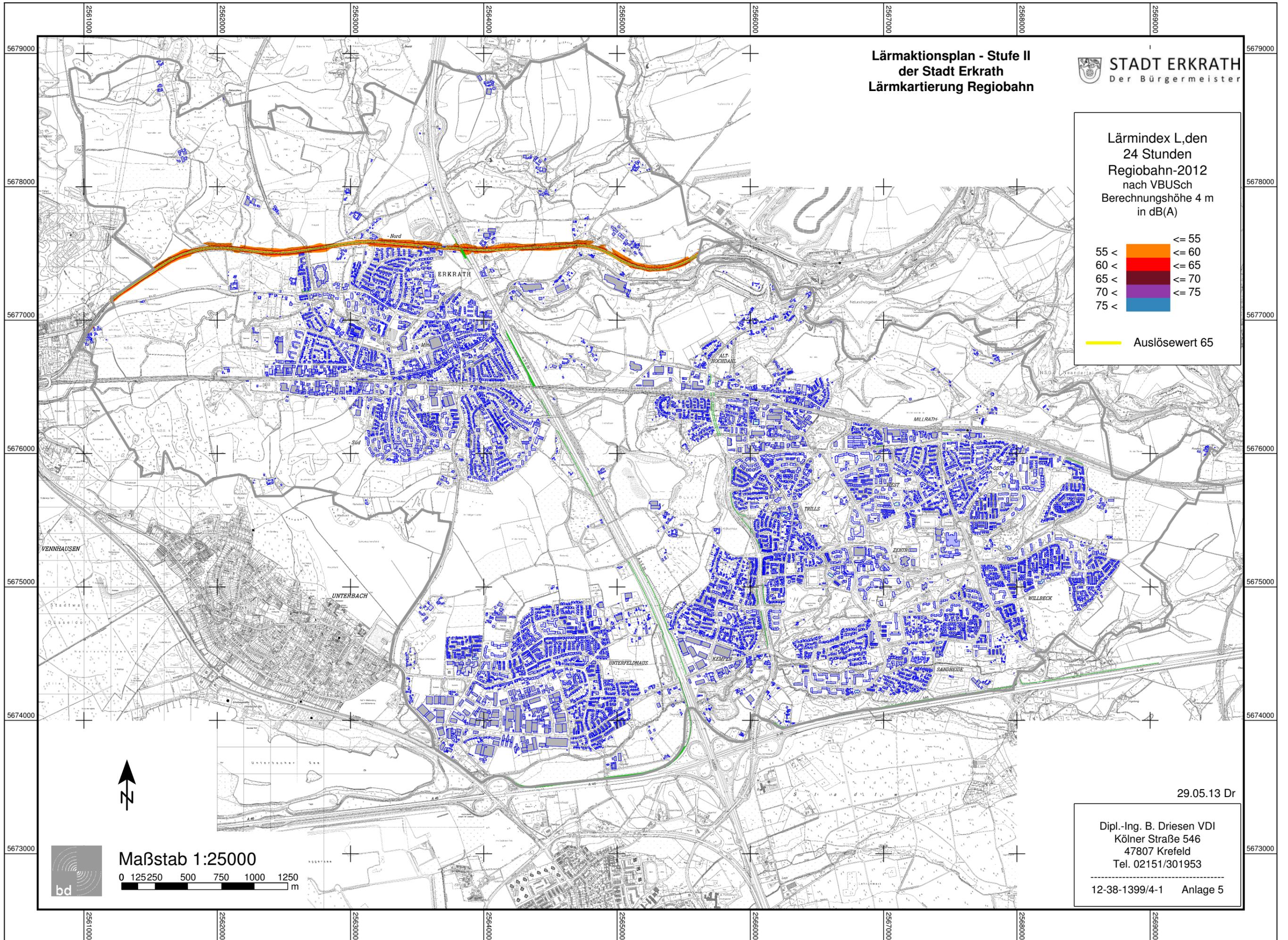
12-38-1399/4-1 Anlage 4

**Lärmaktionsplan - Stufe II
der Stadt Erkrath
Lärmkartierung Regiobahn**

Lärmindex L_{den}
24 Stunden
Regiobahn-2012
nach VBUSch
Berechnungshöhe 4 m
in dB(A)



— Auslösewert 65

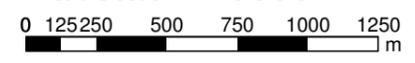


29.05.13 Dr

Dipl.-Ing. B. Driesen VDI
Kölner Straße 546
47807 Krefeld
Tel. 02151/301953

12-38-1399/4-1 Anlage 5

Maßstab 1:25000



LAP Erkrath Stufe II

Emissionsberechnung Straße

innerstädtische Hauptverkehrsstraßen

Straße	Abschnittsname	km	DTV	p	p	p	v	v	v	Dv	Dv	Dv	DStrO	Steigun	DStg	LmE	LmE	LmE
		km	Kfz/24h	Tag %	Abend %	Nacht %	Tag km/h	Nacht km/h	Abend km/h	Tag dB	Abend dB	Nacht dB	dB	%	dB	Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Burchhauser-Sedentaler		0,000	8200	2,4	2,4	1,8	50	50	50	-5,53	-5,53	-5,74	0,0	2,2	0,0	59,6	57,9	51,7
Burchhauser-Sedentaler		0,814	8200	2,4	2,4	1,8	50	50	50	-5,53	-5,53	-5,74	0,0	5,7	0,4	60,0	58,4	52,1
Burchhauser-Sedentaler		0,887	8200	2,4	2,4	1,8	50	50	50	-5,53	-5,53	-5,74	0,0	8,7	2,2	61,8	60,1	53,9
Burchhauser-Sedentaler		0,935	8200	2,4	2,4	1,8	50	50	50	-5,53	-5,53	-5,74	0,0	8,3	2,0	61,6	59,9	53,7
Hochdahler Str.	K7-Kalkumer	0,000	10000	2,4	2,4	1,8	50	50	50	-5,53	-5,53	-5,74	0,0	1,3	0,0	60,5	58,8	51,2
Hochdahler Str.	K7-Kalkumer	0,110	10000	2,4	2,4	1,8	50	50	50	-5,53	-5,53	-5,74	0,0	5,0	0,0	60,5	58,8	51,2
Hochdahler Str.	K7-Kalkumer	0,128	10000	2,4	2,4	1,8	50	50	50	-5,53	-5,53	-5,74	0,0	5,8	0,5	60,9	59,2	51,6
Hochdahler Str.	K7-Kalkumer	0,143	10000	2,4	2,4	1,8	50	50	50	-5,53	-5,53	-5,74	0,0	4,0	0,0	60,5	58,8	51,2
Hochdahler Str.	K7-Kalkumer	0,196	10000	2,4	2,4	1,8	50	50	50	-5,53	-5,53	-5,74	0,0	6,9	1,2	61,6	60,0	52,4
Hochdahler Str.	K7-Kalkumer	0,225	10000	2,4	2,4	1,8	50	50	50	-5,53	-5,53	-5,74	0,0	5,2	0,1	60,6	58,9	51,3
Hochdahler Str.	K7-Kalkumer	0,243	10000	2,4	2,4	1,8	50	50	50	-5,53	-5,53	-5,74	0,0	5,3	0,2	60,7	59,0	51,4
Hochdahler Str.	K7-Kalkumer	0,260	10000	2,4	2,4	1,8	50	50	50	-5,53	-5,53	-5,74	0,0	5,4	0,2	60,7	59,0	51,4
Hochdahler Str.	K7-Kalkumer	0,281	10000	2,4	2,4	1,8	50	50	50	-5,53	-5,53	-5,74	0,0	5,6	0,3	60,8	59,1	51,5
Hochdahler Str.	K7-Kalkumer	0,315	10000	2,4	2,4	1,8	50	50	50	-5,53	-5,53	-5,74	0,0	4,7	0,0	60,5	58,8	51,2
K16		0,000	10700	4,4	4,4	3,3	50	50	50	-4,99	-4,99	-5,26	0,0	0,6	0,0	61,9	60,2	52,4
K16	Sedentaler -Nord	1,081	7600	2,0	2,0	1,3	50	50	50	-5,66	-5,66	-5,94	0,0	2,3	0,0	59,0	57,3	49,6
K16	Sedentaler -Nord	1,217	7600	2,0	2,0	1,3	50	50	50	-5,66	-5,66	-5,94	0,0	5,3	0,2	59,2	57,5	49,8
K16	Sedentaler -Nord	1,274	7600	2,0	2,0	1,3	50	50	50	-5,66	-5,66	-5,94	0,0	6,8	1,1	60,1	58,4	50,7
K16	Sedentaler -Nord	1,314	7600	2,0	2,0	1,3	50	50	50	-5,66	-5,66	-5,94	0,0	7,8	1,7	60,7	59,0	51,3
K16	Sedentaler -Nord	1,352	7600	2,0	2,0	1,3	50	50	50	-5,66	-5,66	-5,94	0,0	8,2	1,9	61,0	59,3	51,6
K7	Beethoven-Bongard	0,000	7400	5,3	5,3	4,0	30	30	30	-7,29	-7,29	-7,53	0,0	2,4	0,0	58,2	56,5	48,7
K7	Bongard-Kirch	0,100	10100	3,6	3,6	2,7	30	30	30	-7,61	-7,61	-7,82	0,0	1,5	0,0	58,8	57,1	49,4
K7	Kirch-Hochdahler	0,273	13300	3,0	3,0	2,2	50	50	50	-5,34	-5,34	-5,59	0,0	3,5	0,0	62,1	60,4	52,7
K7	Hochdahler-Schlüter	0,567	12400	2,8	2,8	1,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,81	0,0	5,5	0,3	62,0	60,3	52,3
K7	Hochdahler-Schlüter	0,631	12400	2,8	2,8	1,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,81	0,0	4,2	0,0	61,7	60,0	52,0
K7	Hochdahler-Schlüter	0,738	12400	2,8	2,8	1,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,81	0,0	5,5	0,3	62,0	60,3	52,3
K7	Hochdahler-Schlüter	0,763	12400	2,8	2,8	1,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,81	0,0	4,6	0,0	61,7	60,0	52,0
K7	Hochdahler-Schlüter	0,784	12400	2,8	2,8	1,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,81	0,0	6,3	0,8	62,4	60,7	52,8
K7	Hochdahler-Schlüter	0,819	12400	2,8	2,8	1,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,81	0,0	4,4	0,0	61,7	60,0	52,0
K7	Hochdahler-Schlüter	0,853	12400	2,8	2,8	1,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,81	0,0	6,1	0,7	62,3	60,6	52,6
K7	Hochdahler-Schlüter	0,891	12400	2,8	2,8	1,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,81	0,0	4,7	0,0	61,7	60,0	52,0
K7	Hochdahler-Schlüter	0,937	12400	2,8	2,8	1,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,81	0,0	5,1	0,0	61,7	60,0	52,0
K7	Schlüter-Landstr.	0,951	13800	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	4,7	0,0	63,1	61,4	53,6
K7	Schlüter-Landstr.	1,008	13800	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	5,5	0,3	63,4	61,7	53,9
K7	Schlüter-Landstr.	1,043	13800	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	4,7	0,0	63,1	61,4	53,6

12-38-1399/4

Dipl.-Ing.B.Driesen VDI Kölner Str. 546 47807 Krefeld Tel.:02151/301953

Anlage 6
Seite 1

LAP Erkrath Stufe II

Emissionsberechnung Straße

innerstädtische Hauptverkehrsstraßen

Straße	Abschnittsname	km	DTV	p	p	p	v	v	v	Dv	Dv	Dv	DStrO	Steigun	DStg	LmE	LmE	LmE
		km	Kfz/24h	Tag %	Abend %	Nacht %	Tag km/h	Nacht km/h	Abend km/h	Tag dB	Abend dB	Nacht dB	dB	%	dB	Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
K7	Schlüter-Landstr.	1,064	13800	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	6,2	0,7	63,8	62,1	54,3
K7	Schlüter-Landstr.	1,114	13800	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	4,1	0,0	63,1	61,4	53,6
K7	Schlüter-Landstr.	1,159	13800	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	6,9	1,1	64,2	62,5	54,7
K7	Schlüter-Landstr.	1,174	13800	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	0,6	0,0	63,1	61,4	53,6
K7	Schlüter-Landstr.	1,256	13800	4,6	4,6	3,4	70	70	70	-2,67	-2,67	-2,89	0,0	-4,9	0,0	65,3	63,7	55,9
K7	Schlüter-Landstr.	1,310	13800	4,6	4,6	3,4	70	70	70	-2,67	-2,67	-2,89	0,0	-6,6	0,9	66,3	64,6	56,8
K7	Schlüter-Landstr.	1,353	13800	4,6	4,6	3,4	70	70	70	-2,67	-2,67	-2,89	0,0	-6,2	0,7	66,1	64,4	56,6
K7	Schlüter-Landstr.	1,399	13800	4,6	4,6	3,4	70	70	70	-2,67	-2,67	-2,89	0,0	-5,7	0,4	65,7	64,1	56,3
K7	Schlüter-Landstr.	1,439	13800	4,6	4,6	3,4	100	100	100	-0,06	-0,06	-0,06	0,0	-5,3	0,2	68,1	66,4	58,9
K7	Schlüter-Landstr.	1,484	13800	4,6	4,6	3,4	100	100	100	-0,06	-0,06	-0,06	0,0	-5,0	0,0	68,0	66,3	58,7
K7	Schlüter-Landstr.	1,528	13800	4,6	4,6	3,4	100	100	100	-0,06	-0,06	-0,06	0,0	-4,4	0,0	68,0	66,3	58,7
K7	Schlüter-Landstr.	1,560	13800	4,6	4,6	3,4	100	100	100	-0,06	-0,06	-0,06	0,0	-5,1	0,1	68,0	66,3	58,8
K7	Schlüter-Landstr.	1,589	13800	4,6	4,6	3,4	100	100	100	-0,06	-0,06	-0,06	0,0	-4,7	0,0	68,0	66,3	58,7
K7	Schlüter-Landstr.	1,645	13800	4,6	4,6	3,4	100	100	100	-0,06	-0,06	-0,06	0,0	-5,4	0,3	68,2	66,5	59,0
K7	Schlüter-Landstr.	1,694	13800	4,6	4,6	3,4	100	100	100	-0,06	-0,06	-0,06	0,0	-5,6	0,4	68,3	66,6	59,1
K7	Schlüter-Landstr.	1,739	13800	4,6	4,6	3,4	100	100	100	-0,06	-0,06	-0,06	0,0	-4,0	0,0	68,0	66,3	58,7
K7	Schlüter-Landstr.	1,866	13800	4,6	4,6	3,4	100	100	100	-0,06	-0,06	-0,06	0,0	-5,9	0,6	68,5	66,8	59,3
K7	Schlüter-Landstr.	1,882	13800	4,6	4,6	3,4	100	100	100	-0,06	-0,06	-0,06	0,0	-5,4	0,2	68,2	66,5	59,0
K7	Schlüter-Landstr.	1,899	13800	4,6	4,6	3,4	100	100	100	-0,06	-0,06	-0,06	0,0	-2,8	0,0	68,0	66,3	58,7
K7	Schlüter-Landstr.	2,274	13800	4,6	4,6	3,4	70	70	70	-2,67	-2,67	-2,89	0,0	-0,8	0,0	65,3	63,7	55,9
K7	Schlüter-Landstr.	2,431	13800	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	-1,2	0,0	63,1	61,4	53,6
K7	Landstr.-Millrather	2,727	17400	4,4	4,4	4,1	50	50	50	-4,99	-4,99	-5,06	0,0	-1,7	0,0	64,0	62,3	54,9
K7	Millrather-Max-Planck	2,867	12700	6,2	6,2	5,9	50	50	50	-4,64	-4,64	-4,69	0,0	-0,7	0,0	63,4	61,7	54,4
K7	Max-Planck-L404	3,340	20700	7,9	7,9	7,4	50	50	50	-4,38	-4,38	-4,45	0,0	-1,7	0,0	66,2	64,5	57,1
L357	L403-Schimmelbusch	0,000	9700	2,4	2,4	1,4	50	50	50	-5,53	-5,53	-5,89	0,0	4,5	0,0	60,3	58,7	50,8
L357	L403-Schimmelbusch	0,024	9700	2,4	2,4	1,4	50	50	50	-5,53	-5,53	-5,89	0,0	5,6	0,4	60,7	59,0	51,2
L357	L403-Schimmelbusch	0,056	9700	2,4	2,4	1,4	50	50	50	-5,53	-5,53	-5,89	0,0	5,1	0,1	60,4	58,7	50,9
L357	L403-Schimmelbusch	0,067	9700	2,4	2,4	1,4	50	50	50	-5,53	-5,53	-5,89	0,0	5,0	0,0	60,3	58,7	50,8
L357	Schimmelbusch-Fuhlrott	0,441	10400	2,7	2,7	2,0	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,66	0,0	-0,8	0,0	60,8	59,1	51,5
L357	Fuhlrott-Berg	0,770	9000	2,9	2,9	2,2	50	50	50	-5,37	-5,37	-5,59	0,0	1,9	0,0	60,3	58,6	51,0
L357	Fuhlrott-Berg	0,791	9000	2,9	2,9	2,2	30	50	30	-7,77	-7,77	-5,59	0,0	2,5	0,0	57,9	56,2	51,0
L357	Fuhlrott-Berg	1,202	9000	2,9	2,9	2,2	50	50	50	-5,37	-5,37	-5,59	0,0	1,3	0,0	60,3	58,6	51,0
L357	Berg-K16	1,253	8000	3,5	3,5	2,0	50	50	50	-5,20	-5,20	-5,66	0,0	-0,4	0,0	60,1	58,5	50,4
L357-Ost	Stadtgrenze-Morper_100	0,000	6850	2,3	2,3	2,1	100	100	100	-0,06	-0,06	-0,06	0,0	0,7	0,0	64,3	62,6	55,3
L357-Ost	Stadtgrenze-Morper_70	0,627	6850	2,3	2,3	2,1	70	70	70	-3,13	-3,13	-3,18	0,0	-0,2	0,0	61,2	59,5	52,2

12-38-1399/4

Dipl.-Ing.B.Driesen VDI Kölner Str. 546 47807 Krefeld Tel.:02151/301953

Anlage 6
Seite 2

LAP Erkrath Stufe II

Emissionsberechnung Straße

innerstädtische Hauptverkehrsstraßen

Straße	Abschnittsname	km	DTV	p	p	p	v	v	v	Dv	Dv	Dv	DStrO	Steigun	DStg	LmE	LmE	LmE
		km	Kfz/24h	Tag %	Abend %	Nacht %	Tag km/h	Nacht km/h	Abend km/h	Tag dB	Abend dB	Nacht dB	dB	%	dB	Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
L357-Ost	Stadtgrenze-Morper_50	1,069	6850	2,3	2,3	2,1	50	50	50	-5,56	-5,56	-5,63	0,0	1,2	0,0	58,8	57,1	49,7
L357-Ost	Morper-Hubbelrather	1,378	6300	3,0	3,0	2,2	50	50	50	-5,34	-5,34	-5,59	0,0	2,2	0,0	58,8	57,1	49,4
L357-Ost	Hubbelrather-Gink	1,511	5750	3,1	3,1	3,0	50	50	50	-5,31	-5,31	-5,34	0,0	-1,1	0,0	58,5	56,8	49,5
L357-Ost	Gink-Bismarck	1,799	6250	2,8	2,8	2,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,46	0,0	3,2	0,0	58,7	57,0	49,7
L357-Ost	Gink-Bismarck	1,853	6250	2,8	2,8	2,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,46	0,0	5,3	0,2	58,9	57,2	49,8
L357-Ost	Gink-Bismarck	1,868	6250	2,8	2,8	2,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,46	0,0	5,4	0,2	58,9	57,2	49,9
L357-Ost	Gink-Bismarck	1,878	6250	2,8	2,8	2,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,46	0,0	5,1	0,1	58,8	57,1	49,8
L357-Ost	Gink-Bismarck	1,885	6250	2,8	2,8	2,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,46	0,0	4,4	0,0	58,7	57,0	49,7
L357-Ost	Gink-Bismarck	1,898	6250	2,8	2,8	2,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,46	0,0	5,2	0,1	58,8	57,1	49,8
L357-Ost	Gink-Bismarck	1,906	6250	2,8	2,8	2,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,46	0,0	5,4	0,2	58,9	57,2	49,9
L357-Ost	Gink-Bismarck	1,917	6250	2,8	2,8	2,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,46	0,0	3,5	0,0	58,7	57,0	49,7
L357-Ost	Bismarck-Gerber	2,175	7800	2,8	2,8	2,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,46	0,0	-1,1	0,0	59,6	57,9	50,6
L357-Ost	Gerber-Kreuz	2,394	6800	3,2	3,2	3,0	50	50	50	-5,29	-5,29	-5,34	0,0	-1,4	0,0	59,3	57,6	50,3
L357-Ost	Kreuz-Kirch	2,580	4100	4,2	4,2	3,9	50	50	50	-5,03	-5,03	-5,10	0,0	1,4	0,0	57,6	55,9	48,6
L357-West	Stadtgrenze-Morper_100	0,000	6850	2,3	2,3	2,1	100	100	100	-0,06	-0,06	-0,06	0,0	0,7	0,0	64,3	62,6	55,3
L357-West	Stadtgrenze-Morper_70	0,629	6850	2,3	2,3	2,1	70	70	70	-3,13	-3,13	-3,18	0,0	0,1	0,0	61,2	59,5	52,2
L357-West	Stadtgrenze-Morper_50	1,070	6850	2,3	2,3	2,1	50	50	50	-5,56	-5,56	-5,63	0,0	-0,1	0,0	58,8	57,1	49,7
L357-West	Morper-Hubbelrather	1,380	6300	3,0	3,0	2,2	50	50	50	-5,34	-5,34	-5,59	0,0	1,7	0,0	58,8	57,1	49,4
L357-West	Hubbelrather-Gink	1,512	5750	3,1	3,1	3,0	50	50	50	-5,31	-5,31	-5,34	0,0	-1,1	0,0	58,5	56,8	49,5
L357-West	Hubbelrather-Gink	1,611	5750	3,1	3,1	3,0	50	50	50	-5,31	-5,31	-5,34	0,0	-5,2	0,1	58,6	56,9	49,7
L357-West	Hubbelrather-Gink	1,634	5750	3,1	3,1	3,0	50	50	50	-5,31	-5,31	-5,34	0,0	-2,5	0,0	58,5	56,8	49,5
L357-West	Gink-Bismarck	1,801	6250	2,8	2,8	2,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,46	0,0	3,5	0,0	58,7	57,0	49,7
L357-West	Gink-Bismarck	1,870	6250	2,8	2,8	2,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,46	0,0	6,0	0,6	59,3	57,6	50,3
L357-West	Gink-Bismarck	1,880	6250	2,8	2,8	2,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,46	0,0	6,0	0,6	59,2	57,6	50,2
L357-West	Gink-Bismarck	1,887	6250	2,8	2,8	2,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,46	0,0	5,3	0,2	58,8	57,1	49,8
L357-West	Gink-Bismarck	1,894	6250	2,8	2,8	2,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,46	0,0	12,3	4,4	63,1	61,4	54,1
L357-West	Gink-Bismarck	1,901	6250	2,8	2,8	2,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,46	0,0	-3,2	0,0	58,7	57,0	49,7
L357-West	Gink-Bismarck	1,909	6250	2,8	2,8	2,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,46	0,0	6,9	1,1	59,8	58,1	50,8
L357-West	Gink-Bismarck	1,920	6250	2,8	2,8	2,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,46	0,0	2,0	0,0	58,7	57,0	49,7
L357-West	Gink-Bismarck	2,063	6250	2,8	2,8	2,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,46	0,0	-5,0	0,0	58,7	57,0	49,7
L357-West	Gink-Bismarck	2,094	6250	2,8	2,8	2,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,46	0,0	-3,4	0,0	58,7	57,0	49,7
L357-West	Bismarck-Gerber	2,178	7800	2,8	2,8	2,6	50	50	50	-5,40	-5,40	-5,46	0,0	-0,9	0,0	59,6	57,9	50,6
L357-West	Gerber-Kreuz	2,397	6800	3,2	3,2	3,0	50	50	50	-5,29	-5,29	-5,34	0,0	-1,6	0,0	59,3	57,6	50,3
L357-West	Kreuz-Kirch	2,581	4100	4,2	4,2	3,9	50	50	50	-5,03	-5,03	-5,10	0,0	1,8	0,0	57,6	55,9	48,6
L357_gesamt	Kirch-Metzkausener	0,000	9200	3,1	3,1	2,3	50	50	50	-5,31	-5,31	-5,56	0,0	1,7	0,0	60,5	58,8	51,2

12-38-1399/4

Dipl.-Ing.B.Driesen VDI Kölner Str. 546 47807 Krefeld Tel.:02151/301953

Anlage 6
Seite 3

LAP Erkrath Stufe II

Emissionsberechnung Straße

innerstädtische Hauptverkehrsstraßen

Straße	Abschnittsname	km	DTV	p	p	p	v	v	v	Dv	Dv	Dv	DStrO	Steigun	DStg	LmE	LmE	LmE
		km	Kfz/24h	Tag %	Abend %	Nacht %	Tag km/h	Nacht km/h	Abend km/h	Tag dB	Abend dB	Nacht dB	dB	%	dB	Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
L357_gesamt	Kirch-Metzkausener	0,557	9200	3,1	3,1	2,3	50	50	50	-5,31	-5,31	-5,56	0,0	6,7	1,0	61,6	59,9	52,2
L357_gesamt	Kirch-Metzkausener	0,570	9200	3,1	3,1	2,3	50	50	50	-5,31	-5,31	-5,56	0,0	1,2	0,0	60,5	58,8	51,2
L357_gesamt	Kirch-Metzkausener	0,586	9200	3,1	3,1	2,3	50	50	50	-5,31	-5,31	-5,56	0,0	5,1	0,0	60,6	58,9	51,2
L357_gesamt	Kirch-Metzkausener	0,600	9200	3,1	3,1	2,3	50	50	50	-5,31	-5,31	-5,56	0,0	4,1	0,0	60,5	58,8	51,2
L357_gesamt	Kirch-Metzkausener	0,611	9200	3,1	3,1	2,3	50	50	50	-5,31	-5,31	-5,56	0,0	5,1	0,1	60,6	58,9	51,2
L357_gesamt	Kirch-Metzkausener	0,624	9200	3,1	3,1	2,3	50	50	50	-5,31	-5,31	-5,56	0,0	3,7	0,0	60,5	58,8	51,2
L403	Hilden-A46	0,000	23558	4,4	2,0	5,0	50	50	50	-4,99	-5,66	-4,86	0,0	2,1	0,0	65,3	62,2	56,7
L403	Hilden-A46	0,462	23558	4,4	2,0	5,0	50	50	50	-4,99	-5,66	-4,86	0,0	-18,5	8,1	73,4	70,3	64,8
L403	A46-Hilden	0,506	19100	4,5	4,5	3,4	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,23	0,0	18,2	7,9	72,4	70,7	62,9
L403	A46-Hilden	0,539	19100	4,5	4,5	3,4	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,23	0,0	-1,5	0,0	64,4	62,7	55,0
L403	Süd	0,000	10500	4,1	4,1	2,4	50	50	50	-5,06	-5,06	-5,53	0,0	2,7	0,0	61,6	59,9	51,8
L403	Süd	0,413	10500	4,1	4,1	2,4	50	50	50	-5,06	-5,06	-5,53	0,0	5,2	0,1	61,8	60,1	51,9
L403	Süd	0,438	10500	4,1	4,1	2,4	50	50	50	-5,06	-5,06	-5,53	0,0	4,0	0,0	61,6	59,9	51,8
L403	Süd	0,513	12900	5,0	5,0	3,7	50	50	50	-4,86	-4,86	-5,15	0,0	2,2	0,0	63,0	61,3	53,4
L403	Süd	0,657	7300	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	0,6	0,0	60,3	58,6	50,8
L403	R	0,000	7300	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	-0,7	0,0	60,3	58,6	50,8
L403	Nord	0,046	7300	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	-0,5	0,0	60,3	58,6	50,8
L403	Nord	0,268	7300	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	-6,4	0,9	61,1	59,5	51,7
L403	Nord	0,524	7300	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	-8,1	1,9	62,2	60,5	52,7
L403	Nord	0,550	7300	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	-7,4	1,4	61,7	60,0	52,2
L403	Nord	0,570	7300	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	-8,1	1,9	62,2	60,5	52,7
L403	Nord	0,639	7300	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	-5,8	0,5	60,8	59,1	51,3
L403	Nord	0,648	7300	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	-8,5	2,1	62,4	60,7	52,9
L403	Nord	0,654	7300	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	-0,8	0,0	60,3	58,6	50,8
L403	Nord	0,664	7300	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	-10,3	3,2	63,5	61,8	54,0
L403	Nord	0,672	7300	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	-4,7	0,0	60,3	58,6	50,8
L403	Nord	0,736	7300	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	-5,4	0,2	60,5	58,8	51,0
L403	Nord	0,760	7300	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	-3,7	0,0	60,3	58,6	50,8
L403	Nord	0,786	7300	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	-12,7	4,6	64,9	63,2	55,4
L403	Nord	0,795	7300	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	-7,0	1,2	61,5	59,8	52,0
L403	Nord	0,804	7300	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	-8,6	2,2	62,4	60,8	53,0
L403	Nord	0,816	7300	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	-7,1	1,3	61,6	59,9	52,1
L403	Nord	0,836	7300	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	-6,6	1,0	61,3	59,6	51,8
L403	Nord	0,869	7300	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	-5,8	0,5	60,8	59,1	51,3
L403	Nord	0,903	7300	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	-5,9	0,5	60,8	59,1	51,3

12-38-1399/4

Dipl.-Ing.B.Driesen VDI Kölner Str. 546 47807 Krefeld Tel.:02151/301953

Anlage 6
Seite 4

LAP Erkrath Stufe II

Emissionsberechnung Straße

innerstädtische Hauptverkehrsstraßen

Straße	Abschnittsname	km	DTV	p	p	p	v	v	v	Dv	Dv	Dv	DStrO	Steigun	DStg	LmE	LmE	LmE
		km	Kfz/24h	Tag %	Abend %	Nacht %	Tag km/h	Nacht km/h	Abend km/h	Tag dB	Abend dB	Nacht dB	dB	%	dB	Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
L403	Nord	0,993	7300	4,6	4,6	3,4	50	50	50	-4,94	-4,94	-5,23	0,0	-4,5	0,0	60,3	58,6	50,8
L403-Nord	Hilden-A46	0,000	9550	4,5	4,5	3,4	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,23	0,0	-0,6	0,0	61,4	59,7	52,0
L403-Nord	Max-Plack-Bruchhauser	0,201	7050	3,2	3,2	1,9	50	50	50	-5,29	-5,29	-5,70	0,0	1,7	0,0	59,4	57,7	49,7
L403-Nord	Max-Plack-Bruchhauser	0,574	7050	3,2	3,2	1,9	50	50	50	-5,29	-5,29	-5,70	0,0	5,3	0,2	59,6	57,9	49,9
L403-Nord	Max-Plack-Bruchhauser	0,593	7050	3,2	3,2	1,9	50	50	50	-5,29	-5,29	-5,70	0,0	0,7	0,0	59,4	57,7	49,7
L403-Nord	Max-Plack-Bruchhauser	0,696	7050	3,2	3,2	1,9	50	50	50	-5,29	-5,29	-5,70	0,0	8,8	2,3	61,7	60,0	52,0
L403-Nord	Max-Plack-Bruchhauser	0,715	7050	3,2	3,2	1,9	50	50	50	-5,29	-5,29	-5,70	0,0	1,7	0,0	59,4	57,7	49,7
L403-Nord	Bruchhauser-Schimmelbusch	0,928	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	3,6	0,0	58,5	56,8	48,6
L403-Nord	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,168	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	6,0	0,6	59,1	57,4	49,2
L403-Nord	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,224	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	6,0	0,6	59,1	57,4	49,2
L403-Nord	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,253	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	6,8	1,1	59,5	57,8	49,7
L403-Nord	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,297	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	11,8	4,1	62,6	60,9	52,7
L403-Nord	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,328	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	4,9	0,0	58,5	56,8	48,6
L403-Nord	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,367	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	7,1	1,3	59,8	58,1	49,9
L403-Nord	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,387	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	6,4	0,8	59,3	57,6	49,5
L403-Nord	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,411	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	7,8	1,7	60,1	58,5	50,3
L403-Nord	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,431	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	7,4	1,4	59,9	58,2	50,0
L403-Nord	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,451	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	6,4	0,8	59,3	57,6	49,4
L403-Nord	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,479	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	7,0	1,2	59,7	58,0	49,8
L403-Nord	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,508	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	7,0	1,2	59,7	58,0	49,8
L403-Nord	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,557	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	8,4	2,0	60,5	58,8	50,7
L403-Nord	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,598	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	6,9	1,1	59,6	57,9	49,8
L403-Nord	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,613	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	4,8	0,0	58,5	56,8	48,6
L403-Nord	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,655	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	5,5	0,3	58,8	57,1	49,0
L403-Nord	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,672	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	4,8	0,0	58,5	56,8	48,6
L403-Nord	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,699	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	5,0	0,0	58,5	56,8	48,7
L403-Nord	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,715	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	4,7	0,0	58,5	56,8	48,6
L403-Süd	Hilden-Max-Planck	0,000	9550	4,5	4,5	3,4	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,23	0,0	-0,8	0,0	61,4	59,7	52,0
L403-Süd	Max-Planck-Bruchhauser	0,196	7050	3,2	3,2	1,9	50	50	50	-5,29	-5,29	-5,70	0,0	2,1	0,0	59,4	57,7	49,7
L403-Süd	Max-Planck-Bruchhauser	0,690	7050	3,2	3,2	1,9	50	50	50	-5,29	-5,29	-5,70	0,0	9,6	2,8	62,2	60,5	52,5
L403-Süd	Max-Planck-Bruchhauser	0,709	7050	3,2	3,2	1,9	50	50	50	-5,29	-5,29	-5,70	0,0	0,8	0,0	59,4	57,7	49,7
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	0,923	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	3,7	0,0	58,5	56,8	48,6
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,138	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	5,3	0,2	58,7	57,0	48,8
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,154	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	5,3	0,2	58,7	57,0	48,8
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,209	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	2,9	0,0	58,5	56,8	48,6

12-38-1399/4

Dipl.-Ing.B.Driesen VDI Kölner Str. 546 47807 Krefeld Tel.:02151/301953

Anlage 6
Seite 5

LAP Erkrath Stufe II

Emissionsberechnung Straße

innerstädtische Hauptverkehrsstraßen

Straße	Abschnittsname	km	DTV	p	p	p	v	v	v	Dv	Dv	Dv	DStrO	Steigun	DStg	LmE	LmE	LmE
				Tag	Abend	Nacht	Tag	Nacht	Abend	Tag	Abend	Nacht				dB	dB	dB
		km	Kfz/24h	%	%	%	km/h	km/h	km/h	dB	dB	dB	dB	%	dB	dB(A)	dB(A)	dB(A)
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,244	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	9,8	2,9	61,4	59,7	51,5
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,283	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	7,0	1,2	59,7	58,0	49,8
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,314	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	6,7	1,0	59,5	57,8	49,7
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,336	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	7,2	1,3	59,8	58,1	49,9
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,356	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	6,5	0,9	59,4	57,7	49,5
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,377	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	6,1	0,6	59,1	57,4	49,3
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,403	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	7,4	1,4	59,9	58,2	50,0
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,423	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	6,0	0,6	59,1	57,4	49,2
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,444	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	6,7	1,0	59,5	57,8	49,7
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,474	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	6,4	0,8	59,3	57,6	49,4
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,504	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	6,6	0,9	59,4	57,7	49,6
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,510	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	6,5	0,9	59,4	57,7	49,5
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,553	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	6,9	1,1	59,6	57,9	49,8
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,593	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	8,1	1,9	60,3	58,6	50,5
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,607	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	7,0	1,2	59,7	58,0	49,8
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,631	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	5,7	0,4	58,9	57,2	49,0
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,648	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	5,4	0,2	58,7	57,0	48,9
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,667	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	6,2	0,7	59,2	57,5	49,4
L403-Süd	Bruchhauser-Schimmelbusch	1,688	4850	4,5	4,5	2,7	50	50	50	-4,96	-4,96	-5,43	0,0	3,7	0,0	58,5	56,8	48,6
L404	Unterbach-K7	0,000	18500	2,4	2,4	1,4	70	70	70	-3,11	-3,11	-3,38	0,0	0,4	0,0	65,6	63,9	56,1
L404	K7-A46	0,605	27800	4,4	4,4	4,2	70	70	70	-2,70	-2,70	-2,74	0,0	1,2	0,0	68,3	66,6	59,3
Max-Planck-Str.	Gerresheimer-Heinr.-Hertz	0,000	11900	8,9	8,9	6,6	50	50	50	-4,26	-4,26	-4,57	0,0	0,5	0,0	64,1	62,4	55,8
Max-Planck-Str.	Heinr.-Hertz-Millrather	0,920	7000	2,3	2,3	1,4	50	50	50	-5,56	-5,56	-5,89	0,0	2,3	0,0	58,9	57,2	50,7
Max-Planck-Str.	Heinr.-Hertz-Millrather	1,030	8000	3,7	3,7	2,7	50	30	42	-5,15	-6,12	-7,82	0,0	2,0	0,0	60,3	57,6	49,8
Max-Planck-Str.	Millrather-Bruchhausen	1,174	8000	3,7	3,7	1,9	50	30	42	-5,15	-6,12	-8,04	0,0	0,4	0,0	60,3	57,6	49,3
Max-Planck-Str.	Bruchhausen-Maiblumchen	1,373	8000	3,7	3,7	1,9	50	30	42	-5,15	-6,12	-8,04	0,0	0,9	0,0	60,3	57,6	49,3
Max-Planck-Str.	Maiblumchen-L403	1,637	8000	3,7	3,7	1,9	50	50	50	-5,15	-5,15	-5,70	0,0	0,7	0,0	60,3	58,6	51,7
Max-Planck-Str.	Maiblumchen-L403	2,252	9800	6,6	6,6	4,9	50	50	50	-4,57	-4,57	-4,88	0,0	1,5	0,0	62,4	60,8	54,2
Milrather Weg	Unterfeldhaus	0,000	7700	6,3	6,3	4,7	50	50	50	-4,62	-4,62	-4,92	0,0	2,9	0,0	61,3	59,6	53,1
Schlüterstr.		0,000	11000	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	0,0	-3,2	0,0	61,1	59,4	53,6
Schlüterstr.		0,039	11000	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	0,0	-6,2	0,7	61,8	60,1	54,3
Schlüterstr.		0,060	11000	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	0,0	-8,2	1,9	63,0	61,3	55,5
Schlüterstr.		0,079	11000	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	0,0	-7,3	1,4	62,5	60,8	55,0
Schlüterstr.		0,094	11000	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	0,0	-8,2	1,9	63,0	61,3	55,5
Schlüterstr.		0,124	11000	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	0,0	-7,3	1,4	62,5	60,8	55,0

12-38-1399/4

Dipl.-Ing.B.Driesen VDI Kölner Str. 546 47807 Krefeld Tel.:02151/301953

Anlage 6
Seite 6

LAP Erkrath Stufe II

Emissionsberechnung Straße

innerstädtische Hauptverkehrsstraßen

Straße	Abschnittsname	km	DTV	p	p	p	v	v	v	Dv	Dv	Dv	DStrO	Steigung	DStg	LmE	LmE	LmE
		km	Kfz/24h	Tag %	Abend %	Nacht %	Tag km/h	Nacht km/h	Abend km/h	Tag dB	Abend dB	Nacht dB	dB	%	dB	Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
Schlüterstr.		0,145	11000	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	0,0	-7,6	1,5	62,6	60,9	55,1
Schlüterstr.		0,162	11000	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	0,0	-7,2	1,3	62,4	60,7	54,9
Schlüterstr.		0,173	11000	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	0,0	-6,8	1,1	62,1	60,4	54,6
Schlüterstr.		0,187	7800	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	0,0	-8,3	2,0	61,6	59,9	54,1
Schlüterstr.		0,192	7800	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	3,0	-7,5	1,5	64,1	62,4	56,6
Schlüterstr.		0,208	7800	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	-3,0	-5,9	0,5	57,1	55,4	49,6
Schlüterstr.		0,228	7800	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	-3,0	-5,1	0,1	56,7	55,0	49,1
Schlüterstr.		0,272	7800	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	-3,0	-3,5	0,0	56,6	54,9	49,1
Schlüterstr.		0,404	7800	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	0,0	-2,0	0,0	59,6	57,9	52,1
Schlüterstr.		0,455	7800	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	3,0	-1,4	0,0	62,6	60,9	55,1
Schlüterstr.		0,468	7800	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	0,0	-1,8	0,0	59,6	57,9	52,1
Schlüterstr.		0,510	7800	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	0,0	-5,6	0,4	60,0	58,3	52,4
Schlüterstr.		0,531	7800	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	0,0	-6,5	0,9	60,5	58,8	52,9
Schlüterstr.		0,545	7800	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	0,0	-6,8	1,1	60,7	59,0	53,2
Schlüterstr.		0,565	7800	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	0,0	-5,6	0,4	59,9	58,3	52,4
Schlüterstr.		0,588	7800	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	0,0	-7,9	1,7	61,3	59,6	53,8
Schlüterstr.		0,652	7800	2,7	2,7	2,7	50	50	50	-5,43	-5,43	-5,43	0,0	0,1	0,0	59,6	57,9	52,1
Sedentaler		0,000	10700	3,2	3,2	2,4	50	50	50	-5,29	-5,29	-5,53	0,0	-0,5	0,0	61,2	59,6	53,3

12-38-1399/4

Dipl.-Ing.B.Driesen VDI Kölner Str. 546 47807 Krefeld Tel.:02151/301953

Anlage 6
Seite 7

Anlage 7

Lfd. Nr.	Träger öffentlicher Belange / Öffentlichkeit	Einwand zum Entwurf des Lärmaktionsplans vom 23.10.2014	Stellungnahme der Stadtverwaltung	Abwägung
1	Kreis Mettmann	<p>1. <i>Kreisgesundheitsamt</i> Umsetzung der Maßnahmen wird begrüßt.</p> <p>2. <i>Straßenverkehrsamt</i> Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen der spezialgesetzlichen Ermächtigungsgrundlage (§ 45 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 9 StVO) erfüllt sind. Bei der Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind die Verwaltungsbehörden an die Lärmschutz-Richtlinien-StV gebunden.</p> <p>Den Lärmschutz-Richtlinien-StV ist zu entnehmen, dass die Lärmpegel nach RLS-90 berechnet werden und die Lärmrichtwerte bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungen liegen. Diese Lärmwerte scheinen bei den betreffenden Straßen zumeist nicht überschritten zu sein.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Bei der Planaufstellung obliegt es den Gemeinden, die gesetzlichen Tatbestandsvoraussetzungen nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3, Abs. 9 StVO zu prüfen. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV und die dort niedergelegten „Orientierungswerte“ von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts sind eine Verwaltungsvorschrift, die sich selbst nur als „Orientierungshilfe“ verstanden wissen will (vgl. Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 Einleitung). Als Verwaltungsvorschrift können sie für sich auch keine „gesetzesähnliche“ Bindungswirkung in Anspruch nehmen. Sie lenken nur das Ermessen der staatlichen Straßenverkehrsbehörden. Soweit die Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit, ermächtigt und verpflichtet durch § 47d BImSchG, einen Lärmaktionsplan aufstellen, können sie durch die Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht in ihrem Planungsermessen beschränkt werden. Dies wäre nach Art. 28 Abs. 2 GG nur durch Gesetz möglich, nicht durch eine Verwaltungsvorschrift. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV haben für die Gemeinde bei der Lärmaktionsplanung lediglich die Bedeutung eines abwägungsrelevanten Belangs (Kupfer, NVwZ 2012, 784 (788); Engel, NVwZ 2010, 1191 (1196)).</p> <p>Daraus folgt, dass den Gemeinden ein weites Ermessen zusteht, ab welcher Schwelle sie regelungsbedürftige Lärmprobleme definieren. Diese Entscheidung wirkt sich auch auf die Auslegung und Anwendung der Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3, Abs. 9 StVO aus: Die Gemeinde konkretisiert durch den Lärmaktionsplan und die Wahl der Auslösewerte den straßenverkehrsrechtlichen Begriff der Gefahr (Heitsch, in: Kotulla, BImSchG, 15. Lfg. (Stand: 2009), § 47d Rn. 46; Berkemann, NuR 2012, 517 (524); Kupfer, NVwZ 2012, 784 (788); Michler, BWGZ 2013, 254 (259)).</p>	<p>Nicht erforderlich</p> <p>Die Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung bleiben aufrechterhalten.</p> <p>Da mehrere Obergerichte sich mittlerweile der herrschenden Literaturmeinung angeschlossen haben, wonach für das Vorliegen einer „Gefahr“ es nicht auf die Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ankommt, ist die vom Straßenverkehrsamt angenommene Rechtsauffassung als überholt anzusehen. Es ist der neueren Rechtsprechung zu folgen, wonach bereits die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (59/49 dB(A)) als Orientierungswerte herangezogen werden können. Erst recht kann die Stadt Erkrath daher der Empfehlung des Umwelt-</p>

Anlage 7

Lfd. Nr.	Träger öffentlicher Belange / Öffentlichkeit	Einwand zum Entwurf des Lärmaktionsplans vom 23.10.2014	Stellungnahme der Stadtverwaltung	Abwägung
			<p>Auch deutlich unterhalb der Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (70/60 dB(A)) kann daher in einem Lärmaktionsplan das Vorliegen einer Gefahr bejaht werden. § 45 Abs. 9 S. 2 StVO verlangt eine besondere örtliche Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm und Abgase erheblich übersteigt. Hierzu müssen Lärm oder Abgase Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit zugemutet werden kann.</p> <p>Mehrere Obergerichte haben zwischenzeitlich entschieden, dass für die Beurteilung der Frage, wann die Zumutbarkeit einer Lärmbelastung überschritten wird, die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV als Orientierungspunkte herangezogen werden können. Diese sehen für reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete Grenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts vor. Wenn diese Schwelle der Lärmbelastung überschritten ist, sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt (BayVGH, B. v. 10.03.2015 – 11 ZB 14.1910 –, Rn. 8, juris, B. v. 10.03.2015 – 11 ZB 14.1991 –, Rn. 8, juris, und B. v. 27.02.2015 – 11 ZB 14.309 –, Rn. 18, juris; HessVGH, Urt. v. 19.02.2014 – 2 A 1465/13 –, Rn. 18, juris; vgl. für die Frage, wann Verkehrslärm die Grenze zur Unzumutbarkeit überschreitet außerdem BVerwG, Urt. v. 13.03.2008 – 3 C 18/07 –, Rn. 34, juris; OVG NRW, Urt. v. 29.10.2008 – 8 A 3743/06 –, Rn. 38, juris; VG Düsseldorf, Urt. v. 26.03.2009 – 6 K 5454/06 –, Rn. 13, juris).</p> <p>Für die Bindungswirkung eines Lärmaktionsplans gegenüber den für die Umsetzung zuständigen Fachbehörden gilt gemäß §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 BImSchG:</p>	<p>bundesamtles folgen und Auslösewerte von 65/55 dB(A) festlegen und bei Überschreiten dieser Werte eine „Gefahr“ im Sinne von § 45 Abs. 9 S. 2 StVO bejahen. Da diese Werte vorliegend regelmäßig überschritten werden, sind die Tatbestandsvoraussetzungen von § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3, Abs. 9 StVO erfüllt, die Straßenverkehrsbehörde hat die angeordneten Maßnahmen durchzuführen.</p>

Anlage 7

Lfd. Nr.	Träger öffentlicher Belange / Öffentlichkeit	Einwand zum Entwurf des Lärmaktionsplans vom 23.10.2014	Stellungnahme der Stadtverwaltung	Abwägung
		<p>Damit beurteilt werden kann, ob die im Lärmaktionsplan II vorgesehenen, teils temporären Geschwindigkeitsreduzierungen den rechtlichen Vorgaben entsprechen, sind zunächst die Lärmwerte nach RLS-90 zu ermitteln. Die im Lärmaktionsplan II der Stadt Erkrath angegebenen Lärmindizes nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen“ (VBUS) eignen sich für die Ermittlung der Lärmrichtwerte von hier 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in reinen und allgemeinen Wohngebieten,</p>	<p>„Die Maßnahmen, die [Lärmaktionspläne] festlegen, sind durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger der öffentlichen Verwaltung nach diesem Gesetz oder anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.“</p> <p>Der Gesetzestext unterscheidet zwischen „Maßnahmen“ und „planungsrechtlichen Festlegungen“: Während letztere lediglich zu berücksichtigen sind, sind Maßnahmen durch die zuständigen Träger der öffentlichen Verwaltung durchzusetzen. Für die Umsetzung einfacher Maßnahmen bleibt den zuständigen Fachbehörden nach dem Gesetzeswortlaut und unter Berücksichtigung der Vorgaben der Umgebungslärm-Richtlinie kein Ermessensspielraum (so die überwiegende Fachliteratur: Jarass, BImSchG, 10. Auflage 2010, § 47d Rn. 14; Michler, BWGZ 2013, 254 (259); Cancik, NdsVBl. 2013, 329 (330); Cancik, WiVerw 2012, 210 (216); Kupfer, NVwZ 2012, 784 (787 f.); Berkemann, NuR 2012, 517 (523 ff.); Engel, NVwZ 2010, 1191 (1195 f.)).</p> <p>Die VBUS ist eine speziell für die Lärmaktionsplanung angepasste, auf den RLS-90 basierende Berechnungsmethode, die in Übereinstimmung mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie steht. Eine Neuberechnung der Lärmindizes nach RLS-90 ist nicht erforderlich. Auf ein Erreichen der Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV kommt es wie dargelegt nicht an. Zwar sind auch die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV grundsätzlich nach dem Verfahren der RLS-90 zu ermitteln. Doch kann das Erreichen dieser Immissionsgrenzwerte auch anhand der nach VBUS ermittelten Werte festgestellt und beurteilt werden. Denn werden die von der Stadt Erkrath festgesetzten Grenzwerte von 65/55 dB(A) nach VBUS erreicht, sind in jedem Falle auch die</p>	<p>Die Berechnung nach VBUS ist ausreichend. Eine Neuberechnung nach den RLS-90 ist nicht erforderlich.</p>

Anlage 7

Lfd. Nr.	Träger öffentlicher Belange / Öffentlichkeit	Einwand zum Entwurf des Lärmaktionsplans vom 23.10.2014	Stellungnahme der Stadtverwaltung	Abwägung
		<p>Kleinsiedlungen nicht.</p> <p><i>3. Liegenschaftsamt</i> Aufgrund des Fehlens der Lärmwerte nach RLS-90 ist eine tiefergehende Betrachtung durch den Straßenbaulastträger nicht erfolgt.</p> <p><i>4. Weitere Ämter</i> - Untere Wasserbehörde - Untere Immissionsschutzbehörde - Untere Bodenschutzbehörde - Untere Landschaftsbehörde Keine Bedenken</p>	<p>Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV (nach RLS-90) von 59/49 dB(A) überschritten. Die Differenz zwischen Werten nach RLS-90 und VBUS beträgt in den meisten Fällen lediglich 1-2 dB(A) (vgl. etwa den „Kooperationserlass“ des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 23.03.2012, der auf Seite 7 eine Umrechnungstabelle bereithält). Diese Differenz wurde durch die gemeindliche Festsetzung der Grenzwerte auf 65/55 dB(A) ausreichend berücksichtigt.</p> <p>Siehe Stellungnahme zum Einwand des Straßenverkehrsamtes zur Berechnungsmethode.</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die Berechnung nach VBUS ist ausreichend. Eine Neuberechnung nach den RLS-90 ist nicht erforderlich.</p> <p>Nicht erforderlich</p>
2	Bezirksregierung Düsseldorf	<p><i>Straßenverkehrsbehörde für Bundesautobahnen</i> Die einschlägige straßenverkehrsrechtliche Ermächtigungsgrundlage ist § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3, Abs. 9 StVO. Somit sind auch die Lärmschutz-Richtlinien-StV von Bedeutung. Ohne eine Lärmberechnung nach dem maßgeblichen Berechnungsverfahren der RLS-90 ist eine Prüfung der Tatbestandsvoraussetzungen nicht möglich.</p>	<p>Siehe Stellungnahme zu lfd. Nr. 1.</p>	<p>Siehe Abwägung zu lfd. Nr. 1.</p>

Anlage 7

Lfd. Nr.	Träger öffentlicher Belange / Öffentlichkeit	Einwand zum Entwurf des Lärmaktionsplans vom 23.10.2014	Stellungnahme der Stadtverwaltung	Abwägung
		<p>Liegen aufgrund einer erforderlichen Lärmbeurteilung die Tatbestandsvoraussetzungen für ein Einschreiten gem. § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO vor, ist die Anordnung einer Verkehrsbeschränkung in das pflichtgemäße Ermessen der Behörde gestellt. Eine andere Wertung ergibt sich auch nicht aus dem verwaltungsintern bindenden Runderlass des MUNLV vom 07.02.08. Nach Ziff. 11 dieses Erlasses sind die in einem Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen von den Straßenverkehrsbehörden umzusetzen. Dieser Erlass vermag jedoch nicht die bundesgesetzlichen Vorgaben zu umgehen bzw. einzuschränken. Vielmehr entfällt die nach der StVO vorgesehene Notwendigkeit einer Ermessensausübung nicht durch verwaltungsinterne Vorschriften (vgl. auch OVG Bremen, Beschluss vom 21.06.10, 1 B 68/10).</p>	<p>Die Straßenverkehrsbehörde ist an Maßnahmen, die in einem Lärmaktionsplan festgelegt werden, gebunden. Siehe Stellungnahme zu lfd. Nr. 1 zur Bindungswirkung. Diese Auffassung wird auch vom MUNLV vertreten, das bei rechtmäßiger Maßnahmenfestsetzung und bei Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen der spezialgesetzlichen Ermächtigungsgrundlage von einer Durchsetzungsverpflichtung der zuständigen Behörden ausgeht (siehe Runderlass vom 07.02.2008, Ziff. 11).</p>	<p>Die Maßnahme bleibt aufrechterhalten, siehe Abwägung zu lfd. Nr. 1 zur Bindungswirkung.</p>
3	Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen	<p>Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) richtet sich nach bundeseinheitlich festgelegten Kriterien. Dazu zählt u.a., dass Lärmsituationen anhand der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes – VlärmSchRL-97 in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90 zu ermitteln und zu bewerten sind.</p> <p>Zu den einzelnen Maßnahmenvorschlägen:</p>	Vgl. nachfolgende Stellungnahmen zum jeweiligen Maßnahmenvorschlag:	Vgl. nachfolgende Abwägungen zum jeweiligen Maßnahmenvorschlag:

Anlage 7

Lfd. Nr.	Träger öffentlicher Belange / Öffentlichkeit	Einwand zum Entwurf des Lärmaktionsplans vom 23.10.2014	Stellungnahme der Stadtverwaltung	Abwägung
		<p><i>10.4.1 Fahrbahnerneuerungen in lärmgeminderten Asphalt LOA 5D</i> Die Lärmschutzwirkung von LOA 5D ist in den für Bundesfernstraßen maßgebenden Richtlinien nicht festgelegt, sowie die erwähnten Korrekturwerte. Somit besteht nicht die Möglichkeit, LOA 5D als aktive Lärmschutzmaßnahme im Rahmen der Lärmsanierung bzw. der Lärmvorsorge einzusetzen. Sobald eine Deckensanierung in dem betroffenen Abschnitt ansteht, wird auch die Möglichkeit des Einsatzes von lärmmindernden Fahrbahnoberflächen geprüft. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.</p> <p><i>10.4.3 Geschwindigkeitsbegrenzung</i> Eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wird aus hiesiger Sicht als unverhältnismäßig erachtet, da neben der Nutzungseinschränkung der L 357 nach VLärmSchRL-97 weiterhin Überschreitungen bestehen bleiben, welche passive Schutzmaßnahmen in Form von Fenstern und Lüftern am Wohneigentum der Betroffenen erfordern.</p> <p><i>10.4.5 Baulicher Schallschutz/passive Maßnahmen, Lärmsanierung</i> Es besteht die Möglichkeit eine Bezuschussung der Schutzmaßnahmen in unserem Hause zu beantragen. Berechnungsgrundla-</p>	<p>Gemeinden sind bei der Anordnung von Maßnahmen in Lärmaktionsplänen nicht an einen Katalog bestimmter Maßnahmen gebunden. Sie können vielmehr jedes Mittel in Betracht ziehen und anordnen, dass zu einer effektiven Lärminderung geeignet ist und rechtlich und tatsächlich eingesetzt werden kann, unabhängig davon, ob diese in verwaltungsinternen Richtlinien vorgesehen sind oder nicht. Die Verwendung lärmoptimierten Asphalts im Rahmen zukünftiger Deckensanierungen ist daher eine zulässige Maßnahmenfestsetzung in einem Lärmaktionsplan. Es ist dann der Asphalttyp einzusetzen, der dem dann maßgeblichen aktuellen Stand der Technik entspricht.</p> <p>Dass auch bei Einführung der vorgesehenen Temporeduzierung die Grenzwerte der VLärmSchR-97 überschritten werden, macht die Maßnahme nicht unverhältnismäßig. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie zielt auf eine Senkung des Lärmpegels im Freien ab. Daher müssen alle geeigneten Maßnahmen ergriffen werden, um den <i>Umgebungslärm</i> zu senken. Dass dieses Ziel durch eine einzelne Maßnahme noch nicht vollständig erreicht werden kann, führt nicht dazu, dass die Maßnahme nicht durchgeführt werden dürfte. Passiver Schallschutz ist dann ggf. zusätzlich in Betracht zu ziehen.</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die Anordnung des Einsatzes von lärmoptimierten Asphalt nach dem dann maßgeblichen aktuellen Stand der Technik (derzeit LOA 5D) bleibt aufrechterhalten. Sobald eine turnusgemäße Deckensanierung ansteht, ist der Straßenbaulastträger zum Einsatz verpflichtet.</p> <p>Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bleibt aufrechterhalten, da nur auf diese Weise das Lärmniveau im Freien substantiell gesenkt werden kann.</p> <p>Nicht erforderlich</p>

Anlage 7

Lfd. Nr.	Träger öffentlicher Belange / Öffentlichkeit	Einwand zum Entwurf des Lärmaktionsplans vom 23.10.2014	Stellungnahme der Stadtverwaltung	Abwägung
		<p>ge der Ansprüche bleibt, bis die Verkehrszahlen der Straßenverkehrszählung von 2015 zur Verfügung stehen, die Straßenverkehrszählung von 2010.</p> <p><i>11.2 Abwägung und Festsetzung der Maßnahmen für die nächsten 5 Jahre bei der Lärmaktionsplanung II</i></p> <p>sowie</p> <p><i>11.2.1 Landes- und Kreisstraßen</i></p> <p>Alle Abschnitte wurden nach Priorisierung überprüft. Zum Einbau von lärmindernden Belägen/LOA 5D wird auf die Erläuterung 10.4.1 verwiesen und zu den verkehrsreduzierenden Maßnahmen auf Punkt 10.4.3.</p>	<p>Siehe oben</p>	<p>Siehe oben</p>
4	Leo und Resi Schmetz	<p>Maßnahmen werden begrüßt. Im Bereich Düsseldorfer Str./Neanderstr. werden folgende Empfehlungen vorgetragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bessere Ampelabstimmung („grüne Welle“) - Überlegungen zu Kreisverkehren statt Ampelanlagen an den Kreuzungen Düsseldorfer Str./Hubbelrather Str. und Düsseldorfer Str./Morper Str. - Einführung eines „Grünpfeils“ (§ 37 Abs. 2 Nr. 1 S. 8 StVO) an der Kreuzung Düsseldorfer Str./Hubbelrather Str. in Richtung Hubbelrath und an der Kreuzung Düsseldorfer Str./Morper Str. in Richtung Morper Str. mit dem Ziel besseren Verkehrsflusses - Ersetzung der Ampelanlagen auf der Neanderstr./Ecke Gink und auf der Düsseldorfer Str./Höhe Rosenhof durch Zebrastreifen 	<p>Die Stadt Erkrath begrüßt das Einbringen von Vorschlägen aus dem Kreis ihrer Bürger und wird daher die Vorschläge an die Straßenverkehrsbehörde und den Straßenbaulastträger weitergeben.</p>	<p>Die Vorschläge werden an die Straßenverkehrsbehörde und den Straßenbaulastträger zur Prüfung weitergegeben.</p>

Anlage 7

Lfd. Nr.	Träger öffentlicher Belange / Öffentlichkeit	Einwand zum Entwurf des Lärmaktionsplans vom 23.10.2014	Stellungnahme der Stadtverwaltung	Abwägung
		mit dem Ziel flüssigeren Verkehrs - Zusätzliche Hinweise auf die geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen hinter der Kreuzung Düsseldorfer Str./Hubbelraher Str. in Richtung Ortsmitte Erkrath		