

Fortschreibung der Lärmaktionsplanung 2024

Lärmaktionsplan der Stufe 4 für die Stadt Kleve

in Verbindung mit dem Lärmaktionsplan der Stufe 2 für die Stadt Kleve (2016)
und dem Lärmaktionsplan der Stufe 3 für die Stadt Kleve (2018)

03.07.2024

FB 64 - Klimaschutz, Umwelt und Nachhaltigkeit

2024 | Stadt Kleve | Minoritenplatz 1 | 47533 Kleve | www.kleve.de



Inhalt

1 Ausgangslage und Zielsetzung	3
2 Grundlagen	4
2.1 Gesetzliche Grundlagen	4
2.1.1 <i>Rechtlicher Hintergrund & Mindestanforderungen</i>	4
2.1.2 <i>Geltende Auslösewerte</i>	6
2.2 Zuständige Behörde.....	6
2.3 Beschreibung der Örtlichkeit.....	6
3 Lärmaktionsplanung	7
3.1 Beschreibung der zu berücksichtigenden Lärmquellen.....	7
3.2 Analyse der Lärm- und Konfliktsituation	8
3.2.1 <i>Ergebnisse der Lärmkartierung</i>	8
3.2.2 <i>Bewertung der Lärmkartierung</i>	10
3.3 Maßnahmenkatalog der Lärminderung.....	10
3.3.1 <i>durchgeführte Maßnahmen</i>	10
3.3.2 <i>laufende Maßnahmen</i>	13
3.3.3 <i>Maßnahmen aus Stufe 2 mit berechnetem Minderungspotential</i>	15
3.3.4 <i>Langfristige Strategie</i>	15
3.4 Ruhige Gebiete	15
3.4.1 <i>Maßnahmen zum Schutz Ruhiger Gebiete</i>	16
4 Öffentlichkeitsbeteiligung.....	18
5 Ausblick	20
6 Quellen	21
7 Abbildungen.....	21
Anhang	22
Anhang I.....	22

1 Ausgangslage und Zielsetzung

Der Ursprung der Lärmaktionsplanung liegt in der EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) aus dem Jahr 2002, welche 2005 aufgrund der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in deutsches Recht übergegangen ist. Ziele der Richtlinie und der §47 a-f BImSchG sind, regionale Konzepte zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Zunächst waren in der ersten Stufe neben Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohner*innen alle regionalen, nationalen und grenzüberschreitenden Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr zu berücksichtigen. Hinzu kamen Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr. In der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung ist neben Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohner*innen eine Lärminderungsplanung für alle regionalen, nationalen und grenzüberschreitenden Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr und alle Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr zu erstellen. In Ballungsräumen sind neben den Hauptlärmquellen auch weitere darin gelegene Lärmquellen zu kartieren, soweit diese sonstigen Lärmquellen erheblichen Umgebungslärm hervorrufen.

Die Stufe 3 stellt eine Fortschreibung der Stufe 2 dar, gleichzeitig konnte aufgrund der Lärmkartierung eine Überprüfung der Lärmsituation im Vergleich zu den Kartierungen aus dem Jahr 2012 erfolgen.

Die Stufe 4 stellt ebenfalls eine Fortschreibung der Stufen 2 und 3 dar, allerdings ist die Vergleichbarkeit der Ergebnisse mit denen der letzten Stufen nicht oder nur in Teilen gegeben, da in Stufe 4 ein neues europaweit einheitliches Berechnungsverfahren angewandt wurde, welches auch in zukünftigen Lärmkartierungen zum Einsatz kommen wird.

Im Anschluss an die Lärmkartierung müssen in einem weiteren Schritt Lärmprobleme und Lärmauswirkungen durch die Aufstellung und Umsetzung von Lärmaktionsplänen angegangen werden. In diesen Lärmaktionsplänen sind geeignete Maßnahmen zur kurz-, mittel- und langfristigen Verminderung der Geräuschbelastung festzulegen. Gemäß §47d BImSchG werden die aufgestellten Lärmaktionspläne alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.

Da sich die Stufe 4 methodisch nur im Bereich der Messwerte und Berechnung der Belastetenzahlen von der Stufe 2 unterscheidet und die Inhalte des Lärmaktionsplans der Stufe 2 für die Stadt Kleve vom 05. August 2016, erstellt von der TÜV Rheinland Energy GMBH im Auftrag der Stadt Kleve, weiterhin in großen Teilen Gültigkeit besitzen, wird dieser als Grundlage für die Ausführungen der Stufe 4 herangezogen und daher immer wieder auf Inhalte des Gutachtens verwiesen. Weiterhin ist der Aktionsplan der Stufe 4 nicht als eigenständiges Gutachten, sondern nur in Verbindung mit dem Gutachten der Stufe 2 zu betrachten. Viele Kriterien zur Erfüllung der Mindestanforderung sind bereits im Lärmaktionsplan der Stufe 2 enthalten.

Die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW werden dargelegt und bewertet. Geplante, bereits durchgeführte Maßnahmen und die langfristige Strategie, sowie Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete werden in ihrem aktuellen Sachstand dargestellt. Die im Lärmaktionsplan genannten Maßnahmen stehen in Abhängigkeit weiterer Planungen und Verfahren. Vor möglichen Umsetzungen sind die aktuellen Entwicklungen zu prüfen und die Verfahrensstände zu berücksichtigen, wodurch eine Umsetzbarkeit der einzelnen Maßnahmen gegebenenfalls neu zu bewerten ist.

2 Grundlagen

2.1 Gesetzliche Grundlagen

2.1.1 Rechtlicher Hintergrund & Mindestanforderungen

Die Lärmaktionsplanung ist in den §47 a bis f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) rechtlich verankert. Ursprung ist die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG), welche durch die Änderung des Immissionsschutzgesetzes in deutsches Recht übernommen wurde.

Für die Untersuchung und Aufstellung des Lärmaktionsplans der 4. Stufe gelten die gleichen Kriterien wie in der Stufe 2 und der Stufe 3. Die Stufe 4 stellt somit eine Fortschreibung der Stufen 2 und 3 dar, mit dem Hinweis, dass sich das Berechnungsverfahren zur Erfassung des Umgebungslärms geändert hat, sodass seit 2022 innerhalb der Europäischen Union ein einheitliches Berechnungsverfahren angewandt wird. Somit sind die Ergebnisse der Stufe 4 nicht mit den Ergebnissen in vorangegangenen Stufen vergleichbar.

Mit der Veröffentlichung der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (2002/49EG vom 25.06.2002) im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft trat diese am 18. Juli 2002 in Kraft (RL (EU) 2002). Erst mit der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist sie in deutsches Recht umgesetzt worden. In den §47 a-f des sechsten Teils der BImSchG „Lärminderungsplanung“ werden neben Anwendungsbereichen und Begriffsbestimmungen auch Aussagen zu Zuständigkeiten, Zeiträumen und Anforderungen an Lärmkarten und Lärmaktionspläne festgehalten. Nach §47 d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) haben die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden (§47 e BImSchG) Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Nach §47 d Abs. 2 BImSchG soll es auch Ziel dieser Lärmaktionspläne sein, „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen“. Lärmaktionspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen, ansonsten alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Nach §47d Abs. 5 werden die Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet (Stadt Kleve, 2016, S. 5).

Für die Durchsetzung von Lärminderungsplanungen sieht das BImSchG jedoch keine neue Rechtsgrundlage vor. Es wird darauf verwiesen, dass die Maßnahmen durch Anordnungen der zuständigen Träger der öffentlichen Verwaltung nach den geltenden Rechtsvorschriften durchzusetzen sind (BImSchG §47 Abs. 6). §47 d Abs. 6 BImSchG enthält also keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen. Dies bedeutet, dass für die zuständigen Behörden eine Umsetzung nur dann bindend sein muss, wenn nach geltendem Recht ein konkreter Lärmschutzanspruch vorliegt (z. B. nach der Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV). Ungeachtet dessen sind Maßnahmen im praktisch umsetzbaren Rahmen festzulegen. Die eigentliche Bedeutung der Lärmaktionsplanung besteht in der Verpflichtung zur Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens über Reihenfolge, Ausmaß und zeitlichen Ablauf von Sanierungsmaßnahmen. Für die planerische Herleitung der anzusetzenden Maßnahmen und den Nachweis des begründeten Vorgehens bedarf es einer Festlegung von planerischen Zielwerten (Stadt Kleve, 2016, S. 6).

Zuständig für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen in Nordrhein-Westfalen und die Festlegung von Maßnahmen sind die Kommunen. Das Land Nordrhein-Westfalen hat hierfür

einen Runderlass zur Durchführung der Lärmaktionsplanung herausgegeben (MUNLV 2008). Davon ausgenommen ist die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes: seit dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig (Stadt Kleve, 2016, S. 6).

Die Lärmaktionspläne müssen gemäß §47d Abs. 2 BImSchG u.a. folgende Mindestanforderungen der Anlage V der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen:

- eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind sowie
- die Benennung
 - der zuständigen Behörde,
 - des rechtlichen Hintergrunds,
 - aller geltenden Grenzwerte,
 - einer Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
 - einer Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angaben von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
 - das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,
 - der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung,
 - der Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten 5 Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
 - die langfristige Strategie,
 - finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse,
 - die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.

Für die Erstellung der durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) zur Verfügung gestellten Lärmkarten sind keine Messungen vor Ort durchgeführt worden. Die Lärmkartierung erfolgte anhand von Eingangsdaten aus dem Jahr 2022, welche im Vorfeld durch die Kommunen auf ihre Richtigkeit und Aktualität geprüft wurden, sodass diese dann in ein komplexes Rechenmodell eingegeben werden konnten. Die so berechnete Lärmausbreitung der Verkehrsstraßen ist in den Lärmkarten dargestellt.

Die für die Lärmaktionsplanung verwendeten Berechnungsverfahren sind methodisch unterschiedlich zu den gängigen Berechnungsverfahren im übrigen Lärmschutzrecht. Somit sind die Ergebnisse oftmals nicht direkt miteinander vergleichbar.

Im Rahmen der europäischen Harmonisierung wurde in der Stufe 4 eine europaweit einheitliche Berechnungsmethode eingeführt. Nach der Richtlinie (EU) 2015/996 der Europäischen Kommission vom 19. Mai 2015 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates mit Änderungen vom 19. Januar 2018 wird in der Stufe 4 der Lärmkartierung nach der Berechnungsmethode CNOSSOS-EU (Common Noise Assessment Methods) verfahren. Ebenfalls wird seit der 4. Stufe die Anzahl der lärmbelasteten Menschen nach der „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (BEB) ermittelt. Durch die in der Stufe 4 vorgenommenen Änderungen, sind die Lärmkarten der vierten Runde nicht oder nur schwer mit den Lärmkarten der vergangenen Runden vergleichbar. Da sich die Änderungen auf die Eingangsdaten, die Rechenverfahren und die Rundungsregel für Pegelklassen bezieht, werden beispielsweise häufig deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen, auch wenn sich die verkehrliche Situation nicht maßgeblich verändert hat. Insofern können auch die Effekte von zwischenzeitlich

durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen nur bedingt oder gar nicht aus den aktuellen Lärmkarten abgelesen werden.

Weitere Informationen bezüglich der Rechtsvorschriften, sowie der Vorgehensweise bei der Lärmkartierung finden sich in den LAI-Hinweisen zur Lärmkartierung, welche von der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz veröffentlicht wurden (Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz 2022).

2.1.2 Geltende Auslösewerte

Für die Lärmaktionsplanung der Stufe 4, wurde den Kommunen weitestgehend freigestellt, welche Auslösewerte sie zur Bewertung der jeweiligen Lärmsituationen ansetzen wollen. Für das Stadtgebiet Kleve gelten in der Stufe 4 die gleichen Auslösewerte wie bereits in den Stufen 2 und 3, welche sich nach dem Runderlass des MUNLV NRW vom 07. Januar 2008 richten. Demnach liegen die Auslösewerte für L_{den} (24h-Zeitraum) bei 70 db(A) und für L_{night} (Nacht-Zeitraum) bei 60 db(A).

2.2 Zuständige Behörde

Die Zuständige Behörde für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung ist die Stadt Kleve (Fachbereich 64 - Klimaschutz, Umwelt & Nachhaltigkeit - Minoritenplatz 1, 47533 Kleve - Herr Posdena Tel.: 02821/84 366, E-Mail: dirk.posdena@kleve.de /Herr Boekholt, Tel.: 02821/84 408, E-Mail: luc.boekholt@kleve.de).

Da Kleve kein Ballungsraum ist, erfolgte die Berechnung der Lärmbelastung für die Hauptverkehrsstraßen und nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume und für die Großflughäfen, durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW, für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Die Aufstellung des Lärmaktionsplans erfolgt durch die Stadt Kleve.

Die Gemeindekennziffer der Stadt Kleve lautet 05154036.

2.3 Beschreibung der Örtlichkeit

Am Unteren Niederrhein an der deutsch-niederländischen Grenze gelegen ist die Stadt Kleve eine mittlere kreisangehörige Stadt des Kreises Kleve im Regierungsbezirk Düsseldorf.

Die Stadt Kleve hat eine Stadtfläche von 97,75 Quadratkilometern und eine Einwohnerzahl von 55.118 (Stand: 15.12.2023).

Auch wie bereits in den Stufen 2 und 3 der Lärmaktionsplanung ist die Stadt entsprechend des §47b BImSchG als Nicht-Ballungsraum einzustufen. Daher sind bei der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung lediglich die Hauptverkehrsstraßen zu berücksichtigen.

3 Lärmaktionsplanung

3.1 Beschreibung der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Auf die Stadt Kleve einwirkende Hauptlärmquellen sind Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3.000.000 Kfz pro Jahr. Bei den zu kartierenden Straßen handelt es sich um die gleichen Straßen wie bereits in den Stufen 2 und 3 der Lärmaktionsplanung.

Straßengattung	Name
Bundesstraße	B 9
Bundesstraße	B 220
Landesstraße	L 362
Landesstraße	L 484



Straßennetz Kartierungsstufe 4, unmaßstäblich

Q: Stadt Kleve 2016

3.2 Analyse der Lärm- und Konfliktsituation

3.2.1 Ergebnisse der Lärmkartierung

Unter <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/> sind auf der Internetseite des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen die Ergebnisse der Lärmkartierung für die Öffentlichkeit abrufbar. Die Lärmkarten der 4. Runde wurden mit Daten aus 2022 berechnet, sie zeigen über das Jahr gemittelte Lärmpegel. Die Lärmkarten sind Grundlage für die Lärmaktionsplanung (Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW 2022).

Die erste Tabelle stellt die **geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen** in der Gemeinde dar, welche in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

LDEN dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	1179	980	1129	634	0

LNight dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	1018	1131	644	0	0

Weiterhin ist die **Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete** im gesamten Gemeindegebiet dargestellt:

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	5,06	1,35	0,03

Darüber hinaus liegt eine **geschätzte Gesamtzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude** vor:

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	1865	838	0
Schulgebäude	19	7	0
Krankenhausgebäude	1	0	0

Die Anzahl Betroffener wird nach der „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (BEB) ermittelt, entsprechend der Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie befinden sich die Berechnungspunkte zur Erstellung der Lärmkartierung an den jeweiligen Gebäudefassaden in 4 Metern über dem Gelände.

Da Lärm als eine Ursache für Beeinträchtigung des Wohlbefindens gilt und dauerhafte Lärmbelastungen ein gesundheitliches Risiko darstellen können, führen Dauerbelastungen ab 65 dB(A) am Tag und ab 55 dB(A) nachts unter Umständen zu einem signifikant erhöhten Gesundheitsrisiko. Oft zeigt sich dies sowohl im psychisch-mental, physischen aber auch im sozialen Wohlbefinden der Betroffenen. Die Auswirkungen sind individuell verschieden und hängen nicht selten von der Art der Lärmquelle ab. Nachgewiesen wurden Änderungen der Gehirnstromaktivität, aber auch schlechter Schlaf und Ausschüttung von Stresshormonen. Langfristig kann dies verstärkt zu hohem Blutdruck und Herzinfarkten führen. Erstmals wurden im Rahmen der Betroffenheitsanalyse für den Straßenverkehr auch

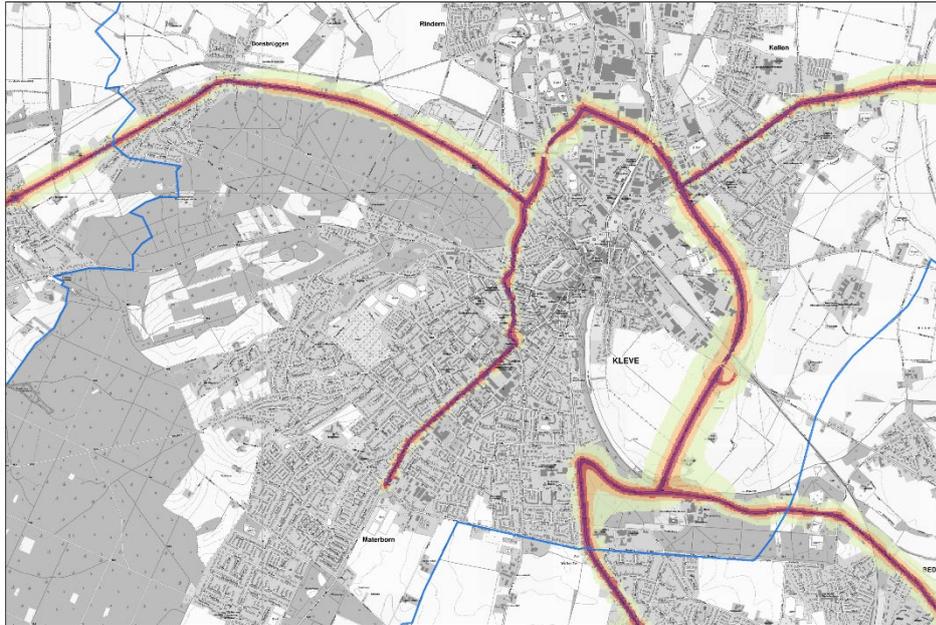
die Betroffenheiten für die Stadt Kleve bezüglich der Gesundheitsgefährdung abgeschätzt, welche mithilfe des Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen errechnet werden konnten.

Zahl der Fälle starker Belästigung: 784

Zahl der Fälle starker Schlafstörungen: 196

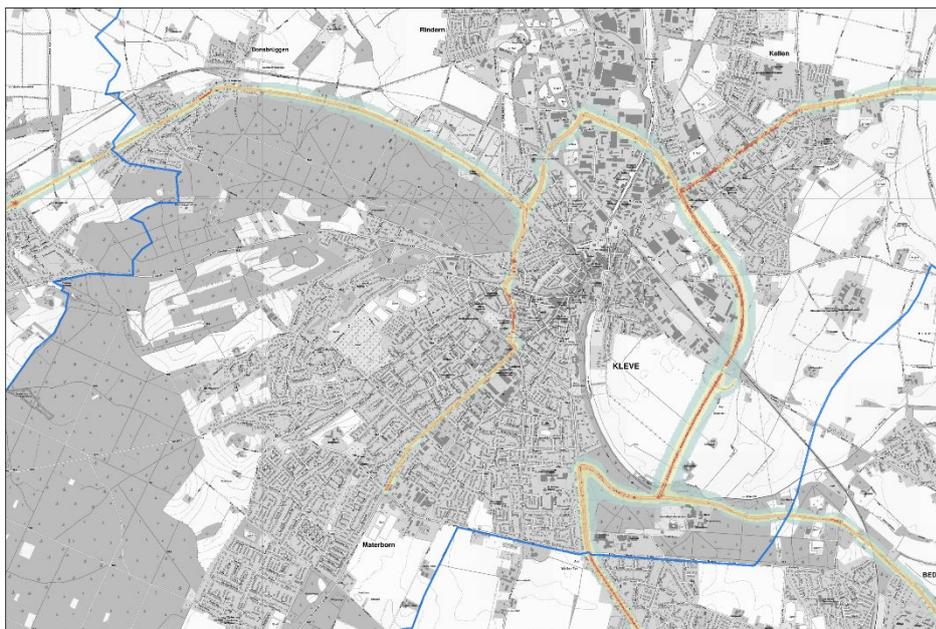
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten: 2

Die folgenden Karten zeigen Ausschnitte der kartierten Straßen auf dem Klever Stadtgebiet für den 24-Zeitraum LDEN sowie den Nacht-Zeitraum LNIGHT.



Ausschnitt der Rasterlärmkarte für den 24h-Zeitraum, unmaßstäblich

Q: LANUV NRW 2023



Ausschnitt der Rasterlärmkarte für den Nacht-Zeitraum, unmaßstäblich

Q: LANUV NRW 2023

3.2.2 Bewertung der Lärmkartierung

Im Vergleich zu den vergangenen Lärmaktionsplänen der Stufen 2 und 3, bei welchen die Lärmkartierungen ebenfalls vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen durchgeführt wurden, sind die geschätzten Betroffenenzahlen der vergangenen Stufen aufgrund der neuen Berechnungsmethode nicht mehr mit den aktuell ermittelten Zahlen vergleichbar.

Im 24-Stunden-Zeitraum (Tag-Abend-Nacht), für welchen die Überschreitung von 70 dB(A) als Auslösewert für die Lärmaktionsplanung gilt, sind insgesamt nach den Werten der Lärmkartierung 634 Menschen mit Pegeln von über 70 dB(A) belastet.

Für den Nachtzeitraum, für welchen die Überschreitung von 60 dB(A) als Auslösewert für die Lärmaktionsplanung gilt, sind insgesamt nach den Werten der Lärmkartierung 644 Menschen mit Pegeln von über 60 dB(A) belastet.

Insgesamt unterliegen entsprechend der Lärmkartierung 1.38 Quadratkilometer des gesamten Stadtgebietes im 24-Stunden-Zeitraum Pegeln zwischen 65 und 75 dB(A). Aus der Rasterlärmkarte LDEN ist die Verteilung der Belastungen über das Stadtgebiet ersichtlich. Abschnittsweise sind B 9 und B 220 von wenig bis keiner Wohnbebauung umgeben, so dass in diesen Bereichen auch entsprechend wenig Personen belastet werden.

Da keine erheblichen (wohn-)baulichen Veränderungen entlang der kartierten Straßen in den vergangenen Jahren stattgefunden haben kann weiterhin von den in Stufe 2 herausgearbeiteten Belastungsschwerpunkten ausgegangen werden.

Diese liegen in den Bereichen B 220 Emmericher Straße im Bereich Kreuzung Klever Ring (B9) bis Abzweige Olmerstraße / Banndeich sowie im Bereich der L484 Ringstraße-Römerstraße - Gruftstraße ab Lindenallee bis Kreuzung Tiergartenstraße / Klever Ring (B9).

3.3 Maßnahmenkatalog der Lärminderung

Allgemeine Maßnahmen zur Lärminderung im Straßenverkehr wurden bereits in den vergangenen Stufen der Lärmaktionsplanung vorgestellt und können daher den Abbildungen und Tabellen auf den Seiten 26 - 29 des Lärmaktionsplans der Stufe 2 entnommen werden. Dort sind die in der Lärmaktionsplanung üblichen Maßnahmenkategorien, deren Umsetzungszeiträume, Minderungspotentiale sowie Verantwortlichkeiten zusammenfassend dargestellt worden. Die genaue Lärminderungswirkung von Maßnahmen hängt aber von der jeweiligen konkreten Ausgangssituation und der umgesetzten Maßnahme bzw. Maßnahmenkombinationen ab und muss fallweise berechnet werden (Stadt Kleve 2016).

3.3.1 durchgeführte Maßnahmen

Folgende Maßnahmen mit lärmreduzierender Wirkung wurden bisher von der Stadt Kleve umgesetzt (Stadt Kleve 2016; Stadt Kleve 2018):

Deckenerneuerung von Straßenabschnitten

Durchführung einer Oberflächenbehandlung von städtischen Straßenabschnitten mittels Splittauftrag zur Verlängerung der Haltbarkeit der Fahrbahndecke um weitere 10 Jahre. So wurde der städtische Teilbereich der Tiergartenstraße bereits stadteinwärts einer Fahrbahndeckenerneuerung und stadtauswärts einer Oberflächenbehandlung unterzogen.

Einbau lärmindernden Asphalts

In der Stadt Kleve wird bereits seit Jahren lärmindernder Splittmastix-Asphalt bei stark frequentierten Straßen eingesetzt (z. B. Hafenstraße). Ein solcher Asphalt wird bei Deckenerneuerungen auf Hauptverkehrsstraßen eingebaut. Weiterhin wurde bei der

Sanierung der Kreuzung im Bereich Tiergartenstraße / Gruftstraße / B 9 im Frühjahr 2016 ein Straßenbelag mit Lärminderungspotential umgesetzt.

Radverkehrskonzept

Bereits seit 2011 engagiert sich die Stadt Kleve für die Förderung des Radverkehrs als Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW und im Zukunftsnetz Mobilität. Durch verschiedene bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen im Stadtgebiet Kleve wurde ein „fahrradfreundliches Klima“ geschaffen und die Nutzung des Rades gefördert. Insbesondere wurden bereits Streckenmaßnahmen sowie Knotenpunktmaßnahmen umgesetzt. Hierbei handelt es sich etwa um eine Radwegeüberfahrt im Bereich Steinstraße/Bahndamm mit der Einrichtung der Vorfahrt für den Radverkehr. Darüber hinaus wurden verbesserte Querungsbedingungen über vorgezogene Seitenräume, Mittelinseln, sowie aufgeweitete Radaufstellstreifen eingerichtet. Die Aufhebung der Benutzungspflicht wird auf Stadtstraßen überprüft, „Fahrradparker“ in der Innenstadt und an Schulstandorten ausgebaut und die Fahrradwegweisung auf dem Stadtgebiet ergänzt. Darüber hinaus wurden eine Vielzahl von Fahrradstraßen (z.B. Gemeindegeweg, Ackerstraße) im Stadtgebiet eingerichtet sowie nach Prüfung mehrere Einbahnstraßen z.B. Graf-Otto-Straße, Grabenstraße und Bensdorpstraße für den Radverkehr geöffnet. Den Radverkehrsfluss beschränkende Hindernisse wie etwa Umlaufschranken wurden bereits an mehreren Stellen des Stadtgebiets entfernt. Auch die Einrichtung von Querungsanlagen an verschiedenen Knotenpunkten trägt zu einem verbesserten Verkehrsfluss für Radfahrer bei. Zur Förderung des Radverkehrs ist die fahrradfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten zur Sicherung der Querungsvorgänge von Bedeutung. Neben baulichen Optionen bieten lichtsignaltechnische Optimierungen von Ampelschaltungen für den nichtmotorisierten Verkehr (u.a. Fuß-/Rad-/ÖPNV-Beschleunigung) ein Potential, um den Fuß- und Radverkehr zu erhöhen. Nach Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern wurden lichtsignaltechnische Verbesserungen der Ampelanlagen für den Radverkehr umgesetzt (Knoten Triftstraße K10/Albersallee, Emmericher Str. B220/Postdeich, Tiergartenstr./B9, Nassauerallee B9/Querallee). Des Weiteren tragen Maßnahmen wie die Einrichtung aufgeweiteter Radaufstellstreifen vor Ampelanlagen an der Merowinger- und Römerstraße zu einer erhöhten Verkehrssicherheit der Radfahrer und einer vereinfachten Überquerung von Knotenpunkten bei. Neben Planung und Ausbau von Querungsanlagen konnten Strecken beziehungsweise Knotenpunkte unter Beteiligung der Straßenbaulastträger unter Berücksichtigung des Radverkehrs (z.B. Knoten Gruftstraße L 484 / Tiergartenstraße/Klevert Ring B9) weiterentwickelt werden. Auf einigen Straßen, wie zum Beispiel unter anderem die Hafensstraße, Bahnhofstraße, Albersallee und Wasserburgallee, wurde die Benutzungspflicht für die Radwege aufgehoben, so dass der Radfahrer nun frei entscheiden darf, ob er die Fahrbahn mitbenutzt. Zur Ergänzung des Radverkehrsnetzes sind möglichst konfliktfrei und zügig befahrbare Radpendlerrouten in der Planung (Radweg Spoykanal, Radschnellwegverbindung Kleve-Emmerich) bzw. bereits umgesetzt (Europa-RadBahn, Alleenradweg Kleve-Xanten). Der Um-/bzw. Abbau von Umlaufsperrern auf Radwegen sowie der Ausbau von Querungshilfen für Radfahrer im Stadtgebiet wird auch weiterhin stetig verfolgt. Um mehr Handlungsmöglichkeiten für den Fußgänger- und Radverkehr zu schaffen, ist eine Bündelung des Kfz-Verkehrs und einer damit einhergehenden Überprüfung des Vorbehaltsnetzes sinnvoll. Im Stadtgebiet wurden bereits verschiedene Verkehrsberuhigungen (Fußgängerzone, Verkehrsberuhigter Bereich, Tempo 30) in sensiblen Bereichen geschaffen. Mit den Verkehrsberuhigungen soll die Aufenthaltsqualität verbessert werden (z.B. Kavarinerstraße als verkehrsberuhigter Bereich). Die stetige Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept führt fortwährend zu einer Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr. Somit wächst auch der Anreiz für den Bürger, auf das Rad umzusteigen.

Weiterhin werden im Rahmen der Umsetzung der Maßnahmen zur fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt auch solche Maßnahmen berücksichtigt, welche eine Optimierung für den fußläufigen Verkehr im Sinne einer Nahmobilitätsförderung bewirken. Bahnhöfe sind potentielle Mobilstationen mit einer Schlüsselrolle zur Verkehrswende. Durch die Errichtung einer Bike & Ride-Anlage und der im Bau befindlichen Radstation am Bahnhof wird auch der

Nah- und Radverkehr in Kleve noch attraktiver und es ergeben sich insbesondere zusätzliche Potentiale im Hinblick auf eine angestrebte vernetzte Mobilität.

Bau der Europa-RadBahn:

Mit dem Projekt der Europa-RadBahn sollte eine grenzüberschreitende Radwegeverbindung zwischen Kleve und der Stadt Nimwegen in den Niederlanden geschaffen werden. Durch das Projekt entstand ein Angebot an die Bevölkerung, die Städte Kranenburg, Groesbeek und Nimwegen bequem mit dem Fahrrad erreichen zu können.

Der Ausbau der Europa-RadBahn ist abgeschlossen. Die Radstrecken auf dem Klever Stadtgebiet, sowie des Abschnitts Kleve-Kranenburg, wurden im Mai 2019 fertiggestellt. Dadurch wurde das Angebot zur Nutzung des Fahrrades erweitert und optimiert. Außerdem wurde dadurch die Wahl des Verkehrsmittels Fahrrad weiterhin begünstigt.

Fußgängerverkehr

Im Innenstadtbereich der Stadt Kleve besteht bereits ein gut ausgebautes, engmaschiges Fußwegenetz mit breiten Gehwegbereichen, welche einen ausreichenden Abstand der Emissionsquelle zur angrenzenden Bebauung ermöglicht und gleichzeitig für den Fußgänger subjektiv als positiv empfunden wird. Zudem existieren an mehreren Stellen Maßnahmen zur Verbesserung der sicheren Überquerbarkeit von Straßen in Form von Mittelinseln, welche gleichzeitig zu einer Anpassung des Geschwindigkeitsniveaus und des Verkehrsflusses beitragen.

Ein gut ausgebautes Fußwegenetz kann ebenso wie eine gute Radverkehrsinfrastruktur sowohl der Lärminderung als auch der Verkehrssicherheit dienen und ist aus diesem Grund besonders positiv zu bewerten.

Parkraumbewirtschaftung

Im Zuge der geplanten Bebauung in der Unterstadt (Hochschule Rhein-Waal und Neues Stadtquartier Minoritenplatz) ergibt sich ein erhöhter Bedarf an Stellplätzen. Für die Hochschule Rhein-Waal wurde bereits eine zweigeschossige Garage eingerichtet. Im Bereich Minoritenplatz sind weitere Tiefgaragenstellplätze vorgesehen, die über den Kreisverkehr Hafenstraße / Ludwig-Jahn-Straße erschlossen werden sollen. Durch die Bebauung würden dann voraussichtlich 207 Stellplätze (Parkplatz Minoritenplatz) entfallen, die aber durch das neue Tiefgaragenkonzept ersetzt werden.

In der Gesamtbilanz besteht somit entsprechend des „Fachbeitrag Mobilität“ kein Bedarf an neuen Stellplätzen im zentralen Bereich der Stadt Kleve [19].

Durch das umgesetzte Parkleitsystem konnte eine einheitlichere Auslastung der Parkplätze erreicht werden.

Förderung klimafreundlicher Mobilität

Auf dem Gelände der Stadtwerke Kleve ist eine E-Car- Solar-Ladestation vorhanden. Darüber hinaus werden sukzessive im Stadtgebiet E-Ladestationen ausgebaut. Durch die Maßnahmen werden Anreize für die Nutzung dieser Art der Fortbewegung geliefert, die dazu beitragen, Elektro-Mobilität im Alltag nutzbar zu machen. Zur Förderung von alternativen Fortbewegungs- und Transportweisen und zum lokalen Umdenken zur klimafreundlichen Mobilität werden den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Kleve seit 2021 elektrische Lastenräder kostenlos zur Verfügung gestellt. Die Lastenräder dienen als Multiplikatoren und sollen Dritte zur Nutzung oder Anschaffung weiterer Lastenrädern ermutigen.

In Kleve bietet ein Carsharing-Unternehmen gemeinschaftlich genutzte Autos als Mobilitätsalternative an, welche den eigenen Pkw und den ÖPNV ergänzen sollen. 2016 hat die Stadt Kleve in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn und dem örtlichen Verkehrsunternehmen ein „Flinkster“-Angebot, bestehend aus drei Carsharing-Stationen mit jeweils einem Kleinwagen installiert (Bahnhof P&R Parkplatz, Emmericher Straße, Autozentrum Ebber Kleve).

ÖPNV/SPNV

Die Stadt Kleve verfügt über ein ÖPNV-Netz, das größtenteils in Bussen bedient wird. Hinzu kommen eine Schnellbus-Linie in Richtung Nijmegen (Niederlande) und ein Regionalexpress in Richtung Düsseldorf. Ein Großteil der Linien hat seinen Start- und Endpunkt am Klever Bahnhof, sodass durch das Busnetz nahezu alle Stadtteile mit dem Zentrum verbunden werden. Zur Erreichung des Klever Bahnhofs steht ein Park+Ride-Parkplatz zur Verfügung. Bike+Ride-Anlagen sind in Kleve derzeit nicht gesondert ausgewiesen, allerdings stehen den Radfahrern am Bahnhof Abstellmöglichkeiten zur Verfügung (s. Radverkehrskonzept).

Zusätzlich hat die Stadt Kleve mit dem „KleveMobil“ 2021 ein Pilotprojekt im On-Demand-Verkehr gestartet. On-Demand-Shuttles sind für den ländlichen Raum eine innovative Möglichkeit, die Lücke zwischen ÖPNV und dem eigenen Auto zu schließen. Mit dem „KleveMobil“ will die Stadt Kleve den ÖPNV im ländlichen Raum komfortabler machen und die ökologisch vorteilhafte Wirkung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region weiter stärken.

3.3.2 laufende Maßnahmen

Stadtentwicklungskonzept

Der Rat der Stadt Kleve hat bereits am 20.05.2009 das Stadtentwicklungskonzept Kleve als handlungsleitende Grundlage für die künftige Entwicklung Kleves beschlossen. Das Konzept ist gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB als städtebauliches Entwicklungskonzept in der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Das Stadtentwicklungskonzept dient als Wegweiser für die zukünftige Entwicklung und Positionierung der Stadt. Es zeigt Potenziale und Schwächen verschiedener Funktionen der Stadt auf und formuliert darauf aufbauend unter dem Leitbild „Qualität vor Quantität“ Zielaussagen und Handlungsfelder, an denen zukünftige, für die Stadtentwicklung relevante Planungen und Entscheidungen auszurichten sind. Dazu zählt u.a. das Handlungsfeld der Innen- vor der Außenentwicklung. Unter dieser Maxime soll sich die Siedlungsflächenentwicklung vorrangig auf die Nachverdichtung, Schließung von Baulücken, Arrondierung von Siedlungsrändern und Wiedernutzung/ Umstrukturierung von Flächen innerhalb des bereits bebauten Stadtgebiets konzentrieren, um gleichzeitig den Freiraum zu schonen.

Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung ist eine weitere Zielaussage des Stadtentwicklungskonzeptes, diese Entwicklung gilt es daher entsprechend in der Bauleitplanung zu beachten. Dadurch sind wesentliche Grundsätze, welche zu einer Verringerung des Verkehrsaufkommens beitragen bzw. eine Minimierung vorantreiben, bereits fest in der Bauleitplanung der Stadt Kleve verankert.

Umgehungsstraßen

Bei Inbetriebnahme der B 220 n kann mit einer Entlastung der Ortsdurchfahrt Kellen sowie der B 220 und B 9 in den entsprechenden Bereichen gerechnet werden.

Im Hinblick auf die Ergebnisse der Lärmkartierung kann davon ausgegangen werden, dass die Anzahl der Durchfahrten im „Hotspot“ Emmericher Straße, und somit die Belastung, zurückgehen wird. Dies ist jedoch nach Inbetriebnahme der B 220 n zu überprüfen. Das Planfeststellungsverfahren für die B 220 n findet derzeit statt und ist noch nicht abgeschlossen.

Mobilitätsentwicklungskonzept

Am 20. März 2019 hat der Rat der Stadt Kleve die Fortschreibung des Klimaschutzfahrplans beschlossen. Dieser beinhaltet die Handlungsmaßnahme „Verkehrsentwicklungsplan & Strategie 2030“. Das Büro BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH wurde 2020 zur Erstellung des Mobilitätsentwicklungskonzeptes beauftragt. Das Mobilitätsentwicklungskonzept ist eine ganzheitliche Strategie um nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern und den Modal-Split-Anteil von klimafreundlichen Verkehrsträgern zu steigern. Der Rat der Stadt Kleve hat somit am 17.05.23 das Mobilitätsentwicklungskonzept für die Stadt Kleve als handlungsorientierte Grundlage für die

künftigen Entwicklungen im Bereich der Stadt- und Verkehrsplanung Kleves beschlossen. Die Leitlinien des Mobilitätsentwicklungskonzeptes setzen sich aus den Themen der „klimaschonenden Mobilität“, der „vernetzten Mobilität“ und der „Sicherung der Mobilität für alle“ zusammen. Zudem wurde im Rahmen des Radverkehrskonzeptes ein zu erreichendes Modal Split von 25% Radverkehr beschlossen. Bei den Maßnahmen des Konzeptes handelt es sich um Oberbegriffe, die sich in konkrete Einzelvorhaben aufspalten. Die Maßnahmen werden priorisiert hinsichtlich Klimaschutz und Umsetzungsorientierung. Bei den Einzelvorhaben handelt es sich um konkret im Stadtgebiet verordnete bauliche oder verkehrliche Vorhaben. Für das Jahr 2024 wurde eine Liste mit 51 Einzelvorhaben erarbeitet, u.a. Prüfung und Anpassung des Vorbehaltsnetzes (Geschwindigkeitskonzept), Neustrukturierung der Parkraumbewirtschaftung (zur Schaffung von neuen Handlungsmöglichkeiten für den Fußgänger- und Radverkehr, Intensivierung von Parkraum- und Geschwindigkeitskontrolle und Überarbeitung der Stellplatzsatzung. Die Einzelvorhabenliste bildet zusätzlich auch eine Grundlage für ein Controlling und die Personal- und Haushaltsmittelplanung.

Fahrradstation an der ÖPNV- und SPNV-Haltestelle am Bahnhof

Im Rahmen der Umgestaltung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes beabsichtigt die Stadt Kleve im Umfeld des Bahnhofs und des Zentralen Omnibus Bahnhofes ein ausreichendes und nutzergerechtes Angebot von Stellplätzen für den Radverkehr mit ergänzenden Service-Angeboten zu schaffen. Aus diesem Grund plant die Stadt Kleve als kommunaler Träger zur weiteren Nahmobilitätsförderung eine Fahrradstation im „DeinRadschloss“-System für die Nutzer*innen zu betreiben. Durch die Errichtung einer Fahrradstation wird nicht nur der Bahnhof in Kleve aufgewertet; auch der Nah- und Radverkehr in Kleve wird noch attraktiver gestellt, insbesondere ergeben sich zusätzliche Potentiale im Hinblick auf eine angestrebte vernetzte Mobilität. Der Bau und Betrieb der Radstation fügt sich neben den bereits erfüllten Kriterien für eine Mobilstation (Car-Sharing, Fahrradabstellanlagen, P&R Anlage) als weiteres positives Element in das Gesamtkonzept Bahnhofsumfeld als Mobilstation ein. Die Radstation soll in 2024 eröffnet werden.

Fußgängerverkehr

Die Anlage oder Verbreiterung von Gehwegen erfolgt im Zuge von Um-/Neubauten (z.B. Spycckstraße).

Im Rahmen der Förderung aus dem Integrierten Handlungskonzept ist eine Konzeption für ein Besucherleitsystem in der Innenstadt von Kleve erstellt worden. Zielsetzung ist es, den Besucherinnen und Besuchern die Innenstadt besser zu erschließen und auf die Sehenswürdigkeiten hinzuweisen. Durch eine Kombination von Wegweisungselementen mit Piktogrammen und Infotafeln an prägnanten Stellen soll die Orientierung in der Innenstadt optimiert werden. Die Umsetzung der Konzeption „Besucherleitsystem“ soll in 2024 erfolgen.

Landesgartenschau 2029 in Kleve

Die Stadt Kleve hat den Zuschlag für die Ausrichtung der Landesgartenschau 2029 bekommen und freut sich darauf, gemeinsam mit der Stadtgesellschaft eine großartige Landesgartenschau zu organisieren. Im Rahmen der Landesgartenschau bietet sich die besondere Gelegenheit, die anstehenden Projekte und Maßnahmen, welcher der Stadtentwicklung zugutekommen, mit externer Unterstützung und in einem Bruchteil der eigentlich anzusetzenden Zeit voranzubringen. Beispielsweise wird die Klever Promenade, als Kernelement der Daueranlagen, überarbeitet. Ebenso wird das für die Landesgartenschau verbesserte Wegenetz auch nach dem Ausstellungsjahr erhalten bleiben und bietet der Klever Bevölkerung und Besuchenden auch in Zukunft attraktive und erlebnisreiche Wegverbindungen durch eine besondere Landschaft.

3.3.3 Maßnahmen aus Stufe 2 mit berechnetem Minderungspotential

Die Berechnungen der TÜV Rheinland Energy GmbH haben gezeigt, dass durch Maßnahmen wie die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h bzw. von 70 auf 50 km/h, ein LKW-Nachfahrverbot auf den entsprechenden Abschnitten der Belastungsschwerpunkte oder den Bau der Umgehungsstraßen eine Reduzierung der Anzahl belasteter Personen herbeigeführt werden kann. Die Ergebnisse können der Wirksamkeitsanalyse auf den Seiten 37 und 39 der Lärmaktionsplanung der Stufe 2 entnommen werden (Stadt Kleve 2016).

Auch zum jetzigen Zeitpunkt kann von einer Reduzierung der Anzahl Betroffener bei Durchführung der Maßnahmen ausgegangen werden. Da sich seit der letzten Berechnung die bauliche Situation nicht maßgeblich verändert hat, wird auf eine erneute Berechnung verzichtet. Die mögliche Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen wird jedoch erneut überprüft.

Bei Umsetzung einer der Maßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass die Anzahl belasteter Personen, im Rahmen der möglichen Pegelreduzierung einer jeweiligen Maßnahme, in Hinblick auf ihre real vorhandenen Pegelbelastungen entlastet wird.

Umsetzungsmöglichkeiten der Maßnahmen mit berechnetem Lärminderungspotential:

Da es sich hier um eine Landesstraße sowie Bundesstraßen handelt, obliegt die Umsetzung der genannten Maßnahmen dem Straßenbaulastträger (Landesbetrieb Straßenbau NRW). Dieser wurde mit Schreiben vom 29.04.2024 um erneute Prüfung und Stellungnahme gebeten.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, sowie der Tatsache, dass die entsprechenden Straßen nicht Eigentum der Stadt Kleve sind, ist eine Verfolgung größerer baulicher Maßnahmen, welche die Straßenraumgestaltung betreffen, nicht zielführend. Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung oder der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans wurden nicht beschlossen.

3.3.4 Langfristige Strategie

Auch zukünftig setzt die Stadt Kleve, wie bereits in der Lärmaktionsplanung der Stufen 2 und 3 benannt, langfristig auf Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrs sowie auf Maßnahmen zur Änderung der Fortbewegungsgewohnheiten in der Bevölkerung hin zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel.

3.4 Ruhige Gebiete

Entsprechend § 47d Abs. 2 BImSchG sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung auch ruhige Gebiete zu benennen, die gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen sind. Definiert werden die ruhigen Gebiete dabei als von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, für welches ein festgelegter Lärmindex für alle Lärmarten nicht überschritten wird bzw. welches im ländlichen Raum keinem Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm ausgesetzt ist. Dies bedeutet, dass die künftigen Planungen zur Stadtentwicklung hinsichtlich der Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete bzw. die Auswirkungen auf die Lärmsituation zu überprüfen sind.

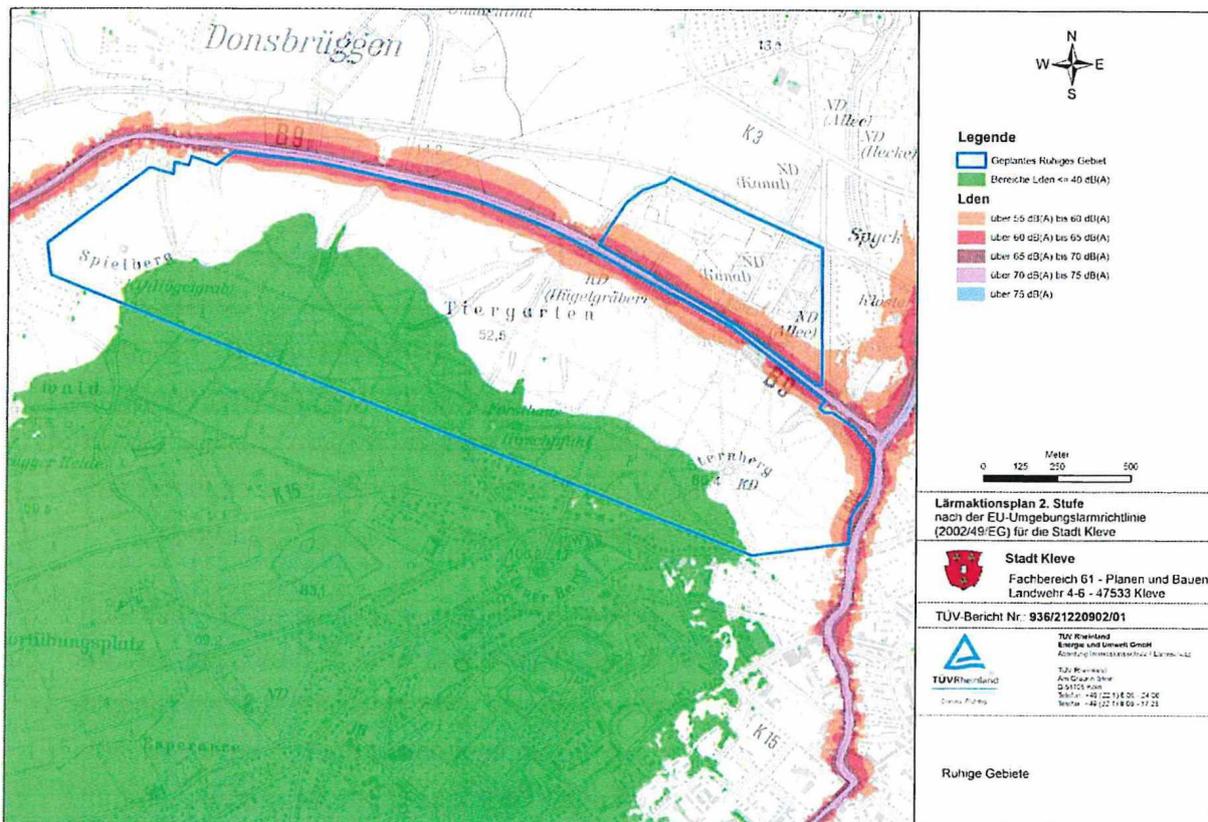
Ein „ruhiges Gebiet“ ist in der Umgebungslärmrichtlinie nicht genau definiert, sondern kann durch Festsetzung der Kommune bestimmt werden. Verbindliche Vorgaben für die Festlegung ruhiger Gebiete gibt es demnach nicht. Die Auswahl und Festlegung erfolgt

demzufolge durch die Gemeinde im Einvernehmen mit den jeweiligen Planungsträgern. Ruhige Gebiete bestehen sowohl in Ballungsräumen als auch auf dem Land.

Bei potenziellen ruhigen Gebieten handelt es sich vorrangig um Flächen am Stadtrand sowie in dünner besiedelten Stadtbereichen. Eine Auswahl von ruhigen Gebieten am Stadtrand ist jedoch zu prüfen, da hier eine gemeindeübergreifende Planung notwendig wird bzw. die von benachbarten Gemeinden ausgehenden Emissionen berücksichtigt werden müssen.

Um einem großen Teil der Einwohner Kleves von Nutzen zu sein, sollen die ruhigen Gebiete der Stadt Kleve Gebiete sein, welche öffentlich zugänglich sind. Da nicht nur Pegelwerte, sondern auch qualitative Kriterien für das Empfinden von Ruhe im öffentlichen Raum von Bedeutung sind, sollen hauptsächlich öffentlich zugängliche Grün- und Freiflächen als ruhige Gebiete dienen, welche für die Bevölkerung auf Dauer einen Ruhepol oder einen Bereich zur Naherholung darstellen.

Der im Rahmen der Stufe 2 definierte Bereich liegt innerhalb des Denkmalbereichs „Neuer Tiergarten“. Insgesamt handelt es sich um eine Fläche von etwas mehr als 2 Quadratkilometern. Der Teilbereich „Tiergartenwald“ wird im Norden von der Bundesstraße 9, im Osten von der Gruftstraße, im Westen von den angrenzenden Grundstücken und im Süden von der Grenzallee und deren Verlängerung in Richtung Westen begrenzt. Für den Teilbereich „Forstgarten / Tiergarten“ dient die Bundesstraße 9 als südliche Grenze, die Wasserburgallee begrenzt das Gebiet im Osten, im Westen bildet die Straße Stiller Winkel die Grenze und im Norden reicht das Gebiet bis zur ehemaligen Eisenbahnstrecke.



Ruhiges Gebiet der Stadt Kleve, unmaßstäblich Q: Stadt Kleve 2016

3.4.1 Maßnahmen zum Schutz Ruhiger Gebiete

Eine dauerhafte Sicherung ist nach wie vor durch die Lage im Denkmalbereich gegeben. Die fortwährende Instandhaltung der historischen Gartenanlagen sowie deren Qualitätssicherung wurden mit dem Ratsbeschluss des Parkpflegewerks - Neuer Tiergarten im Herbst 2017 verstetigt.

Weiterhin sollen dauerhafte Störquellen innerhalb des ruhigen Gebiets vermieden werden, bei Durchführung anderweitiger (Instandsetzungs-)Maßnahmen in der näheren Umgebung soll nach Möglichkeit eine Kombination mit Maßnahmen der Lärmsanierung erfolgen.

4 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die EG-Umgebungslärm-Richtlinie der EU verpflichtet die Kommunen zu größtmöglicher Transparenz. Gemäß §47d Abs. 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist die Öffentlichkeit sowohl vor, als auch nach der Erstellung der Lärmaktionsplanung, zu Vorschlägen für die Lärmaktionspläne miteinzubeziehen. Der Öffentlichkeit soll somit rechtzeitig die Möglichkeit gegeben werden, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen, die Form des Beteiligungsverfahrens ist nicht weiter definiert.

Da die Öffentlichkeit sowohl vor als auch nach der Überarbeitung der Lärmaktionsplanung involviert werden soll, wurde eine zweistufige Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. In der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung handelte es sich um ein reines Meldeverfahren, bei welchem die Bevölkerung über ein Onlineportal Anmerkungen vor der Überprüfung und Überarbeitung des Lärmaktionsplans der 3. Stufe der Stadt Kleve einbringen konnte. In der zweiten Phase konnten Anhand des überarbeiteten Lärmaktionsplans der 3. Stufe, und somit dem Entwurf des Lärmaktionsplans der 4. Stufe, Stellungnahmen abgegeben werden, welche dann in einer erneuten Überarbeitung Berücksichtigung erfahren sollten.

Während der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung waren die Lärmkarten, sowie auch der Lärmaktionsplan der dritten Stufe der Stadt Kleve auf der Beteiligungsplattform des Landes Nordrhein-Westfalen „Beteiligung.NRW“ für alle Bürgerinnen und Bürger öffentlich einsehbar. Über die lokale Presse („Rheinische Post“ am 10.01., „Neue Rhein Zeitung“ am 09.01., „Niederrhein Nachrichten“ am 10.01., „Lokalkompass“ am 08.01.), sowie den stadt eigenen Kanälen (Website am 08.01., Instagram und Facebook am 12.01.) wurde zu Beginn der ersten Phase intensiv für eine Beteiligung geworben. Auf der Plattform konnten daraufhin vom 08.01.2024 bis zum 28.01.2024 anonym Hinweise und Lösungsvorschläge hinsichtlich der Umgebungslärmbelastung gegeben werden. Diese Anmerkungen wurden auf einer interaktiven Karte verortet, sodass mögliche „Hot-Spots“ besser zu erkennen waren. Ebenso war es möglich, die Beiträge anderer Nutzer öffentlich einzusehen und zu kommentieren.

Im Rahmen der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung sind insgesamt 37 Meldungen eingegangen, in denen Probleme geschildert, und teilweise auch Lösungsvorschläge angeboten wurden. Meist waren in den einzelnen Beiträgen auch mehrere Probleme dargestellt. Die mit vierzehn Beiträgen am häufigsten angesprochene Problematik, war die des zu hohen Verkehrsaufkommens. Anschließend beinahe ebenso häufig kamen auch die Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeiten mit elf Beiträgen und Beschwerden über „Autoposer“ oder die „Tuningszene“ mit zehn Beiträgen auf. Zweimal wurde auf die Lautstärke von Einsatzfahrzeugen aufmerksam gemacht. Zusätzlich wurden noch sieben Einzelanliegen dargestellt, wie beispielsweise die Lautstärke des Betankungsvorganges der Züge, der Kirchenglocken oder der Müllfahrzeuge in bestimmten Situationen. Des Weiteren sind vier Meldungen eingegangen, welche sich nicht auf das Stadtgebiet der Stadt Kleve beziehen. Die am häufigsten genannten Lösungsvorschläge waren die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten mit neun Beiträgen und Geschwindigkeitskontrollen mit acht Beiträgen, auf entsprechenden Straßen. Des Weiteren wurden viermal Verkehrsumleitungen und zweimal konstruktive Ausbremsungen benannt, sowie zweimal die Umwandlung in eine Anliegerstraße. Dazu kommen sieben Einzelanliegen, wie etwa Lärmkontrollen oder die Umwandlung einer Straße zu einer Sackgasse. Eine vollständige Wiedergabe der in der Onlinebeteiligung gesammelten Meldungen ist diesem Bericht angehängt.

Zur Bearbeitung der eingegangenen Meldungen wurden die Fachbereiche 61 („Planen und Bauen“), 66 („Tiefbau“), 32 („Öffentliche Sicherheit und Ordnung“) und die Umweltbetriebe der Stadt Kleve zu einem Arbeitskreis eingeladen. Im Rahmen des Arbeitskreises wurden dann am 15.02.2024 alle Meldungen besprochen und anschließend auf ihre Machbarkeit hin überprüft und abgewogen. Resultat dieser Besprechungen ist, dass Geschwindigkeitsreduzierungen und Verkehrsumleitungen für die in den Meldungen

genannten Straßen nicht umsetzbar sind, da es sich bei diesen um Erschließungsstraßen handelt, die Teil des Vorbehaltsnetzes der Stadt Kleve sind. In dieser Funktion sind sie als Teilnetz der städtischen Straßeninfrastruktur für die Bündelung und leistungsfähigen Abwicklung des motorisierten Verkehrs unverzichtbar. Auf allen weiteren Straßen, welche nicht Teil des städtischen Vorbehaltsnetzes sind, wurde der Verkehr in der Vergangenheit bereits durch die Stadt Kleve mithilfe von Maßnahmen, wie 30er-Zonen oder der Änderung der Straßenkategorien, reduziert. Alle Meldungen, die sich auf Problematiken und Lösungsvorschläge außerhalb der städtischen Zuständigkeiten beziehen, wurden an die betreffenden Stellen weitergeleitet. Beispielsweise wurden Meldungen mit dem Wunsch nach Geschwindigkeitskontrollen an die Polizei oder die Meldung mit der Beschwerde über das Läuten der Kirchenglocken an das Bistum Münster weitergeleitet. Alle Meldungen, welche sich nicht auf das Stadtgebiet der Stadt Kleve beziehen, sind an die jeweiligen Kommunen (Bedburg-Hau, Emmerich und Bergkamen) übermittelt worden.

In der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der überarbeitete Lärmaktionsplan der dritten Stufe, und somit der Entwurf für den Lärmaktionsplan der vierten Stufe, vom 06.05.2024 bis zum 19.05.2024 auf der Beteiligungsplattform des Landes Nordrhein-Westfalen „Beteiligung.NRW“ offengelegt, sodass Bürgerinnen und Bürger dazu Stellung nehmen konnten. Ebenso wurden die Träger öffentlicher Belange am 08.05.2024 zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 26.05.2024 aufgefordert. Insgesamt wurde in der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung eine Stellungnahme abgegeben. Es wurden keine Bedenken geäußert.

5 Ausblick

Die Stufe 4 der Umgebungslärmrichtlinie stellt eine Fortschreibung der Stufe 2 und der Stufe 3 dar. Aufgrund des neu eingeführten und nun europaweit vereinheitlichten Berechnungsverfahrens „Common Noise Assessment Methods in Europe“ kurz „CNOSSOS-EU“ ist ein Vergleich der aktuellen Belastungszahlen mit denen auch den vergangenen Stufen nicht möglich. Eine neuerliche Überprüfung der Werte soll nach 5 Jahren stattfinden, gegebenenfalls sind dann erneute Maßnahmen zu bestimmen.

6 Quellen

- STADT KLEVE 2016
Lärmaktionsplan der Stufe 2 für die Stadt Kleve, bearbeitet von: TÜV Rheinland Energy GmbH, Kleve August 2016
- STADT KLEVE 2018
Lärmaktionsplan der Stufe 3 für die Stadt Kleve, bearbeitet von: Stadt Kleve, Kleve September 2018
- RL (EU) 2002
Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25 Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm („EU- Umgebungslärmrichtlinie“), Abi. L 189/12 vom 18.7.2002
- MUNLV 2008
Lärmaktionsplanung - Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008.
- Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz 2022
LAI 2022 -Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Aktualisierte Fassung vom 19. September 2022.
- MINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND VERKEHR DES LANDES NRW (MUNV) 2022
Umgebungslärm in NRW Lärmkartierung. <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>. (Zugriff 27.03.2024)

7 Abbildungen

- S. 9 Straßennetz Kartierungsstufe 4:
STADT KLEVE
Lärmaktionsplan der Stufe 2 für die Stadt Kleve, bearbeitet von: TÜV Rheinland Energy GmbH,
Kleve August 2016, S.9
- S. 9;10 Tabellen Kapitel 3.1 und 3.2:
LANDESAMT FÜR UMWELT, NATUR UND VERBRAUCHERSCHUTZ NRW
Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Kleve, Juli 2023
- S. 11 Ausschnitt der Rasterlärmkarte für den 24h-Zeitraum:
MINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND VERKEHR DES LANDES NRW –MUNV.
Umgebungslärm in NRW.Lärmkartierung. <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>.
(Zugriff 17.04.2024)
- S. 12 Ausschnitt der Rasterlärmkarte für den Nacht-Zeitraum:
MINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND VERKEHR DES LANDES NRW –MUNV.
Umgebungslärm in NRW.Lärmkartierung. <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>.
(Zugriff 17.04.2024)
- S. 18 Ruhiges Gebiet der Stadt Kleve:
STADT KLEVE
Lärmaktionsplan der Stufe 2 für die Stadt Kleve, bearbeitet von: TÜV Rheinland Energy GmbH,
Kleve August 2016, S.44

Anhang

Anhang I

Vollständige wortgetreue Wiedergabe der Meldungen aus der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 08.01.2024 – 28.01.2024:

Straße	Meldungsinhalt
Ackerstraße	„Größere Fahrzeuge (u.a. Müllabfuhr) fahren über den Bordstein, wenn sie in die Straße einbiegen. Sobald sie vom Bordstein runter fahren kommt es zu einem lauten Knall.“
Albersallee	„Im Bereich dieser Kreuzung ist mit 50km/h zu fahren. Diese Geschwindigkeit wird häufig, vor allem Nachts, überschritten. Auf der Albersallee fahren, vor allem zwischen 22 Uhr und 7 Uhr Autoposer mit hoch drehendem Motor und entsprechenden Auspuffgeräuschen die einhohes Geräuschlevel entwickeln. In diesem genannten Bereich könnte die Geschwindigkeit auf 30 km/h gesenkt werden. Ebenso könnten hier gezielt Geschwindigkeits- sowie Lärmkontrollen durchgeführt werden.“
Borgeeser Weg (Emmerich am Rhein)	„Hohes Verkehrsaufkommen (aufgrund dessen hoher Lärm), zeitweise Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit (aufgrund dessen hoher Lärm ("Vollgas geben")), Parken im Kreuzungsbereich“
Brahmsstraße	„Nachts Autorennen und zur Schau gestellte Autos auf dem Parkplatz vom EOC zu hören.“
Briener Straße	„Den Fuß- und Fahrradweg am Spoykanal nutzen vor allem im Sommer Motorroller zum Posen. Neben dem starken Lärm, der beim mehrmaligen Beschleunigen für die Anwohner entsteht, ist es auch höchst unangenehm, wenn man als Fußgänger von einem extrem lauten Motorroller mit hoher Geschwindigkeit und ohne Abstand überholt wird.“
Felix-Roeloffs-Str. (Bedburg-Hau)	„Durch die Felix – Roeloffsstraße wird permanent mit zu hoher Geschwindigkeit gefahren. Dazu zählen auch LKW's und manchmal auch die Bauern, deren Trekker auch schneller fahren können als 50 kmh. Besonders laut ist es morgens gegen 8.00 Uhr (Schule) und dann natürlich am Nachmittag gegen 14.30 Uhr, und nochmals am Abend, wenn der Feierabendverkehr losgeht. PS. An Gartenarbeit im Vorgarten ist ohne Gehörschutz nicht zu denken. Vielleicht würde eine Geschwindigkeitsmessung (Blitz-Anlage) Richtung Schule aus Schmelenheide kommend Abhilfe schaffen?“
Gemeindeweg	„Der Gemeindeweg sollte eigentlich eine Fahrradstraße sein. Dennoch halten sich nur wenige Autofahrer an die Höchstgeschwindigkeit oder den Mindestabstand zu Fahrradfahrenden. Die Straße wird für den Durchgangsverkehr genutzt, dadurch entsteht viel Lärm und Autoverkehr auf einer Straße durchs Wohngebiet, die eigentlich für Fahrräder und Fußgänger benötigt wird. Leider gibt auch keinen Bürgersteig auf dem ein sicheres Laufen auf der Straße für Kinder oder auch Senioren möglich ist. Ein Dremmel, Geschwindigkeitskontrollen oder ein Durchfahrtsverbot für PKWs von nicht Anliegern könnten hier helfen um die anderen Verkehrsteilnehmenden zu schützen.“
Gruftgasse	„Als Anwohner in einer kleinen Seitenstraße der Gruftstraße habe ich schon seit Jahren mit dem erhöhten Lärmpegel durch Verkehrsaufkommen zu kämpfen. Mehrfachverglaste Fenster helfen nur minimal. Da die Seitenstraße gegenüber einer Hangbebauung liegt wird der Lärm von dort genau in Richtung meiner Wohnstraße reflektiert. Ganz extrem wird es wenn Einsatzfahrzeuge die Gruftstraße befahren. Hier insbesondere Krankenwagen und Feuerwehr - die Polizei hat anscheinend leisere Martinshörner oder nutzt sie anders. Bei den Notarztwagen habe ich festgestellt dass diese 2 verschiedene Lautstärken erzeugen können. Vielleicht besteht die Möglichkeit mit diesen Institutionen zu sprechen damit sie die Lautstärke nach Möglichkeit runterregeln. Am

	Gesamtlärm kann man ja leider nicht viel ändern da die Gruftstraße ja der einzige Verbindungsweg zwischen oberund Unterstadt ist. Höchstens die Geschwindigkeit auf 30Km/H beschränken“
Gruftstraße	„Wir wohnen auf der Gruftstraße. Die Verkehrsmassen, die sich mittlerweile durch die Straße schieben sind nicht mehr tragbar. Wir wohnen in einem alten Haus, es ist nicht möglich die Fenster und Dämmung nach neuestem Standard durchzuführen. Unsere neuen Fenster sind Doppelglas. Es fahren viele LKWs durch die Straße, die gar nicht fahren dürfen. Rettungswagen sind seeehr laut. Holländische Busunternehmen haben vor der Hausnummer 6 eine morgendliche Haltestelle von Reisebussen, die anscheinend Arbeiter abholen. Die halten auf dem Fahrradweg, Bürgersteig und Straße zum Einladen. Nachts rasen viele Autos durch die Gruftstraße. Es muss sich dringend was tun und der Verkehr anders geleitet werden. Im Berufsverkehr steht die Gruft in beide Richtungen voll. Als Fußgänger ist es fast unmöglich die Straße sicher zu überqueren.“
Hoffmannallee	„Leider hat sich der Parkplatz am EOC zu einem Treffpunkt der Tuningscene entwickelt. Hiervon ist auch die Hoffmannallee und andere angrenzenden Straßen betroffen. Gerade an den Wochenenden dröhnen die Autos, wobei der Lärm bei richtiger Windrichtung bis nach Materborn getragen wird.“
Kalkarer Straße	„An dieser Adresse gibt es eine starke Lärmbelastigung an Werktagen von ca. 6 bis 20 Uhr. Durchgehender Straßenverkehr, kaum Unterbrechungen, da die Kalkarer Str. sehr stark befahren wird. Sowohl von PKW, LKW als auch Bussen. Nachts vermehrt Autoposer unterwegs, die sich vorher am Bahnhof oder Innenstadt getroffen haben. Die jetzigen 30km/h über Tag (auf Grund von Kindergarten), geschweige denn 50km/h außerhalb der Zeiten hält kaum einer ein. Nachts von Autoposern teils deutliche Überschreitung mit geschätzten 100km/h+ Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30km/h im gesamten Stadtgebiet in unmittelbarer Nähe zu dicht besiedelten Gebieten. Anschließend regelmäßige Kontrollen auf Einhaltung der Geschwindigkeiten.“
Kapitelstraße	„Da ich nahe der Stiftskirche wohne ist mir mit der Zeit aufgefallen, dass die Kirche teils sehr oft und sehr lange leutet. Es ist völlig ok regelmäßig zu Leuten aber 15 Minuten am Stück und das öfter ist definitiv zu lang. Zudem leutet die Kirche auch sehr unregelmäßig. Es wäre schön da eine klare Regelung zu haben. Vor allem sollte die Dauer des leutens begrenzt werden.“
Kapuzinerstraße	„Straßenlärm Kapuzinerstraße von seite Klever Ring Straßenverkehrslärm“
Kreuzhofstraße	„Die Lärm- und Geruchsbelastigung auf der Kreuzhofstraße ist hoch; viele Autofahrer nutzen diese Straße anstatt der Emmericher Straße, was zu einer dauerhaften Belästigung der Anwohner führt.“
Mars-Camulus-Straße	„Ich habe bemerkt daß nach Baumfällungen und Rödungen zwischen z.B. wichtige Verkehrsadern und Industriegebiete einerseits und Wohngebiete andererseits der Geräuschpegel vom Verkehr zunimmt. Es wäre gut vorher auch zu überlegen was passiert wenn mal wieder ausgedünnt, gefällt oder gerodet wird. Das gilt auch für die Errichtung der Zäune aus harte Materialien und Kunststoff. Bäume und Sträucher sind in der Lage Geräusche zu dämmen. Harte Materialien reflektieren statt dessen. Bei Bauprojekte oder Infrastrukturprojekte vom Stadt wäre es eine Idee Bepflanzung usw in der Entwicklung zu beziehen (Umrandung, Grenz).“
Materborner Allee	„Über die Materborner Allee findet u. a. die Zufahrt zu den Supermärkten Lidl, Netto, Penny, EOC-Center und auch Kleve- Stadtzentrum statt. Zusätzlich zu diesem dadurch verursachten hohen Verkehrsaufkommen fallen hier mittlerweile viele Kraftfahrzeuge durch Rasen, Posen und mit manipulierten Abgasanlagen auf, auch nachts. Im Sommer auch durch Motorräder, oft mit niederländischen Kennzeichen. Gerade das Problem mit (meiner Meinung nach illegalen) lauten Abgasanlagen hat stark zugenommen. Schaltet die Ampelanlage Querallee/Dorfstraße auf "Grün" wird wie irre beschleunigt, ist sie noch "Grün" gibt man Gas um die Kreuzung noch zu überqueren. Und ich möchte nochmals betonen, ich ärgere mich nur über Verkehrsteilnehmer (Deutsche + Niederländer) die sich nicht an die Verkehrsregeln halten (Tempo und vor Allem illegale laute Abgasanlagen) Ich wünsche mir hier mehr Kontrollen und ein hartes Durchgreifen der Ordnungsbehörden, wenn nötig auch mit der Stilllegung entsprechend manipulierter Fahrzeuge.“

Meilerweg	„Der Verkehrslärm durch die nahe gelgene Grunewaldstrasse ist auf den Grundstücken des Meilerwegs 19-31 sehr hoch, Ein Lärmschutzwall beginnt erst weiter stadteinwärts. Zwischen den Häusern des Meilerwegs 19-31 und der Grunewaldstrasse existieren keine Lärmschutzbauten, in diesem Bereich läuft die Grundewaldstraße kilometerlang schnurgerade nur von Feldern gesäumt. Der Asphalt scheint eine starke Geräuschentwicklung- und Ausbreitung noch zu fördern und der gerade Verlauf lädt Autofahrer zum rasen ein, was die Lärmentwicklung ebenfalls verstärkt. Die Erholung am offenen Fenster oder im Garten und auch der Schlaf werden durch den Lärm beeinträchtigt. Abhilfe schaffen würde Flüsterasphalt auf der Grunewaldstrasse und ein kontrolliertes Tempolimit auf am besten 50 km/h.“
Meißnerstraße	„Regelmäßiger Lärm bei der Betankung oder dem Abpumpen des RE10. Der mit Diesel angetriebene Zug steht laufend auf dem Wartungsgleis. Zudem läuft die Pumpe des LKW?s sowie der LKW selbst. Dies geschieht in einer ca. Stündlichen Taktung - gerade in den Abendstunden sehr spät in die Nacht (23-24 Uhr). Der Lärm ist auch bei geschlossenen Fenster deutlich zu hören.“
Merowingerstraße	„Die Straße ist mit 50km/h zu befahren. Jedoch wird hier häufig schneller gefahren. Die Straße wird viel genutzt und der Lärm geht trotz Dreifachverglasung ins Gebäude. Hier entsteht das Gefühl einer innerstädtischen Autobahn. Neben der großen Lärmbelastung führt dies auch zu vielen Gefährdungssituationen, vor allem für Fußgänger und Kinder, die bspw. die Tagesstätte in der Straße besuchen. Idee: hier Tempo senken, Radarkontrollen. besuchen. Ausbremsungen installieren.“
Merowingerstraße	„6 Tage die Woche treffen sich an der Bushaltestelle die Zeitungsboten für diverse Magazine. Hier geschieht quasi der Umschlagplatz. Die Fahrzeuge oder Räder werden mit Zeitungen gefüllt. Dabei wird sich Lautstark unterhalten. Auf Ansprache wird man von den Zeitungsboten noch beleidigt. Der Stadt Kleve wurde das Ordnungsamt diese Ruhestörung mitgeteilt, jedoch keine Reaktion!“
Mittelweg	„Der Mittelweg führt durch eine dichte Bebauung und ist eine wichtige innerstädtische Verbindungs Straße. Im Bereich Christus Königs Kirche wird zu schnell gefahren und dadurch laut. In diesem Bereich sind Schulkinder und an Wochenenden Kirchgänger unterwegs. Die Geschwindigkeit auf dem Mittelweg sollte herabgesetzt werden, damit Bewohner nicht vom Verkehrslärm belastet werden und die Straße verkehrssicherer wird.“
Mittelweg	„Insbesondere nachts sind hier viele Raser unterwegs. Auch kommt es zum Teil zu Larmbelästigung durch alkoholisierte Personen in den Bushaltestellen.“
Querallee	„In dieser Gegend besteht eine sehr hohe Lärmbelastung durch extrem viel Straßenverkehr. Negativ fällt auf, dass durch die Ampel Fahrzeuge erst halten, teilweise dann beim losfahren stark beschleunigen und dadurch ein hoher Lärmpegel besteht. Entschärfen könnte man das durch einen Kreisverkehr, der die Ampel ersetzt, durch Umwandeln des Bereichs in eine 30er Zone und Installation von Blitzern. In den Frühlings-, Sommer- und Herbstmonaten kommt noch der laute landwirtschaftliche Verkehr dazu. Für die Anwohner eine Zumutung.“
Querallee	„In der Kreuzung Queralle/Triftstraße kommt es zu starker Lärmbelästigung durch anfahrende Autos, Motorräder und Traktoren aufgrund der Ampelanlage. Ein Problem besteht darin, dass nach der Ampelanlage in Richtung Materborn eine 70er Zone beginnt und die Fahrzeuge stark beschleunigen. Die Einführung eines Kreisverkehrs und Tempolimits von 50 bzw. 30 im Kreuzungsbereich könnten Abhilfe schaffen. Zudem wäre ein Traktor-Fahrverbot in den Abend und Nachtstunden sinnvoll, um die Nachtruhe nicht zu stören. Mit offenem Fenster schlafen oder einen ruhigen Nachmittag im Garten verbringen ist kaum vorstellbar.“
Rheinstraße	„LKW's und Trecker auf der Rheinstraße die zur Spyck fahren erzeugen starken Lärm, bitte prüfen.“
Rotherbachstraße (Bergkamen)	„Schönen guten Tag, Auf der Rotherbachstr. In Bergkamen-Oberaden ist es einfach zu laut. Es fahren am Tag mehrere LKW, Busse durch. Hier wird auch ob es tagsüber oder Abends/ Nacht durch gerast mit über 70 km/h. Ich würde es begrüßen wenn hier eine 30er Zone entstehen würde. Mit freundlichem Gruß“
Stechbahn	„Auf der Stechbahn und dann aus den Seitenstraßen kommend bzw. die

	<p>Seitenstraßen hoch fahren so genannte Autoposer täglich mit hoch drehendem Motor an und beschleunigen auf deutlich über 50 km/h, damit auch die Auspuffgeräusche ein entsprechendes Lärmniveau entwickeln. In diesem genannten Bereich, der ohnehin durch eine gewisse Enge und viele Straßenkreuzungen gekennzeichnet ist, muss die Geschwindigkeit auf 30 km/h gesenkt werden. Eventuell ist eine Einbahnstraßenregelung für die Strecke vom Kaufhof kommend über die Schleichwege sinnvoll.“</p>
Stechbahn	<p>„Zudem wird in der Stechbahn sehr häufig VIEL zu schnell gefahren, obwohl dort zwei Schulen in direkter Nähe sind, sowie eine Kita und ein Seniorenheim. Ich fände ein Tempolimit 30 und eine bauliche Verkehrsberuhigung und/ oder Blitzer dort sehr sinnvoll.“</p>
Tiergartenstraße	<p>„Zwischen Kleve und Donsbrüggen wird mit 70km/h gefahren. Als Anwohner der Tiergartenstr. führt dies zu einer enormen Lärmbelastung. Ein paar Meter weiter ist der Ortseingang Kleve am Tiergarten. Wünschenswert wäre ein früheres Tempolimit auf 50km/h damit auch die Bewohner an der B9 etwas mehr Ruhe bekommen.“</p>
Triftstraße (Bedburg-Hau)	<p>„Bis hinter den Wohnbebauung sollte auf dieser Straße das Tempo auf 70 reduziert werden. Ansässige Betriebe haben erhöhte gefahren durch die aktuelle Begrenzung sowie die Lärmbelästigung am Tage insbesondere in der Nacht, grade auch durch Motorradfahrer.“</p>
Van-den-Bergh-Straße	<p>„Lärmbelästigung durch den LKW Verkehr sowie das "piepen" (vermutlich Tankvorgang) der Rhein Ruhr Bahn. Nachts, gerade am Wochenende, durch Autoposer und alkoholisierte Menschen“</p>
Van-den-Bergh-Straße	<p>„Van den Bergh Str in Kleve nehmen Lkw Fahrer gar keine Rücksicht. Stehen am Rand lassen ewig lange den Motor laufen. Parken wo sie wollen. Jetzt steht ein Lkw auch wieder vorm Wohnhaus. Und bevor er morgens oder nachts los fährt läuft ewig der Motor. Kürzeste Zeit 20min.“</p>
Waldstraße	<p>„Die Waldstraße ist eine 30er Zone. Abgesehen davon, dass die Stadt Kleve ihren Haushalt für einen Monat finanzieren könnte, wenn hier nur 24 Stunden geblitzt werden würde, stellen die Raser auch eine enorme Lärmbelästigung dar. Tagsüber ist es nicht möglich, sich an der Straße stehend zu unterhalten über den Lärm der Autos hinweg. Nachts fahren zwar weniger Autos, diese jedoch noch schneller und gefährlicher, was völlig verantwortungslos in einer bewohnten 30er Zone ist. Hier wohnen viele alte Menschen und Kinder, direkt gegenüber befindet sich eine Tagesmutter für U3- Kinder! Außerdem wird die Straße als Abkürzung und Umgehung genutzt. Die Straße sollte entweder für Anlieger beschränkt werden, oder man dürfte oben nicht mehr rechts nach Kranenburg abbiegen. Es sind schon schlimme Szenen beobachtet worden, ein älteres Ehepaar wurde zB fast überfahren, worauf der Mann stürzte und Hilfe benötigte. Der Autofahrer fuhr einfach weiter. Alle, die ihr Schlafzimmer zur Straße gelegen haben, können nicht nachts mit offenem Fenster schlafen im Sommer aufgrund des Lärms durch die Raser. Zu diesen Zeiten muss im Wohnzimmer geschlafen werden. Es ist absolut unverständlich, wie die Stadt Kleve diese Lärmbelästigung inklusive Gefährdung zulassen kann und nicht das Einhalten der 30er Zone kontrolliert. Wahrscheinlich würden sich sogar alle Anwohner beteiligen, im oberen Bereich der Straße einen festen Blitzer anzubringen. Das würde nach einiger Zeit in Betrieb das Rasen und damit den Lärm zumindest etwas verringern. Außerdem wären viele Gefährter im Straßenverkehr ihren Führerschein los, die mit 80km/h durch eine 30er- Zone rasen. Win-Win“</p>
Waldstraße	<p>„Die Waldstraße wird als Abkürzung genommen, um von der Gruftstraße auf die Nimweger Straße zu kommen, häufig in bzw. aus Richtung Kranenburg. Dadurch fahren sehr viele Autos durch die Straße, was zu einem hohen Lärmpegel führt. Die Waldstraße ist aber nicht dafür ausgelegt, insbesondere vor den Parkbuchten kommt es dadurch zu kleinen Staus, die wiederum dazu führen, dass gebremst, gehalten und wieder angefahren werden muss, was zusätzlichen Lärm und Gehupe produziert. Zudem wird nur in seltenen Fällen die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h eingehalten; 50 km/h und (teilweise deutlich) mehr sind hier die Regel, sobald die Verkehrshindernisse am Straßenrand passiert wurden. Neben der großen Lärmbelästigung führt dies auch zu vielen Gefährdungssituationen, vor allem für Fußgänger und Kinder,</p>

	die bspw. die Tagesstätte in der Straße besuchen. Hier sollten am besten gleichzeitig Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs, bspw. Umwandlung in eine Sackgasse oder Verbot des Abbiegens Richtung Kranenburg, und zur Reduzierung der Geschwindigkeit, bspw. eine feste Blitzeranlage oder sehr regelmäßige Kontrollen durch Polizei oder Kreisverwaltung, ergriffen werden.“
Waldstraße	„Für die ganze Waldstr. Gilt Tempo 30, an diese wird sich nicht gehalten,da ist der lärmpegel schon enorm.rechts vor links wird auch nie beachtet, auf kinder oder spaziergänger die irgendwie versuchen die strasse zu überqueren wird auch kein Wert gelegt,da man sich nke an die 30 kmh hält. Nachts und abends ist es aber am schlimmsten, da fahren die Autos teils mit 80-90 kmh durch die strasse, dementsprechend ist es kaum möglich, in ruhe in einem raum zur strasse zu sitzen, ohne den hintergrundlärm der autos zu hören,sein Fenster zur strasse zu öffnen,ist komplett unmöglich. Bitte unternehmen Sie was.“
Wilhelmstraße	„Lärmbelästigung durch Strassenverkehr im gesamten Bereich der Kreuzhofstrasse/Wilhelmstrasse zwischen dem Klever Ring und der Emmericherstrasse. Lärm und Verkehrsaufkommen sind für die Anwohner stark belastend bis gesundheitsschädlich“
Wilhelmstraße	„Lärmbelästigung durch enormen Strassenverkehr im gesamten Bereich der Kreuzhofstrasse/Wilhelmstrasse zwischen dem Klever Ring und der Emmericherstrasse. Lärm und Verkehrsaufkommen sind für die Anwohner stark belastend bis gesundheitsschädlich.“