

Stadt Wermelskirchen

Die Bürgermeisterin

Beschlussvorlage - öffentlich -	Drucksache - Nr: 0076/2021 Datum: 30.03.2021 Federführendes Amt: Amt für Stadtentwicklung Mitwirkendes Amt: Tiefbauamt		
Lärmaktionsplan Straßenverkehr (Runde 3) für die Stadt Wermelskirchen			
Beratungsfolge:			
Status	Datum	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	16.06.2021	Ausschuss für Umwelt und Bau	
Öffentlich	22.06.2021	Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	
Öffentlich	28.06.2021	Rat der Stadt	

Beschlussvorschlag:

1. Die im Rahmen der Offenlage vorgebrachten Stellungnahmen sind in der von der Verwaltung vorgeschlagenen Art und Weise zu behandeln.
2. Der Lärmaktionsplan Straßenverkehr (Runde 3) für die Stadt Wermelskirchen wird in der vorliegenden Fassung beschlossen.
Der Beschluss weiterer Maßnahmen bleibt vorbehalten.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die im Lärmaktionsplan dargestellten Maßnahmen vorzubereiten bzw. weiterzuführen. Über die Durchführung und Finanzierung der Maßnahmen ist jeweils gesondert durch Einzelbeschlüsse zu entscheiden.

Sachverhalt:

Umgebungslärmrichtlinie

Lärm ist eines unserer drängendsten Umweltprobleme. Es handelt sich beim Lärm um unerwünschten Schall, der als störend oder belästigend empfunden wird. Als Stressfaktor kann er die Gesundheit und die Lebensqualität erheblich beeinträchtigen.

Seit 2002 gibt es mit der **EU-Umgebungslärmrichtlinie** einen Ansatz zur Minderung der Verkehrslärmbelastung (Straße, Schiene, Großflughäfen) für die Bevölkerung. In einem in der EU einheitlichen Bewertungsverfahren werden Lärmschwerpunkte ermittelt und in Lärmkarten dargestellt.

Ergibt die Auswertung der Lärmkarten Hinweise auf Lärmprobleme, entwickeln die Gemeinden mit Beteiligung der Öffentlichkeit die sogenannten **Lärmaktionspläne**. Beim Straßenverkehrslärm werden die Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr betrachtet.

Die Lärmaktionspläne (LAP) dienen dazu, besonders belastete Bereiche zu identifizieren und den Lärm durch geeignete Maßnahmenvorschläge zu mindern.

Die inhaltlichen Schwerpunkte ergeben sich aus der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Neben der Auswertung der aktuellen Lärmsituation befasst sich der Plan mit Handlungsschwerpunkten und der Konkretisierung von Maßnahmenempfehlungen.

Aktualisierung Lärmaktionsplan Wermelskirchen

Der Rat der Stadt hat den Lärmaktionsplan Straßenverkehr (Runde 2) für die Stadt Wermelskirchen 2016 beschlossen: [Lärmaktionsplan-Runde 2 2016](#)

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie gibt vor, Lärmaktionspläne zu fest vorgegebenen Terminen in einem 5-Jahresrhythmus (2008, 2013, 2018, 2023, usw.) zu überprüfen und erforderlichenfalls anzupassen. Diese Intervalle werden als *Stufen* bzw. *Runden* bezeichnet und sie werden nummeriert.

Die Stadt Wermelskirchen konnte das Fertigstellungsziel für das Intervall der Runde 3 - Sommer 2018 - nicht realisieren. Im September 2020 haben die Ausschüsse für Umwelt und Bau bzw. Stadtentwicklung und Verkehr den aktualisierten Lärmaktionsplan Runde 3 (Entwurf) zur Kenntnis genommen und die Öffentliche Anhörung beschlossen.

Öffentliche Anhörung 2020

Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte in der Zeit vom 20. November bis 18. Dezember 2020. Genutzt wurde das digitale Beteiligungsformat auf der Homepage der Stadt Wermelskirchen. Die zusätzlichen Angebote (persönliche Einsichtnahme im Rathaus oder die 'Bürgersprechstunde Lärmaktionsplanung') wurden nicht in Anspruch genommen.

Aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit sind vier Hinweise eingegangen, sieben von den Behörden und Trägern öffentlicher Belange. Alle Rückmeldungen wurden dokumentiert abgewogen.

Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger

Von den Bürgerinnen und Bürgern sind vier schriftliche Anregungen eingegangen.

Wie bereits bei der Runde 2, befassen sich diese Anregungen im Wesentlichen mit dem Straßenverkehrslärm **außerhalb** der Maßnahmenbereiche des Lärmaktionsplans. Dazu zählen Lärmbelastungen durch den 6-streifigen Ausbau der A 1 in einem südlich gelegenen Wohngebiet, Belastungen an der L 101 bzw. L 409 außerhalb der Lärmkartierungsbereiche. Die Bürgerinnen und Bürger weisen hier insbesondere auf ihre hohe Betroffenheit beim **Motorradlärm** hin. Der Lärm durch Motorradverkehr ist nicht explizit Bestandteil der Lärmkartierung. Um den Hinweisen der Betroffenen jedoch Rechnung zu tragen, werden im Lärmaktionsplan Wermelskirchen Maßnahmenideen aufgenommen.

Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange (TöB)

Fünf der insgesamt 26 beteiligten Träger öffentlicher Belange haben eine Stellungnahme abgegeben, zwei weitere TöB haben erklärt, dass sie keine Anregungen oder Bedenken haben.

Die eingegangenen Stellungnahmen enthalten überwiegend allgemeine Hinweise und Angaben, die keine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfs zur Folge haben.

Für neun Anregungen empfiehlt die Verwaltung eine redaktionelle Anpassung im Lärmaktionsplan bzw. die Ergänzung des Plans.

Die Ergebnisse der Offenlage mit der Abwägung und den empfohlenen Maßnahmen sind im Anhang I und II des Lärmaktionsplans dargestellt.

Empfehlung zum weiteren Vorgehen - Ratsbeschluss

Alle eingegangenen Anregungen und Hinweise der Öffentlichen Anhörung 2020 wurden einzeln behandelt und geprüft.

Die eingegangenen Anregungen und Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit machen eine Änderung des vorliegenden Lärmaktionsplan-Entwurfs mit einer erneuten Offenlage nicht erforderlich.

Die eingegangenen Hinweise werden wie im Lärmaktionsplan (Anhang I und II) dargestellt aufgenommen.

Damit kann der Lärmaktionsplan Wermelskirchen Runde 3 in der Fassung von Mai 2021 nun vom Rat der Stadt in seiner nächsten Sitzung beschlossen werden.

Der Plan enthält die notwendigen Angaben und Auswertungen, er benennt die Bereiche in Wermelskirchen, in denen Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt durch Verkehrslärm belästigt werden und er enthält ein Maßnahmenprogramm, um die Belästigungen so weit wie möglich zu vermindern.

Darüber hinaus wird im Plan das Thema Motorradlärm behandelt.

Umsetzung von Maßnahmen

Wie bereits dargestellt, sind die Möglichkeiten zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen für Kommunen wie Wermelskirchen begrenzt (aufgrund von Zuständigkeitsregelungen, rechtlichen Bestimmungen, Erfassungsmethoden, etc.). Unabhängig davon ist die Stadt Wermelskirchen jedoch bestrebt, die vorhandenen und dargestellten Lärminderungspotenziale auszuschöpfen.

Die Maßnahmenempfehlungen betreffen:

- Strategische Maßnahmen
- Maßnahmen an den Belastungssachsen (A 1, B 51 und L 157)
- Reduzierung des Motorradlärms
- Mögliche Beiträge der Bürgerinnen und Bürger zur Lärminderung

Ausblick

Die Lärmaktionsplanung ist ein fortdauernder Prozess. Alle 5 Jahre sind die Pläne zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten, wie oben dargestellt.

Für die Runde 4 jedoch ist eine Anpassung vorgesehen: Die Lärmkarten der Runde 4 sollen bis zum 30.06.2022 (durch das LANUV NRW) erarbeitet werden, die nächste Überprüfung und ggfls. Aktualisierung des Lärmaktionsplans soll bis zum 18.07.2024 erfolgen.

Die Europäische Kommission hat im Rahmen des sogenannten Fitness Checks (Refit) der Umgebungslärmrichtlinie unter anderem vorgeschlagen, bei den Aktionsplänen die Frist der Runde 4 um ein Jahr bzw. von 2023 auf 2024 zu verlängern. (Deutscher Bundestag Drucksache 19/20590, S. 279).

Anlage/n:

Anlage 1: Erläuterungen zur Lärmaktionsplanung

Anlage 2: Lärmaktionsplan Straßenverkehr (Runde 3) für die Stadt Wermelskirchen

Finanzielle Auswirkungen:		<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> x	<input type="checkbox"/> Nein
Finanzielle Absicherung der Ausgaben bei:				
Gesamtkosten der Maßnahme (Beschaffungs-/ Herstellungskosten einschl. MWSt.) EUR	Zur Verfügung stehende Mittel: Ansatz, Ausgaberest EUR		Verpflichtungsermächtigung EUR	
Jährliche zusätzliche Folgekosten:	EUR		<input type="checkbox"/> Keine	
Der Betrag steht haushaltsmäßig in voller Höhe zur Verfügung: (bei Nein: Stellungnahme der Kämmerei erforderlich)				
		<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> x	<input type="checkbox"/> Nein
Auswirkungen auf das Haushaltssicherungskonzept: (bei Ja: Stellungnahme der Kämmerei erforderlich)				
		<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> x	<input type="checkbox"/> Nein
Wenn Ja, welche:				

Lärmaktionsplanung

Fristen:

Auslöser für die Erarbeitung ist die *EU-Umgebungslärmrichtlinie* aus dem Jahr 2002 mit den in nationales Recht überführten Regelungen.

Der Umgebungslärm behandelt einen Teilbereich der verschiedenartigen Lärmquellen. Es geht beim Umgebungslärm insbesondere um den **Verkehrslärm** - Straße, Schiene, Großflughäfen - ab einer bestimmten Verkehrsmenge und ab einem bestimmten Auslösewert.

Die EU verfolgt mit der Richtlinie das Ziel, die Lärmbelastung der Bevölkerung mit **einheitlichen** Verfahren zu bewerten und zu bekämpfen.

Instrumente: Lärmkartierungen zur Beurteilung der Lärmbelastung; aufzustellende Lärmaktionspläne zur Belastungsminderung in den Gebieten, in denen Menschen von hohen Lärmpegeln belastet sind.

Die Richtlinie gibt für die Erstellung der Lärmkartierungen sowie der Lärmaktionspläne eine gestufte Umsetzung in einem 5-Jahres-Rhythmus vor.

Runde	Vorgesehene Fristen	Untersuchungsräume	Relevanz Wermelskirchen
Runde 1	Lärmkartierung LANUV bis Juni 2007	Ballungsräume über 250.000 Einwohner	./.
		Hauptverkehrsstraßen über 6 Mio. Fahrzeuge / Jahr	ja
	Lärmaktionsplan Kommune Juni 2008	Haupteisenbahnstrecken über 60.000 Züge / Jahr	./.
		Großflughäfen über 50.000 Bewegungen / Jahr	./.
Runde 2	Lärmkartierung LANUV bis Juni 2012	Ballungsräume über 100.000 Einwohner	./.
		Hauptverkehrsstraßen über 3 Mio. Fahrzeuge / Jahr	ja
	Lärmaktionsplan Kommune Juni 2013	Haupteisenbahnstrecken über 30.000 Züge / Jahr	./.
		Großflughäfen über 50.000 Bewegungen / Jahr	./.
Runde 3	Lärmkartierung LANUV bis Juni 2017	Ballungsräume über 100.000 Einwohner	./.
		Hauptverkehrsstraßen über 3 Mio. Fahrzeuge / Jahr	ja
	Lärmaktionsplan Kommune Juni 2018	Haupteisenbahnstrecken über 30.000 Züge / Jahr	./.
		Großflughäfen über 50.000 Bewegungen / Jahr	./.
4			

Nach der 2. Stufe sind im gleichen Umfang alle 5 Jahre Lärmkarten und Lärmaktionspläne zu überprüfen und gegebenenfalls zu aktualisieren.

Die Lärmkartierungen erfolgen in NRW durch das LANUV für Kommunen im Nichtballungsraum, die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung liegt bei den Kommunen.

Die Lärmaktionsplanung - allgemein

I. Lärmkartierung – Datengrundlagen und Berechnungsverfahren

Das **LANUV** führt für die Kommunen wie Wermelskirchen die Lärmkartierung durch und erstellt die Lärmkarten, getrennt für die unterschiedlichen Lärmarten (Straßenverkehr, Schienenverkehr, Luftverkehr). Die Lärmkarten zeigen anhand von farblichen Flächen, sogenannten Isophonen, die Höhe der Lärmbelastungen für abgestufte Pegelbereiche. Die Lärmkarten sind unterteilt nach dem zugrundeliegenden Zeitraum:

- Lärmbelastungen für den Tag (0 bis 24 Uhr): L_{DEN} (Indikator für Lärmbelästigungen)
- Lärmbelastungen für die Nacht (22 bis 6 Uhr): L_{Night} (Indikator für Schlafstörungen)¹.

Ab 2012 (2. Runde) sind in den Lärmkarten die Lärmbelastungen für **Hauptverkehrsstraßen** (Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen) mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr dargestellt. In der 1. Runde wurden 2007 nur Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr kariert.

Bezugsjahr ist das Jahr vor der Berichterstattung, in der 3. Runde also das Jahr 2017.

Die Bezugshöhe bzw. Berechnungspunkthöhe zur Ermittlung von L_{DEN} und L_{Night} liegt bei 4 m über dem Gelände. Berechnet wird in einem 10 mal 10 Meter Raster.

Verkehrsmengen an Hauptverkehrsstraßen: Berechnet werden die Lärmkarten mit den Verkehrsmengen der Hauptverkehrsstraßen. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) erhebt diese Zahlen regelmäßig für die Bundesverkehrszählung.

Neben der Anzahl der Kraftfahrzeuge ergibt sich die Lärmbelastung aus der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Straßenoberfläche, der Steigung und dem LKW-Anteil.

Lärmgefährdete Menschen: Dazu wird die Anzahl der lärmgefährdeten Menschen in Wohnungen, die innerhalb der jeweiligen Isophonenbänder liegen, ermittelt. Die „Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (VBEB) bildet die Grundlage für die Ermittlung.

Der Tabellenteil der Karten enthält je Gemeinde eine Gesamtauflistung der Betroffenen, aufgeteilt nach den verschiedenen Lärmarten und in die verschiedenen Pegelstufen.

In Deutschland sind einheitliche Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm vorgeschrieben. Sie heißen „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“, da sie in Zukunft durch europaweit einheitliche Berechnungsvorschriften ersetzt werden. Diese Berechnungsverfahren berücksichtigen neben den Parametern der jeweiligen Quellen (z.B. Verkehrsstärke und -zusammensetzung, Geschwindigkeit, Straßenoberfläche) auch die Ausbreitungsbedingungen (z.B. Abstand von der Straße, schallmindernde Hindernisse, Einfluss des Geländes).

Die Lärmbelastung wird nach einheitlichen Berechnungsverfahren **gerechnet**, nicht **gemessen**. Grund dafür: Berechnungsverfahren eignen sich auch für Planungen und erlauben die Prüfung von Alternativen. Sie werden ebenfalls eingesetzt, wenn die bestehende Belastung für eine große Fläche, z.B. landesweit entlang der Straßen, ermittelt werden soll. Dazu ist die Ermittlung der Lärmpegel an vielen Punkten erforderlich. Die zu erfassenden Geräusche schwanken, z.B. bedingt durch wechselnde Verkehrsichten und Wettereinflüsse. Diese Vielzahl an Daten kann durch Messungen nicht erhoben werden. Der Einsatz vergleichbarer Berechnungsverfahren ermöglicht außerdem die von der EU angestrebten europaweit vergleichbaren Lärmkarten.

¹ **Kenngrößen:** In den Lärmkarten werden europaweit einheitlich die Größen L_{DEN} (Level Day, Evening, Night = Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) und L_{Night} (Nacht- Lärmindex) als Kenngrößen für die Lärmbelastung verwendet. Sie werden bezogen auf den Zeitraum des gesamten Berichtsjahres gebildet.

Daneben existieren in Deutschland viele weitere Berechnungsvorschriften. Zwischen den „Vorläufigen Berechnungsmethoden...“ und den Berechnungsverfahren, die im übrigen Lärmschutzrecht verwendet werden (RLS-90, Schall-03, TA-Lärm, Fluglärmgesetz) bestehen Unterschiede in den Kenngrößen und einigen Details der Berechnungsverfahren. Die Ergebnisse und deren Darstellung in Lärmkarten stimmen zwar in der Größenordnung überein, sind aber nicht identisch (siehe unten ▷Berechnungsmethoden).

II. Lärmaktionsplan: Inhalte und Struktur

Ziel: Die Lärmaktionsplanung soll schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm verhindern, ihnen vorbeugen oder sie mindern.

Die Bearbeitung umfasst drei wesentliche Schritte

- Schritt 1: Identifizierung der Gebiete mit besonders hohen Belastungen mit Hilfe der Lärmkarten.
- Schritt 2: Information der Öffentlichkeit über die Lärmsituation in der Kommune.
- Schritt 3: Aufnahme von Minderungsmaßnahmen - kurz-, mittelfristige oder langfristige - in den Lärmaktionsplan (inklusive Prioritätensetzung)

Wesentliche Eckpunkte eines Lärmaktionsplanes sind: Beschreibung der Stadt und den zur berücksichtigenden Lärmquellen; Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkarten; Ergebnisse Öffentlichkeitsbeteiligung; Angaben zu bereits vorhandenen oder für die nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen zur Lärmminderung; Überlegungen zur Plandurchführung und zur Kontrolle der Ergebnisse; langfristige Strategien zur Verbesserung der Lärmsituation; Abnahme der Anzahl der vom Lärm Betroffenen durch die geplanten Maßnahmen

III. Beispiele für Maßnahmen zur Lärmminderung beim Straßenverkehr

Es gibt eine Reihe von Möglichkeiten zur Lärmminderung im Straßenverkehr. Hier einige Beispiele:

- Vermeidung** ▷ Förderung lärmärmer Verkehrsarten, „Stadt der kurzen Wege“
- Verlagerung** ▷ neue Strecken oder Bündelungen im Bestand
- Verminderung** ▷ leise Verkehrsabwicklung durch stetigen, langsamen Verkehr auf leisen Belägen
 - Fahrbahnsanierungen
 - lärmarme Fahrbahnbeläge
 - Geschwindigkeitsreduzierungen
 - Verkehrsverstetigung (gleichmäßigere Fahrweise mit weniger lärmintensiven Beschleunigungs- und Bremsvorgängen)
 - straßenräumliche Maßnahmen (akustische Wirkung durch Vergrößerung des Abstandes von Lärmquelle und Bebauung z.B. durch Reduzierung der Fahrstreifenanzahl oder -breite)
- Verminderung** ▷ aktiver / passiver Lärmschutz
 - Lärmschutzwände, -wälle (aktiv)
 - Schallschutzfenster, Fassadendämmung

IV: Lärmaktionsplan: Wermutstropfen Umsetzungsmöglichkeiten

Viele Lärm betroffene verbinden mit der Umgebungslärmrichtlinie und den Lärmaktionsplänen große Erwartungen. In der praktischen Umsetzung haben die Regelungen Grenzen, wenn - wie im Fall Wermelskirchen - Hauptverkehrsstraßen betroffen sind, die nicht in der Zuständigkeit der Kommune liegen. Diese Einschränkungen bei der Vollzugsfähigkeit der Lärmaktionspläne können, wie in anderen Kommunen mit ähnlicher Problemlage bereits geschehen, zu Irritationen und Unverständnis in der Bevölkerung führen. Aus diesem Grund sprechen nicht wenige von einem „zahnlosen Tiger“ oder „stumpfen Schwert“. Einige Beispiele dazu:

▷ deutsches Lärmschutzrecht:

Die Umsetzung der EU-Richtlinie in deutsches Recht erfolgte 2005 durch Ersatz des alten Paragraf 47a BImSchG durch die Paragrafen 47a – f BImSchG (Sechster Teil: Lärm minderungsplanung) und 2006 durch die 34. BImSchV.

Auf der Grundlage der *„Richtlinien für den Verkehrslärm schutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“* (VLärmSchR-97) in Verbindung mit den *„Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990“* (RLS-90) werden an bestehenden Bundesfernstraßen Lärmsanierungen als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen vom Straßenbaulastträger durchgeführt.

Regelungen zur Lärmsanierung sind zudem in § 45 StVO und den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm – Lärmschutz-Richtlinien-StV“ enthalten.

Der Schutz vor Verkehrslärm ist uneinheitlich gesetzlich normiert, es sind unterschiedliche Verfahren zur Lärm berechnung sowie unterschiedliche „Grenzwerte“/Auslösewerte in Kraft.

▷ Vollzug und Zuständigkeiten:

Bauliche Maßnahmen, die Städte und Gemeinden in ihren Lärmaktionsplänen zur Minderung des Verkehrslärms von gemeindlichen Straßen vorsehen, können sie durchsetzen.

Nicht möglich ist dies aber für Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms überörtlicher Straßen, obwohl diese in der Gesamtschau den meisten und stärksten Verkehrslärm verursachen. Bei Bundes- und Landesstraßen ist der Landesbetrieb Straßenbau als Straßenbaulastträger zuständig. Für die (kartierte) Hauptverkehrsstraßen in Wermelskirchen ist deshalb Straßen NRW zuständig. Die Stadt Wermelskirchen kann für diese Straßen lediglich darauf hinwirken, dass Maßnahmen geprüft und umgesetzt werden.

Wie die juristische Prüfung ergeben hat, vermittelt ein Lärmaktionsplan keinem Anlieger einen einklagbaren Anspruch darauf, die in ihm projektierten Maßnahmen umzusetzen (Jarass, BImSchG, Kommentar, 10. Aufl. 2013, § 47 d, Rz.17).

Für eine Gemeinde besteht nicht die Möglichkeit, ihren Lärmaktionsplan gegenüber Trägern öffentlicher Aufgaben durchzusetzen (VG Freiburg, Urteil vom 25.07.2014 – 5 K 1491/13 -, verneinend für die Befugnis einer Gemeinde, auf Grundlage des Lärmaktionsplanes Maßnahmen gegenüber der Deutschen Bahn AG zu ergreifen). Die §§ 47 a bis f BImSchG, die die Lärmaktionsplanung regeln, enthalten kein Rechtsinstrument, das den Kommunen ermöglicht, Lärmschutzmaßnahmen gegenüber Straßenbaulastträgern durchzusetzen.

▷ Unterschiedliche Berechnungsverfahren

Es existieren sehr viele Berechnungsvorschriften in Deutschland. Zwischen der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBus) und den Berechnungsverfahren, die im übrigen Lärmschutzrecht verwendet werden (RLS-90, Schall-03, TA-Lärm, Fluglärmgesetz) bestehen Unterschiede in den Kenngrößen und einigen Details der Berechnungsverfahren.

Die Ergebnisse und deren Darstellung in Lärmkarten stimmen zwar in der Größenordnung überein, sind aber nicht identisch.

Vor diesem Hintergrund besteht das Bedürfnis, die unterschiedlichen Methoden zur Berechnung der Lärmwerte in den einzelnen Regelwerken zu harmonisieren.

▷ Grenzwerte / Auslösewerte – fehlende Einheitlichkeit

Es werden zahlreiche unterschiedliche Grenz-, Richt-, Orientierungs- oder Auslösewerte angewendet, die auf unterschiedlichen Erhebungsverfahren beruhen, von der Tageszeit abhängig sind und von Art des Gebietes, das geschützt werden muss.

Gebietsart	Grenzwerte der 16. BImSchV	Orientierungswerte der DIN 18005	Auslösewerte der VLärmSchR 97	Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV
	Tag / Nacht	Tag / Nacht	Tag / Nacht	Tag / Nacht
Gewerbegebiete	69 / 59	65 / 55	72 / 62	75 / 65
Kerngebiete	64 / 54	65 / 55	69 / 59	72 / 62
Dorf- und Mischgebiete	64 / 54	60 / 50	69 / 59	72 / 62
Besondere Wohngebiete	64 / 49 (1)	60 / 45	69 / 57 (1)	72 / 60 (1)
Allgemeine Wohngebiete	59 / 49	55 / 45	67 / 57	70 / 60
Kleinsiedlungsgebiete	59 / 49	55 / 45	67 / 57	70 / 60
Reine Wohngebiete	59 / 49	50 / 40	67 / 57	70 / 60
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	57 / 47	45 - 65 / 35 - 65 (2)	67 / 57	70 / 60
Parkanlagen, Kleingartenanlagen	-	55 / 55	-	-

Tag 06.00 - 22.00 Uhr, Nacht 22.00 - 06.00 Uhr
 (1) nicht gesondert aufgeführt, Einstufung daher analog zur DIN 18005 wie Mischgebiete (tagsüber) bzw. Allgemeine Wohngebiete (nachts)
 (2) Sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbefürftig sind; je nach Nutzungsart festzulegen
 Für Industriegebiete gibt es keine Immissionsgrenzwerte.

Als Beispiel für unterschiedliche Grenz-, Richt-, Orientierungs- oder Auslösewerte kann die Tabelle dienen

Tabelle: Grenz-, Richt- und Orientierungswerte beim Verkehrslärm in dB(A)

Quelle: http://www.stadtclima-stuttgart.de/index.php?laerm_grundlagen_grenzwerte_verkehr

Für die Umgebungslärmrichtlinie sind keine Grenzwerte definiert. NRW hat 2008 in einem Runderlass definiert, dass bei Werten von L_{DEN} 70 dB(A) oder L_{Night} 60 dB(A) bei schutzwürdigen Gebäuden auf jeden Fall Lärmprobleme vorliegen. Angekündigt war eine Absenkung dieser Werte (Entwurf Runderlass 2012).

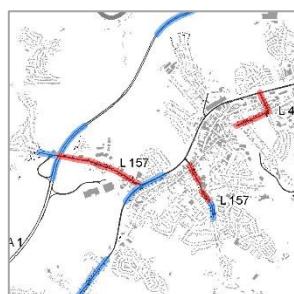
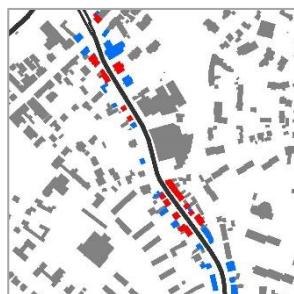
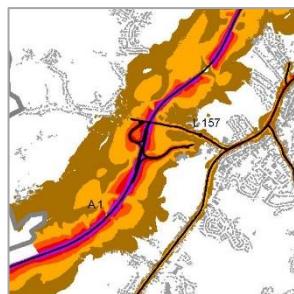
Fazit: der Handlungsspielraum zur Umsetzung von Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen ist in Wermelskirchen klein, entscheidend ist der Austausch mit dem Straßenbaulastträger Straßen NRW.

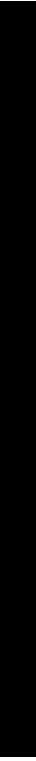
Ausblick

Die Umgebungslärmrichtlinie sieht vor, dass alle 5 Jahre die Überarbeitung / Überprüfung der Lärmaktionsplanung zu erfolgen hat. Die Lärmaktionsplanung ist demzufolge ein dynamischer, stetig fortschreitender Prozess und nicht die einmalige Auflistung möglicher Maßnahmen. Für die Runde 4 ändert sich das Berechnungsverfahren.

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan 3. Runde





Lärmaktionsplan 3. Runde

im Auftrag der
Stadt Wermelskirchen

bearbeitet von
PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Jochen Richard
Hilde Richter-Richard

Anna Emundts
Sophia Soetermanns

Redaktionsstichtag: Datum des ersten Tages der ersten Offenlage

Aachen, Mai 2021

INHALTSVERZEICHNIS

Gliederung gemäß Anhang V EU-Umgebungslärmrichtlinie

1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	1
2.	Zuständige Behörde	4
3.	Rechtlicher Hintergrund	5
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	8
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	9
	5.1 Strategische Lärmkarten.....	9
	5.2 Belastungssachsen und -räume.....	18
	5.3 Ruhige Gebiete.....	23
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	29
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR	30
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmminderung	32
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	33
	9.1 Managementansatz zur Lärmminderung.....	33
	9.2 Strategische Maßnahmen.....	35
	9.2.1 Integriertes Stadtentwicklungskonzept	36
	9.2.2 Förderung Umweltverbund	36
	9.2.3 Internetberatungsangebot Schallschutz am Bau.....	40
	9.3 Maßnahmen an Belastungssachsen	42
	9.3.1 A 1, Anschlussstelle Wermelskirchen, Wohnbebauung Hünger	42
	9.3.2 A 1, Wolfhagener Straße/ Straße Im Wolfhagen	44
	9.3.3 B 51 Straße Neuenhaus – Unterstraße – Straße Tente	46
	9.3.4 B 51 Straße Neuenhöhe, Haus Nr. 13 bis Nr. 132A	54
	9.3.5 L 157 Hünger – Ostringhausen – Burger Straße	59
	9.3.6 L 157 Dabringhauser Straße – Hilfringhauser Straße	64
	9.4 Reduzierung des Motorradlärms	70
	9.4.1 Bisherige Aktivitäten der Stadt Wermelskirchen	70
	9.4.2 Erfahrungen anderer "Motorrad-Regionen"	72
	9.4.3 Weiteres Vorgehen	75
	9.5 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärmminderung	79
10.	Langfristige Strategie	80
	10.1 Mobilitätsplan	80
11.	Finanzielle Informationen	82
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	83
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	84



-
- Anhang I Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit
 - Anhang II Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange
 - Anhang III Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie
 - Anhang IV Wirkung von Lärmminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Untersuchte Lärmquellen	3
Abb. 5.1:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV).....	10
Abb. 5.2:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten –SV-Anteil Tag/Nacht	11
Abb. 5.3:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit	12
Abb. 5.4:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberfläche	13
Abb. 5.5:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk	14
Abb. 5.6:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}	16
Abb. 5.7:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night}	17
Abb. 5.8:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 65$ dB(A).....	20
Abb. 5.9:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 55$ dB(A)	21
Abb. 5.10:	Belastungssachsen Straßenverkehr $L_{den}/ L_{night} > 65/55$ dB(A)	22
Abb. 5.11:	Lärmaktionsplan 2. Runde, Gebietskulisse Ruhige Gebiete	24
Abb. 5.12:	Ruhige Gebiete	28
Abb. 9.1:	Panorama-Radweg Balkanroute, Etappe 14 (Quelle: www.balkantrasse.de)	38
Abb. 9.2:	Liniennetz Bergischer FahrradBus (Quelle: www.rvk.de)	39
Abb. 9.3:	Maßnahmenübersicht Belastungssachse Straße Neuenhaus – Unterstraße – Straße Tente, östlicher Abschnitt	52
Abb. 9.4:	Maßnahmenübersicht Belastungssachse Straße Neuenhaus – Unterstraße – Straße Tente, westlicher Abschnitt	53
Abb. 9.5:	Maßnahmenübersicht Belastungssachse Straße Neuenhöhe, Haus Nr. 13 bis Nr. 132A.....	58
Abb. 9.6:	Maßnahmenübersicht Belastungssachse Straße Hünger – Straße Ostringhausen – Burger Straße.....	63
Abb. 9.7:	Maßnahmenübersicht Belastungssachse Dabringhauser Straße – Hilfringhauser Straße.....	69

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 3.1:	Beurteilungspegel zur Lärmsanierung	7
Tab. 4.1:	Empfehlungen zu Auslösekriterien für Lärmaktionspläne	8
Tab. 6.1:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Straßenverkehr	29
Tab. 6.2:	Geschätzte Anzahl lärmelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr	29
Tab. 6.3:	Geschätzte Anzahl lärmelasteter Menschen – Straßenverkehr	29
Tab. 8.1:	Umsetzungsstand Maßnahmen der 2. Runde	32
Tab. 9.1:	Basisdaten A 1, Anschlussstelle Wermelskirchen, Wohnbebauung Hünger	42
Tab. 9.2:	Basisdaten A 1, Wolfhagener Straße/ Straße Im Wolfhagen	44
Tab. 9.3:	Basisdaten Belastungssachse B 51 Straße Neuenhaus – Unterstraße – Straße Tente	46
Tab. 9.4:	Maximale Fassadenpegel Belastungssachse B 51 Neuenhaus – Unterstraße – Straße Tente	50
Tab. 9.5:	Basisdaten Belastungssachse B 51 Straße Neuenhöhe, Haus Nr. 13 bis 132A	54
Tab. 9.6:	Maximale Fassadenpegel Belastungssachse Straße Neuenhöhe, Haus Nr. 13 bis Nr. 132A	57
Tab. 9.7:	Basisdaten Belastungssachse Straße Hünger – Straße Ostringhausen – Burger Straße, Brücke über A 1 bis B 51 Dellmannstraße	59
Tab. 9.8:	Maximale Fassadenpegel Belastungssachse Ostringhausen – Burger Straße, Brücke über A 1 bis B 51 Dellmannstraße	62
Tab. 9.9:	Basisdaten Belastungssachse L 157 Dabringhauser Straße – Hilfringhauser Straße	64
Tab. 9.10:	Maximale Fassadenpegel Belastungssachse Dabringhauser Straße – Hilfringhauser Straße	67

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BauGB	-	Baugesetzbuch
BlmSchG	-	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BlmSchV	-	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BGBI	-	Bundesgesetzblatt
BMVBS	-	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	-	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
dB	-	Dezibel
dB(A)	-	A-bewerteter Schalldruckpegel
DTV	-	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	-	Eisenbahn-Bundesamt
EFRE	-	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EG	-	Europäische Gemeinschaft
ERA	-	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EU	-	Europäische Union
FluLärmG	-	Fluglärmgesetz
FNP	-	Flächennutzungsplan
GIS	-	Geografisches Informationssystem
IED-Anlagen	-	Richtlinie über Industrieemissionen, RL 2010/75/EU, Industrial Emissions Directive
KBS	-	Kursbuchstrecke
KfW	-	Kreditanstalt für Wiederaufbau
L _{Aeq}	-	Äquivalenter Dauerschallpegel
L _{den}	-	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L _{day}	-	Mittelungspegel für den Tag von 06:00 - 18:00 Uhr
L _{evening}	-	Mittelungspegel für den Abend von 18:00 - 22:00 Uhr
L _{night}	-	Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 - 06:00 Uhr
LAI	-	Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LANUV	-	Landesamt für Umwelt und Verbraucherschutz
LAP	-	Lärmaktionsplan
LSA	-	Lichtsignalanlage
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
RdErl	-	Runderlass
RLS-90	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
StVO	-	Straßenverkehrsordnung
SV	-	Schwerverkehr
ULR	-	Umgebungslärmrichtlinie
VBEB	-	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastenzahlen durch Umgebungslärm (Fassadenpegel)
VBUF	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flughäfen
VBUS	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen
VLärmSchRL97	-	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes
VwVfg	-	Verwaltungsverfahrensgesetz

1. Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen

Ballungsraum

Nach § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000. Im Land Nordrhein-Westfalen definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Stadt Wermelskirchen im Rheinisch-Bergischen Kreis zählt mit 34.765 Einwohnern zum 31. Dezember 2018 nicht zu den Ballungsräumen.

Hauptverkehrsstraßen

Auch in der 3. Runde sind regionale, nationale oder grenzüberschreitende Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen) mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr (DTV >8.200 Kfz) zu betrachten. Das LANUV hat folgende Straßen(-abschnitte) kartiert:

- A 1 im Stadtgebiet Wermelskirchen,
- B 51 im Stadtgebiet Wermelskirchen,
- L 409, Dhünner Straße bis B 51,
- L 409, Steinergarten bis Rauhe Hüls,
- L 157 von A 1 bis B 51,
- L 157 von B 51 bis Luisenstraße.

Die L 101 sowie Streckenabschnitte der L 409 und L 157 erfüllen die Kartierungsvoraussetzungen nicht und sind daher nicht kartiert.

Haupteisenbahnstrecken

Die Stadt Wermelskirchen wird nicht von Haupteisenbahnstrecken tangiert.

Großflughäfen

Die Stadt Wermelskirchen befindet sich bezüglich der Auslösewerte des Lärmaktionsplans nicht im Lärmwirkungsbereich eines Großflughafens mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/ Jahr (Starts und Landungen).

Militärisch genutzte Flughäfen sowie Regionalflughäfen und Landeplätze sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.

Gewerbelärm

Nur in Ballungsräumen sind auch die Industrie- und Gewerbebetriebe mit IED-Anlagen (Industrial Emissions Directive gemäß RL 2010/75/EU des Rates vom 17. Dezember 2010 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung) zu kartieren sowie Häfen

für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr.

Probleme mit dieser Lärmquelle sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

Andere Lärmquellen

Freizeit- oder Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung. Probleme mit dieser Lärmquelle sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

In der Stadt Wermelskirchen ist im Lärmaktionsplan somit nur der von Hauptverkehrsstraßen ausgehende Lärm zu betrachten.

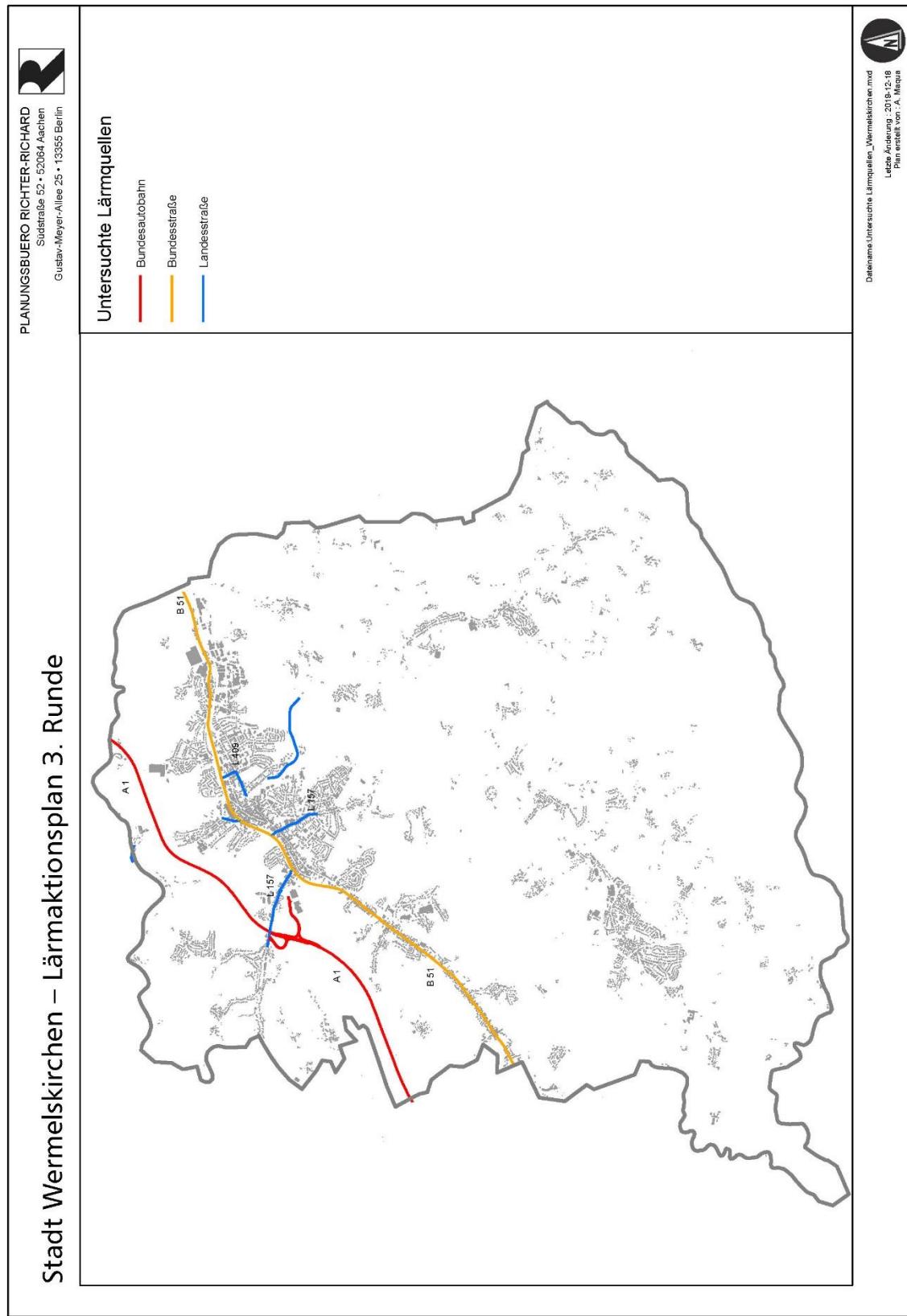


Abb. 1.1: Untersuchte Lärmquellen

2. Zuständige Behörde

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten Straßenverkehr sind in NRW die Gemeinden zuständig. Die Gemeinden in den Nicht-Ballungsräumen werden bei der Berechnung der Lärmkarten durch das LANUV unterstützt.

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt § 47e BImSchG. Sie liegt in den Nicht-Ballungsräumen für den Straßenverkehr bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. Im Land Nordrhein-Westfalen bestätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinden:

Stadt Wermelskirchen
Amt für Stadtentwicklung
Frau Brigitte Zemella
Telegrafenstraße 29-33
42929 Wermelskirchen

Tel. 02196/710620
Fax 02196/710-7620
E-Mail: b.zemella@wermelskirchen.de

Internet: www.wermelskirchen.de

Gemeindeschlüssel: 05 3 78 02174

Für Nordrhein-Westfalen sammelt das LANUV NRW die fertigen Lärmkarten und Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden und teilt diese Informationen dem Umweltbundesamt mit. Das Umweltbundesamt leitet diese Meldungen an die EU weiter.

3. Rechtlicher Hintergrund

EU-Recht

Im Jahr 2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft. Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

- *"Ein Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich Lärminderung".*

Ziel der Richtlinie ist, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Lärminderungspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärm situation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Zunächst waren in einer 1. Runde (bis 18. Juli 2008) außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohner in der Lärminderungsplanung alle regionalen, nationalen und grenzüberschreitenden Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr (DTV 16.400 Kfz) und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr zu berücksichtigen. Hinzu kamen Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr.

In der 2. Runde (bis 18. Juli 2013) war außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern für alle regionalen, nationalen oder grenzüberschreitenden Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) und alle Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr zu erstellen. Hinzu kamen Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr.

Die zuständigen Behörden haben nun in der 3. Runde bis zum 18. Juli 2018 die Lärmaktionspläne der 2. Runde aus dem Jahr 2013 zu überprüfen.

Als Anhang III sind ergänzend die Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 der EU-Umgebungslärmrichtlinie beigefügt.

Nationale Umsetzung des EU-Rechts

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 ist im Juni 2005 mit der Einfügung der §§ 47a-f in das Bundes-Immissionsschutzgesetz und mit Erlass der 34. BImSchV in nationales Recht überführt worden.

In den meisten Bundesländern sind die Gemeinden die zuständige Behörde und verpflichtet, bei Lärmproblemen einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt.

Anwendungsbereich des sechsten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist der Umgebungslärm, *"dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden"*

und Gebieten ausgesetzt sind" (§ 47a BImSchG). Umgebungslärm bezeichnet "belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht" (§ 47b BImSchG).

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

- *"Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,*
- *Benennung der zuständigen Behörde,*
- *Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,*
- *Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR*
- *eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,*
- *eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbessерungsbedürftigen Situationen,*
- *das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,*
- *Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmmindehung,*
- *die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,*
- *Darstellung der langfristigen Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse,*
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplans."*

Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Da es zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit keine nationalen gesetzlichen Regelungen gibt, erhält die EU-Umgebungslärmrichtlinie Direktwirkung. Es liegt somit im Ermessen der zuständigen Behörden, die unbestimmten Begriffe der EU-Umgebungslärmrichtlinie (z. B. "rechtzeitig und effektiv") näher zu bestimmen.

Nationales Recht zum Lärmschutz

Der Lärmaktionsplan muss zwar die Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen, doch erfolgt die Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen Maßnahmen weiterhin nach den nationalen Vorschriften von Bund und Ländern zum Lärmschutz, was Konflikte nicht ausschließt. Nachfolgend werden deshalb die wesentlichen rechtlichen Grundlagen auf Bundesebene kurz vorgestellt. Die jeweiligen Gesetze und Runderlasse der Länder sind darüber hinaus zu beachten.

Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von passiven Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Auslösewerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Dazu zählt unter anderem, dass Lärm situationen anhand der VLärmSchRL 97 in Verbindung mit den RLS-90 zu ermitteln und zu bewerten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen (DIN 18005-1) oder aus der Realnutzung. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen (zum Beispiel, wann ein betroffenes Gebäude errichtet wurde).

Tab. 3.1: Beurteilungspegel zur Lärmsanierung

Nutzung/Gebietskategorien	Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	67 dB(A)	57 dB(A)
Allgemeine Wohngebiete, reine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	67 dB(A)	57 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiet	69 dB(A)	59 dB(A)
Gewerbegebiet	72 dB(A)	62 dB(A)

Die Zuordnung richtet sich nach den Festsetzungen in Bebauungsplänen. Ist das nicht möglich, wie bei außerorts liegender Bebauung, wird die Schutzwürdigkeit über die tatsächliche Nutzung ermittelt.

Der Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung erfolgt nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007. Sie gelten nur für bestehende Straßen und lehnen sich an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (VLärmSchRL 97) an und betreffen vor allem Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen (§ 45 StVO). In diesem Zusammenhang gelten die in Tabelle 3.1 angegebenen Werte nicht, sondern liegen um 3 dB(A) höher.

Ein direkter Vergleich der nach VBUS/ VBEB und RLS-90 berechneten Pegelwerte ist aufgrund unterschiedlicher Rechenmethoden nicht möglich. Der Baulasträger prüft deshalb die Lärm situation jeweils als Einzelfallprüfung mit den national für die Straßenbauverwaltung bindenden RLS-90.

Für die Bewertung der Lärm situation an Flughäfen sind die Werte gemäß § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der jeweils aktuellen Fassung heranzuziehen.

4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

Auf nationaler Ebene gibt es keine für die Auslösung von Lärmaktionsplänen verbindlichen Grenzwerte.

Für eine verträgliche Geräuschbelastung der Bevölkerung haben verschiedene Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Als gesundheitsrelevante Schwellenwerte gelten 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts. Die Weltgesundheitsorganisation, Regionalbüro für Europa, gibt die Empfehlung¹, durch Straßenverkehrslärm bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 dB(A) für den L_{den} und auf weniger als 45 dB(A) für den L_{night} zu verringern, um gesundheitliche Auswirkungen und eine Beeinträchtigung des Schlafs zu vermeiden. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat in seinem Umweltgutachten 2004² und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005³ auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind. Die Weltgesundheitsorganisation hat diesen Wert 2009 in ihren Night Noise Guidelines⁴ auf 40 dB(A) abgesenkt.

Das Umweltbundesamt hat vor diesem Hintergrund folgende Empfehlungen ausgesprochen⁵:

Tab. 4.1: Empfehlungen zu Auslösekriterien für Lärmaktionspläne

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L_{DEN}	L_{Night}
Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)
Vermeidung von Belästigungen	langfristig	50 dB(A)	40 dB(A)

Quelle: Umweltbundesamt

Die Stadt Wermelskirchen verwendet bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans die Auslösewerte 65 dB(A) für den L_{den} bzw. 55 dB(A) L_{night} , um entsprechend den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm weitgehend auszuschließen. Bei einer Überschreitung dieser Auslösewerte ergibt sich für die Gemeinden die Verpflichtung, einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

¹ Weltgesundheitsorganisation – Regionalbüro für Europa, Leitlinien für Umgebungslärm, Kopenhagen 2018

² Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2004 - Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern, Berlin, 2004

³ Sachverständigenrat für Umweltfragen, Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr, Berlin, 2005

⁴ World Health Organization, Night Noise Guidelines for Europe, Copenhagen, 2009

⁵ www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung, zuletzt abgerufen 2019-04-21

5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die Berechnung der strategischen Lärmkarten erfolgte mit den vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen (VBU).

5.1 Strategische Lärmkarten

Die Eingangsdaten zur Berechnung der strategischen Lärmkarten der untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

Die Prüfung der Eingangsdaten führte zu folgendem Ergebnis:

- L 157 Ostringhausen – Burger Straße
Der Autobahnanschluss verläuft geteilt. Der Kfz-Verkehr der A 1 in Fahrtrichtung Süden ist über die Straßenachse Ostringhausen – Hünger (L 157) angebunden. Die Verkehre in Fahrtrichtung Norden über den Biberweg. Die Verkehre treffen sich im Kreisverkehr Straße Ostringhausen/ Biberweg/ Burger Straße. Es kann davon ausgängen werden, dass sich die Verkehrsmenge nach dem Zusammenschluss dieser Verkehrsströme auf der Burger Straße erhöht, was sich in der Lärmkartierung nicht widerspiegelt (hier gesamte Belastungssachse DTV = 15.848 Kfz, Zählstelle auf Ostringhauser Straße). Der DTV auf der Burger Straße liegt voraussichtlich höher als angegeben, bei einer angenommenen Erhöhung um 5.000 Kfz würden die Immissionen (Fassadenpegel) um ca. 1,5 dB(A) steigen. Die Fassadenpegel der Lärmkartierung von 73,1/63,9 dB(A) L_{den}/L_{night} auf der Burgerstraße liegen danach bei etwa 74,6/65,4 dB(A) L_{den}/L_{night} . Der Korrekturwert geht in die Basisdaten ein.

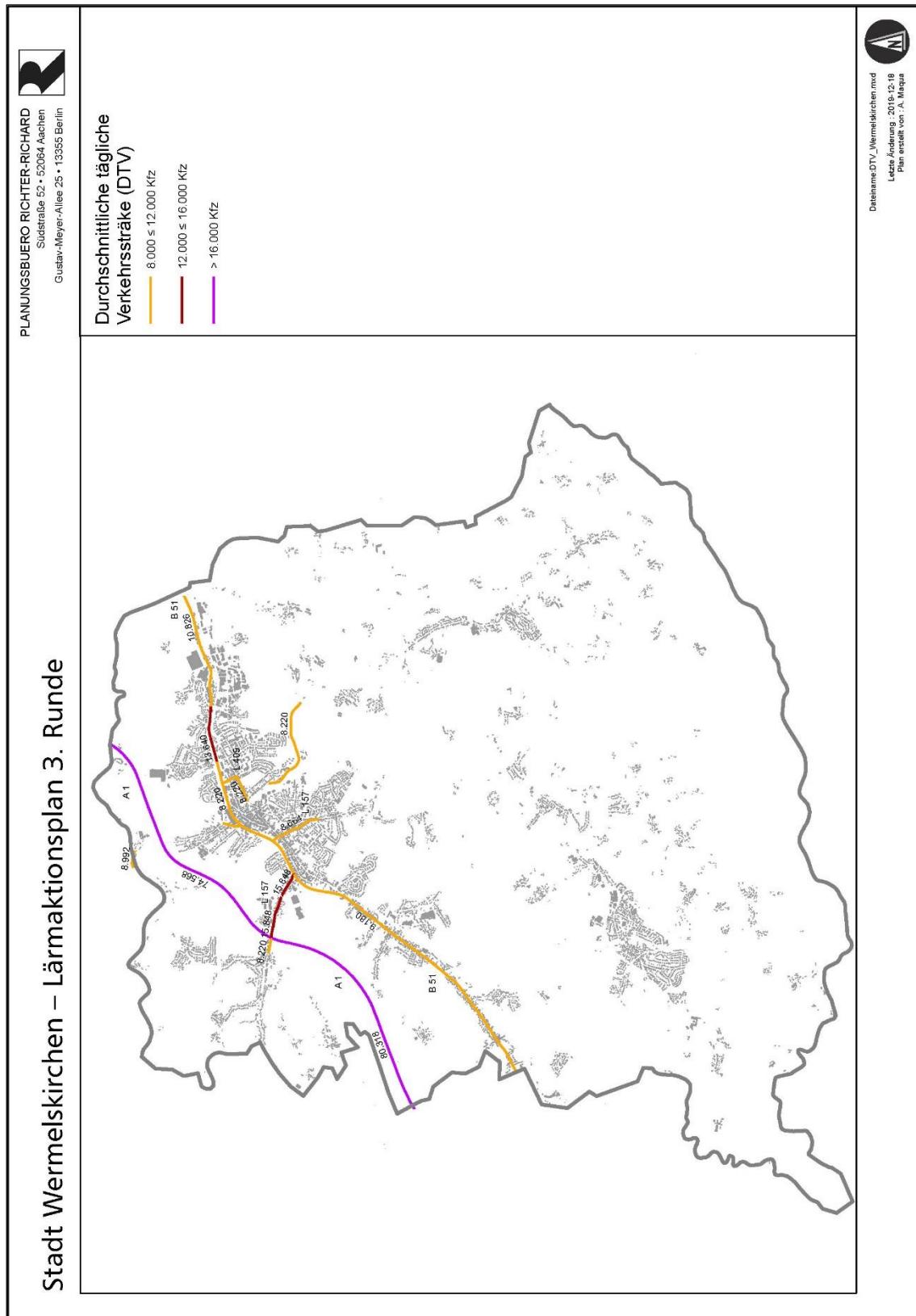


Abb. 5.1: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

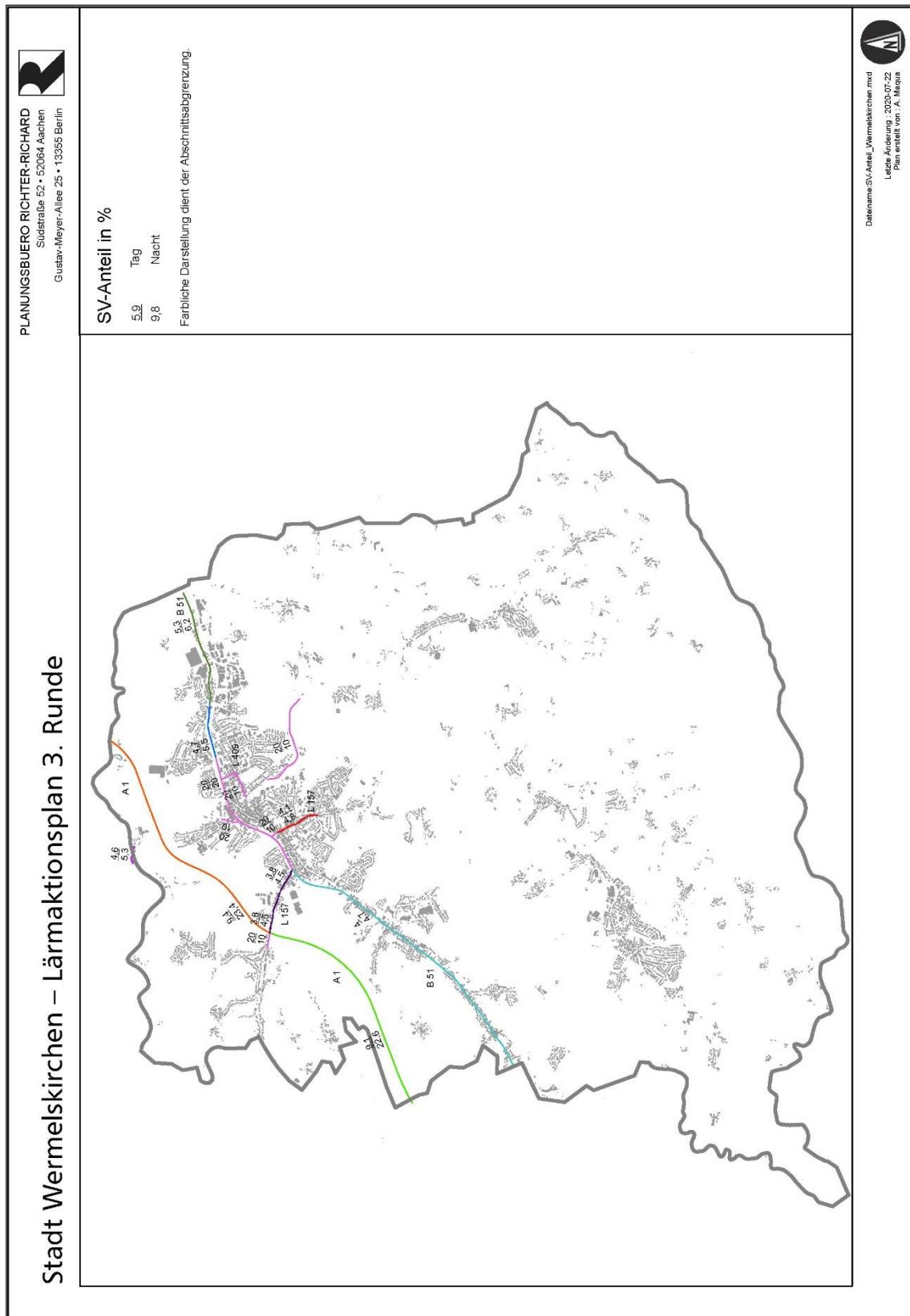


Abb. 5.2: Eingangsdaten strategische Lärmkarten –SV-Anteil Tag/Nacht

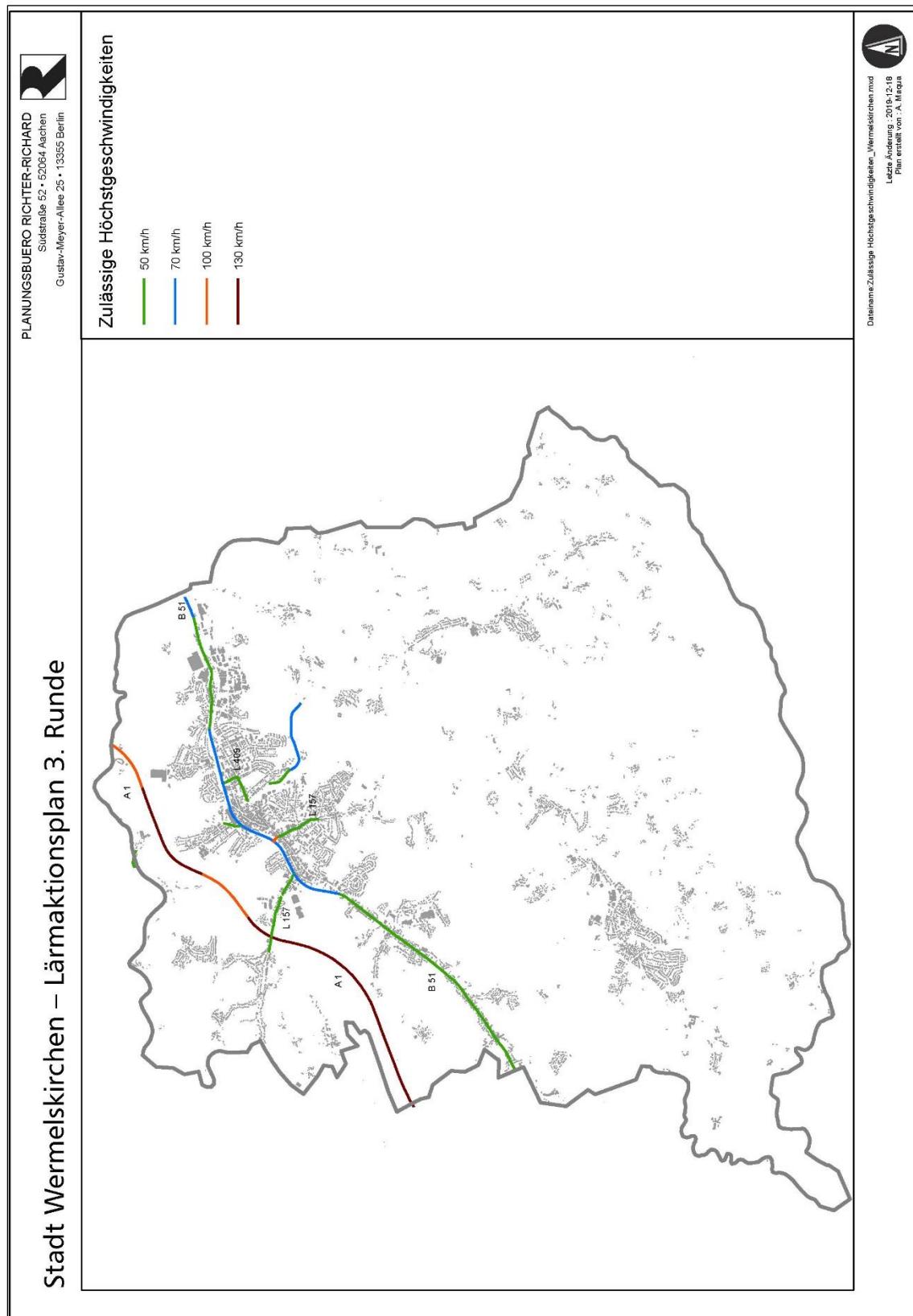


Abb. 5.3: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit

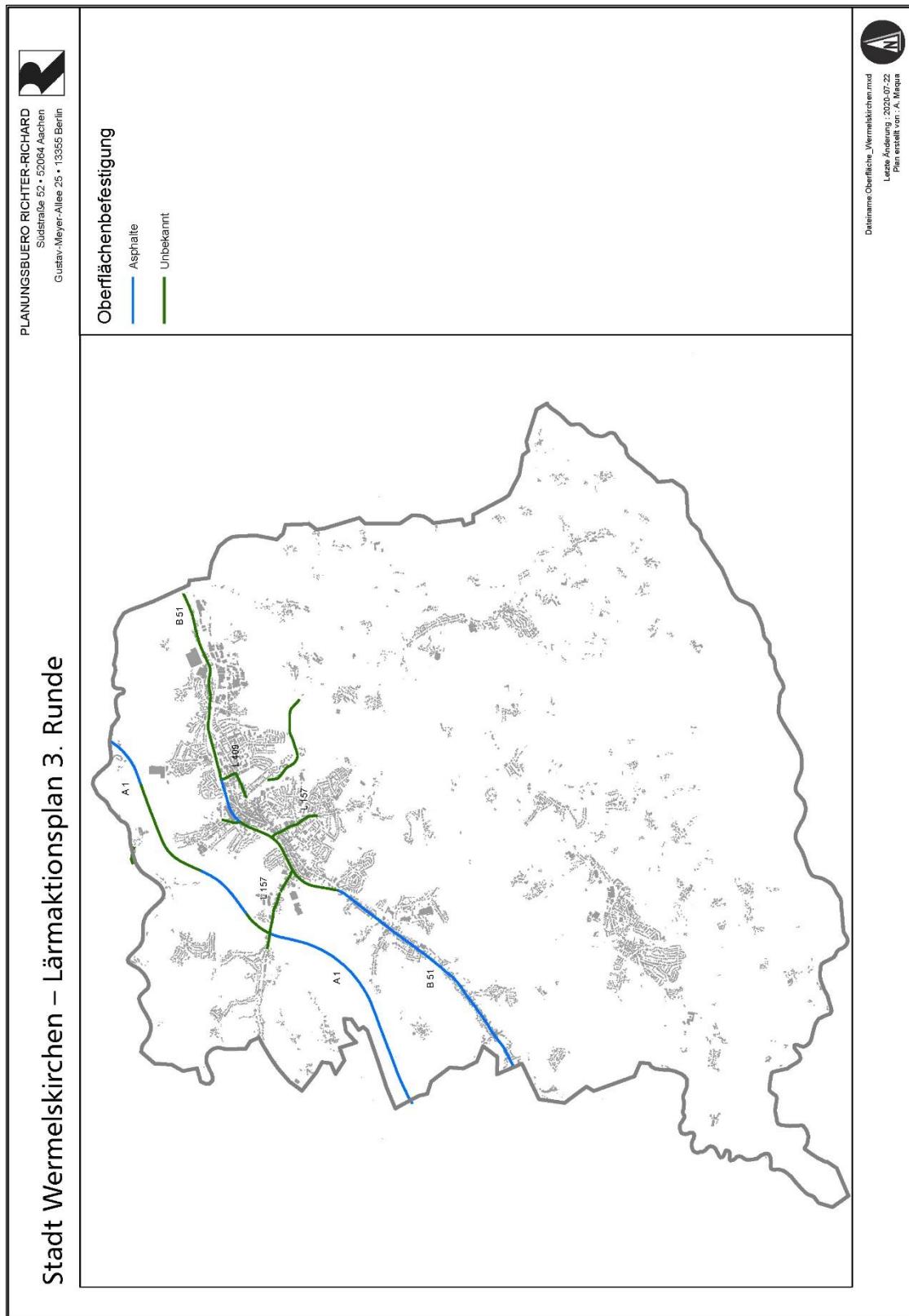


Abb. 5.4: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberfläche

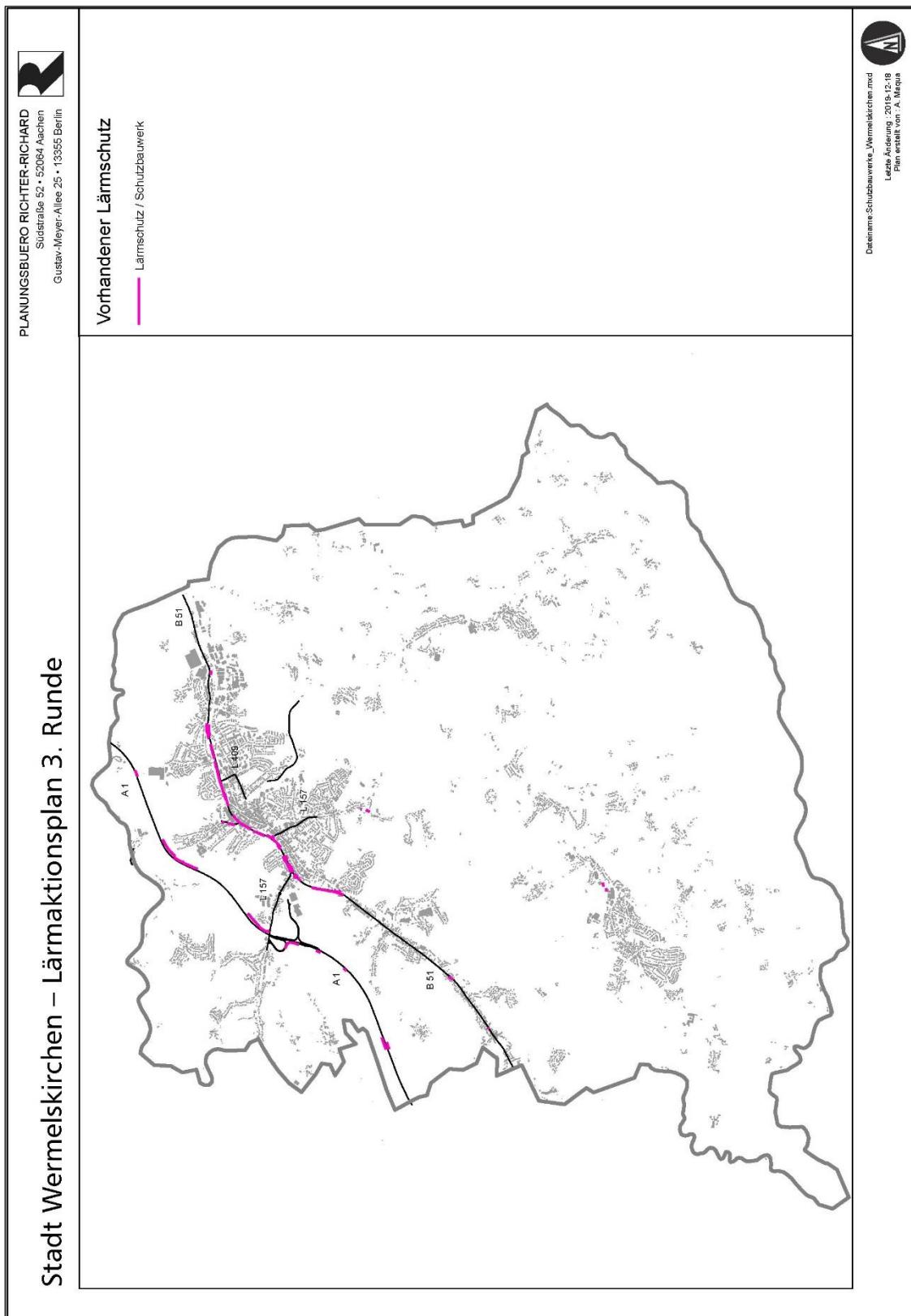


Abb. 5.5: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk

Die mit diesen Daten berechneten strategischen Lärmkarten zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

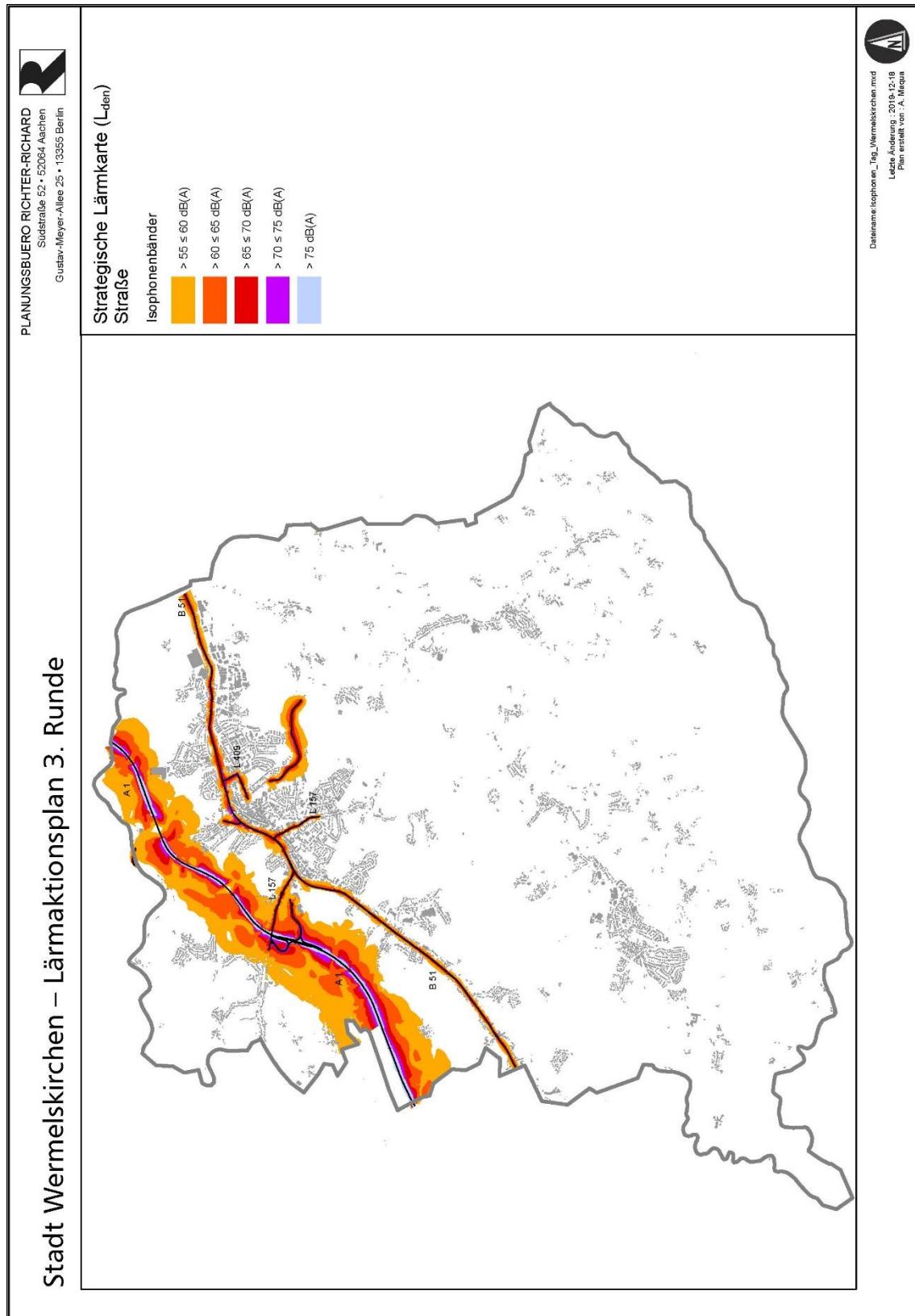


Abb. 5.6: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}

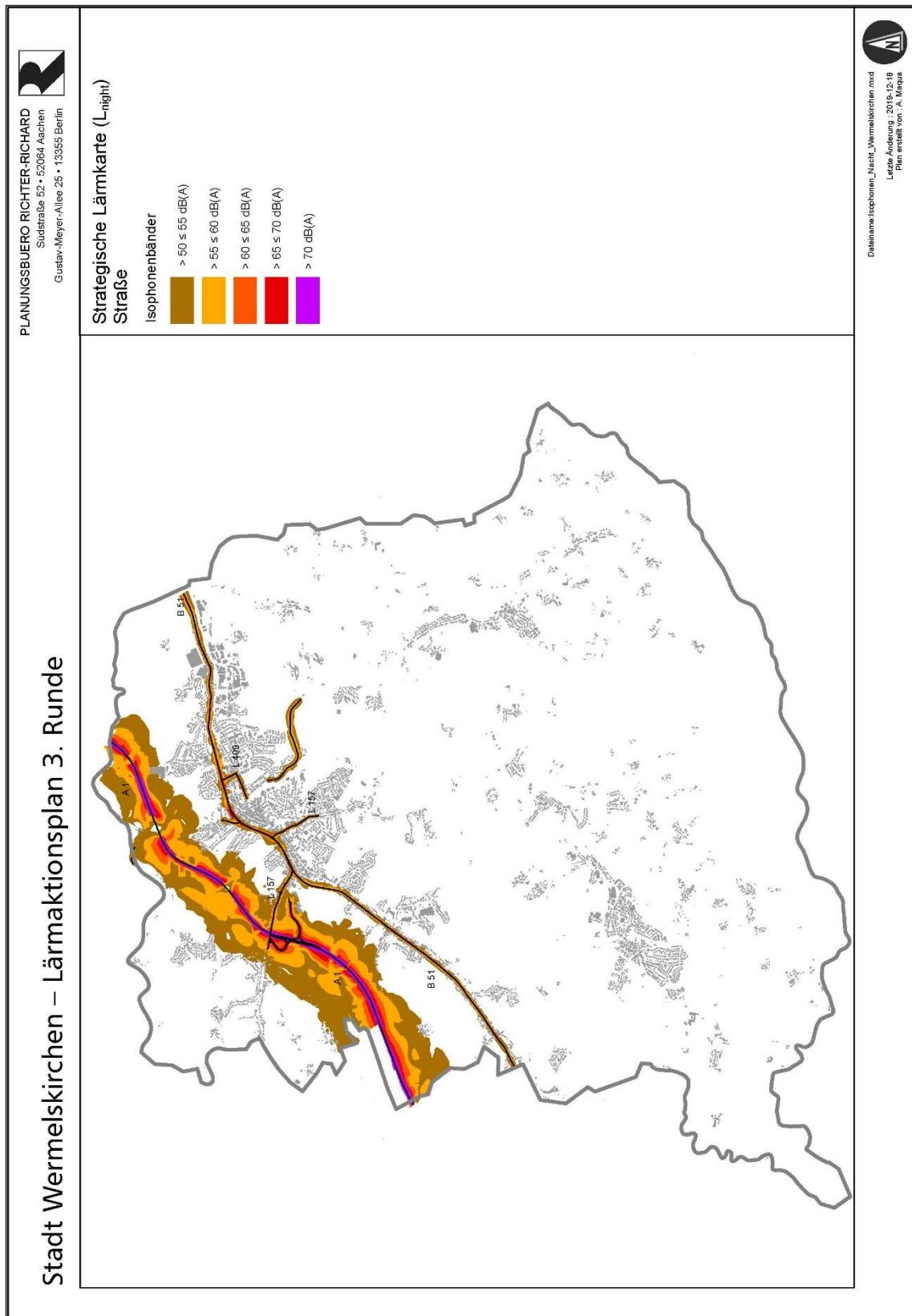


Abb. 5.7: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night}

5.2 Belastungssachsen und -räume

Bei den strategischen Lärmkarten treten in den Grenzbereichen der Isophonenbänder bei einem 10x10 m-Raster zwangsläufig relativ große Ungenauigkeiten auf. Genauer sind dagegen die Fassadenpegel, die im Rahmen der VBEB-Berechnungen erzeugt und deshalb nachfolgend verwendet werden.

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

- mit Überschreitung der Auslösewerte ($L_{den} > 65$ dB(A) und/ oder $L_{night} > 55$ dB(A)) und
- einer zulässigen (Bebauungsplan) oder tatsächlichen (Realnutzung) empfindlichen Nutzung (Wohnung, Schule, Krankenhaus)

wurden mit einer GIS-Auswertung Belastungssachsen identifiziert, die sich aus einer Überschreitung der Auslösewerte beim überwiegenden Teil der Gebäude ergeben:

- A 1 im Bereich der Anschlussstelle Wermelskirchen,
- A 1 im Bereich Wolfhagen,
- B 51 von westlicher Stadtgrenze nach Burscheid bis Straße Tente, Haus Nr. 3,
- B 51 von Straße Neuenhöhe, Haus Nr. 13, bis Neuenhöhe, Haus Nr. 132A,
- L 157 von Brücke über A 1 bis B 51,
- L 157 Dabringhauser Straße – Hilfringhauser Straße von Straße Eich, Haus Nr. 26, bis Luisenstraße,
- L 409 Berliner Straße – Thomas-Mann-Straße von Dhünner Straße bis B 51.

Darin enthalten sind als sehr stark belastete Bereiche mit $L_{den} > 70$ dB(A) bzw. $L_{night} > 60$ dB(A):

- B 51 von Straße Neuenhöhe, Haus Nr. 13, bis Neuenhöhe, Haus Nr. 132A,
- L 157 von Brücke über A 1 bis B 51,
- L 157 Dabringhauser Straße von Schillerstraße bis Luisenstraße,
- L 409 Berliner Straße Thomas-Mann-Straße von Dhünner Straße bis B 51.

Die identifizierten Belastungssachsen sind damit nahezu unverändert gegenüber dem Lärmaktionsplan der 2. Runde.

Korrektur

In der Lärmkartierung wurden für die L 409 Ersatzwerte verwendet:

- DTV 8.220 Kfz – Standardmindestverkehrsmenge zur Einbeziehung in die Lärmkartierung. Das bedeutet, es wurde angenommen, dass die L 409 südlich der L 51 kartierungspflichtig ist.
- SV-Anteil 20/10 % = 1.644 Fahrzeuge ganztags – Werte werden für Landesstraßen entsprechend RLS-90 angesetzt, wenn Zähldaten fehlen.

Ein Vergleich mit anderen eingegangenen Daten verdeutlicht, dass diese Werte nicht der Realität vor Ort entsprechen. Vergleichsbeispiele: Straße Ostringhausen DTV 15.848, 3,8 % SV-Anteil ganztags oder Straße Neuenhöhe DTV 13.640, 4,7 % SV-Anteil ganztags.

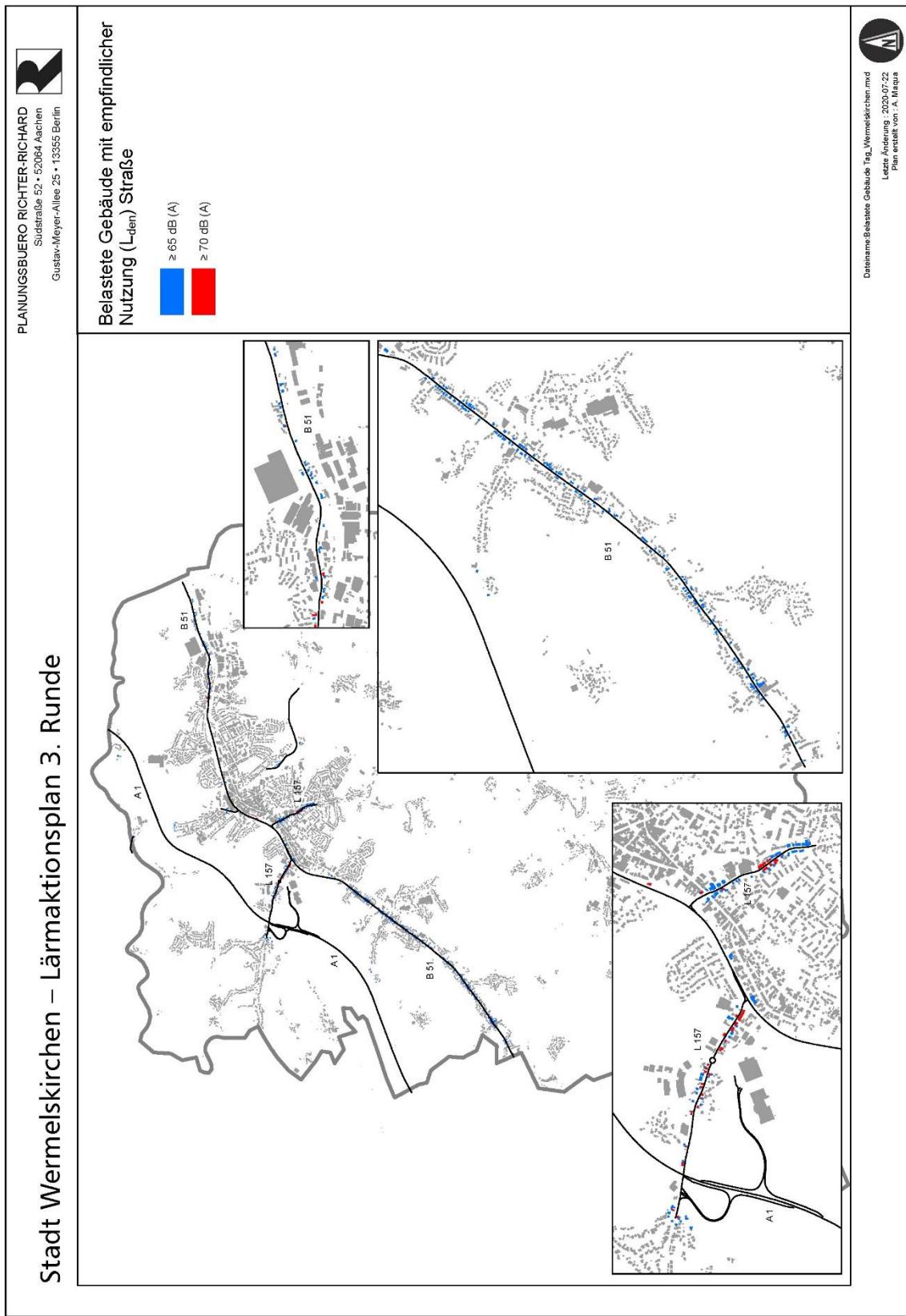
Die Zähldaten von 2015 wurden inzwischen in Straßen.NRW auch im NWSIB veröffentlicht. Die veröffentlichten Daten stimmen bis auf die L 409 mit den übrigen Daten der Lärmkartierung überein. Auf der L 409 Dhünner Straße, Höhe Haus Nr. 25, südlich der Berliner Straße, befindet sich eine Zählstelle, die folgende Daten zur Relativierung liefert:

- DTV 5.428 Kfz,
- SV 1,3 % ganztags = 75 Fahrzeuge.

Um eine realistische Einschätzung des Straßenabschnitts Belastungsachse Berliner Straße – Thomas-Mann-Straße zu erzielen, ergeben sich zwei Scenarien:

- Der DTV erhöht sich durch zusätzliche Kfz-Verkehre zwischen B 51 und Dhünner Straße, die aus Wechselbeziehungen zwischen B 51 und Zentrum und B 51 und Gewerbestandort entstehen nicht über einen DTV von 8.220 Kfz (setzt eine Erhöhung unter 2.700 Kfz voraus). In diesem Fall ist die L 409 südlich der B 51 keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans und wird nachfolgend nicht weiterverfolgt.
- Eine DTV von 8.220 Kfz wird knapp erreicht. Der SV-Anteil liegt jedoch deutlich niedriger. Auf der Berliner Straße werden 2 % ganztags = 165 Fahrzeuge angenommen (ca. -3 dB(A)) und auf der Thomas-Mann-Straße ebenfalls 2,0 % SV-Anteil = 165 Fahrzeuge (ca. -3 dB(A)). In den Nachtstunden kann der Schwerverkehr außer Acht gelassen werden, wodurch sich eine Verringerung von 10 auf etwa 2,5 % (ca. -1,5 dB(A)) ergibt. Die Fassadenpegel auf der Berliner Straße verringern sich auf dem Abschnitt Berliner Straße von 75,2/63,0 dB(A) L_{den}/L_{night} auf 72,2/61,5 dB(A) L_{den}/L_{night} und auf dem Abschnitt Thomas-Mann-Straße von 74,9/62,8 dB(A) L_{den}/L_{night} auf 71,9/60,0 dB(A) L_{den}/L_{night} . Die Fassadenpegel liegen auf der Belastungsachse weiterhin so hoch, dass Maßnahmen zur Lärminderung ergriffen werden müssen. In diesem Fall bleibt die Belastungsachse und wird weiterverfolgt.

Der DTV >8.220 Kfz ist aufgrund der angrenzenden Daten nicht nachvollziehbar. Der Straßenabschnitt Berliner Straße – Thomas-Mann-Straße wird deshalb nicht als Belastungsachse weiterverfolgt.

Abb. 5.8: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 65$ dB(A)

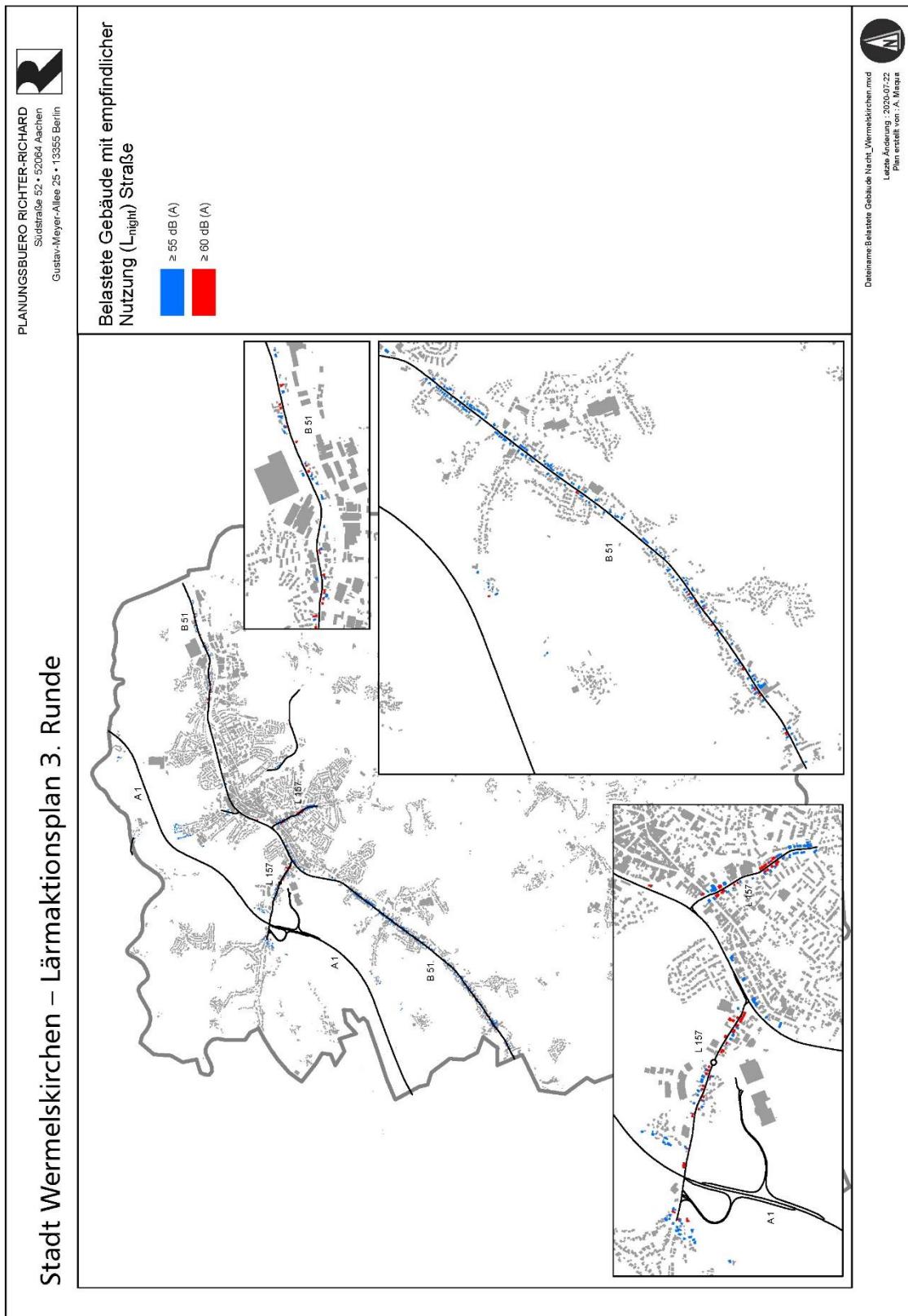
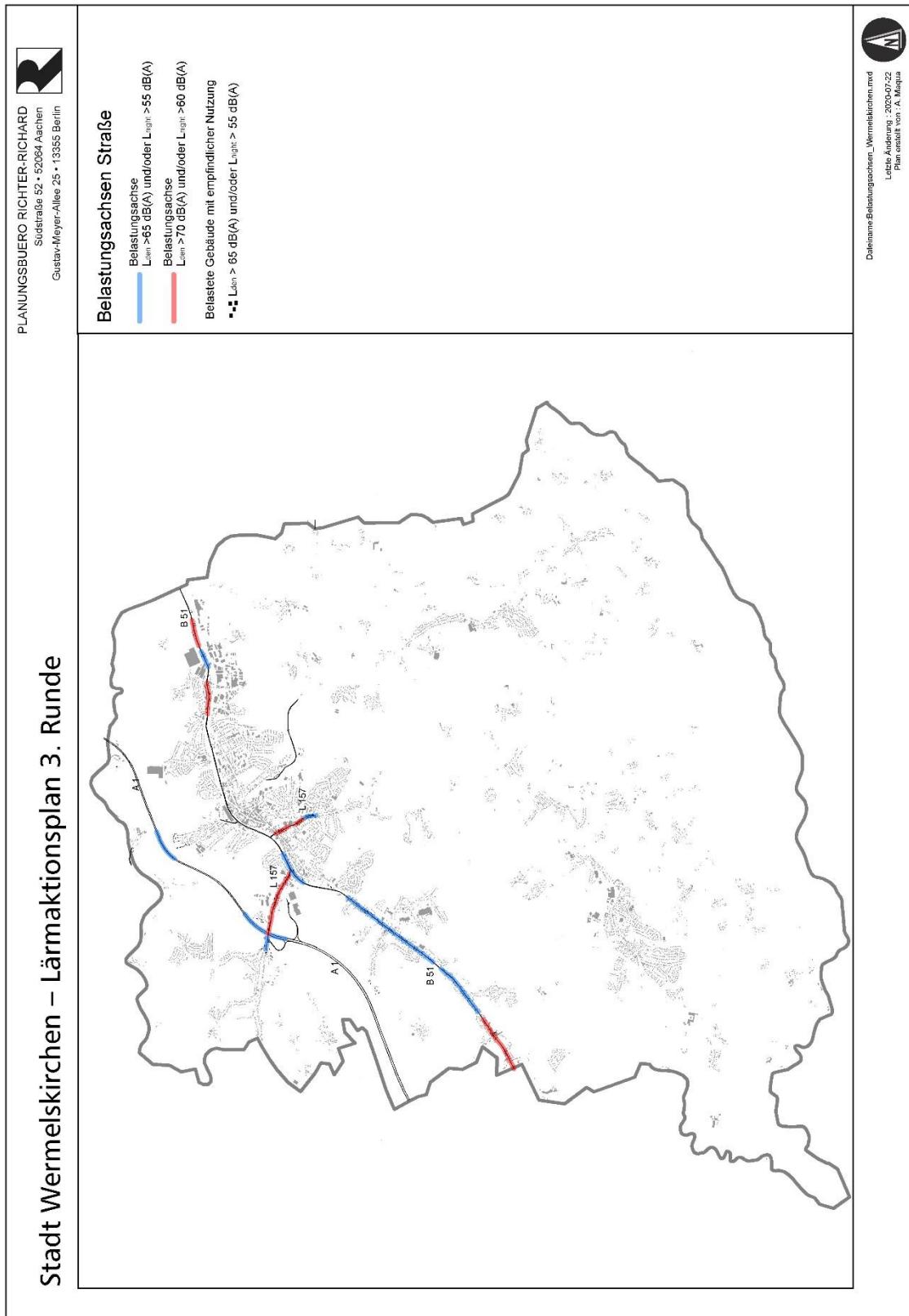


Abb. 5.9: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 55 \text{ dB(A)}$

Abb. 5.10: Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/L_{night} > 65/55 \text{ dB(A)}$

5.3 Ruhige Gebiete

Ruhige Gebiete auf dem Land

In Gemeinden außerhalb der Ballungsräume sind ruhige Gebiete auf dem Land zu identifizieren. Nach Artikel 3 m) der Umgebungslärmrichtlinie ist ein "ruhiges Gebiet auf dem Land ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist". Dies gilt nicht für Geräusche durch forst- und landwirtschaftliche Nutzung. Bauplanungsrechtlich verbindliche festgesetzte Vorhaben (Planfeststellung, Bebauungsplan) sind hierbei zu beachten, sonst gilt die Realnutzung zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmaktionsplans.

Da die Bundesrepublik Deutschland keine Werte zur Definition von ruhigen Gebieten festgelegt hat, liegt es bei den zuständigen Behörden, für ihr Gemeindegebiet eine geeignete Vorgehensweise festzulegen.

Einen Anhaltspunkt für die Festlegung ruhiger Gebiete ist laut Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) dann gegeben, wenn Pegelwerte von $L_{den} = 40$ dB(A) nicht überschritten werden. Hierzu sind großräumige, zusammenhängende Freiräume ohne Siedlungen und Verkehrswege erforderlich, die häufig über das Gemeindegebiet hinausgehen.

Die Darstellungstiefe der Lärmkarten reicht außerhalb der Ballungsräume nicht aus, diese Gebiete zu identifizieren. Das würde eine flächenhafte Berechnung der Schallimmissionen erfordern, die aber in den Gemeinden außerhalb von Ballungsräumen nicht vorliegt.

Der LAI gibt als Anhaltspunkt für ruhige Gebiete in Ballungsräumen an, dass Gebiete mit einer Ausdehnung von 4 km^2 auf dem überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmelastung $L_{den} \leq 50$ dB(A) aufweisen. Davon ist i.d.R. auszugehen, wenn in den Randbereichen ein Pegel von $L_{den} = 55$ dB(A) nicht überschritten wird und keine erheblichen Lärmquellen in der Fläche vorhanden sind. Rechnet man diesen Wert für ruhige Gebiete in Ballungsräumen ($4 \text{ km}^2 \leq 50$ dB(A)) auf 40 dB(A) für ruhige Gebiete auf dem Land um, muss der Abstand drei Mal verdoppelt werden (Verdoppelung des Abstandes = -3 dB(A)), um 41 dB(A) im Kernbereich der Fläche zu erreichen. Daraus ergibt sich eine Fläche einschließlich der verlärmteten Randbereiche von 256 km^2 bzw. eine Kantenlänge von $16 \times 16 \text{ km}$. Sofern die Randbereiche leiser als 55 dB(A) sind, kann eine Fläche von 64 km^2 bzw. eine Kantenlänge von 8 km auf ein ruhiges Gebiet im Kern der betrachteten Fläche hinweisen. Voraussetzung für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist zudem die öffentliche Zugänglichkeit.

Unter Anwendung der oben beschriebenen Methode sind ruhige Gebiete auf dem Land in der Stadt Wermelskirchen nicht zu finden und treten auch gemeindeübergreifend nicht auf.

Im Rahmen der kommunalen Planungshoheit kann die Gemeinde jedoch über die Pflichtleistung zur Ausweisung ruhiger Gebiete hinausgehen und diese weitergehend untersuchen.

Ruhige Gebiete in Anlehnung an die Ballungsraumdefinition

Im Lärmaktionsplan der 2. Runde ist eine "Gebietskulisse" für ruhige Gebiete aufgezeigt. Dargestellt sind Bereiche mit einer Lärmelastung < 55 dB(A) L_{den} . Diese Flächen sind in Verkehrsflächen, Siedlungsflächen, Grünflächen sowie wald- und landwirtschaftliche Flächen gegliedert.

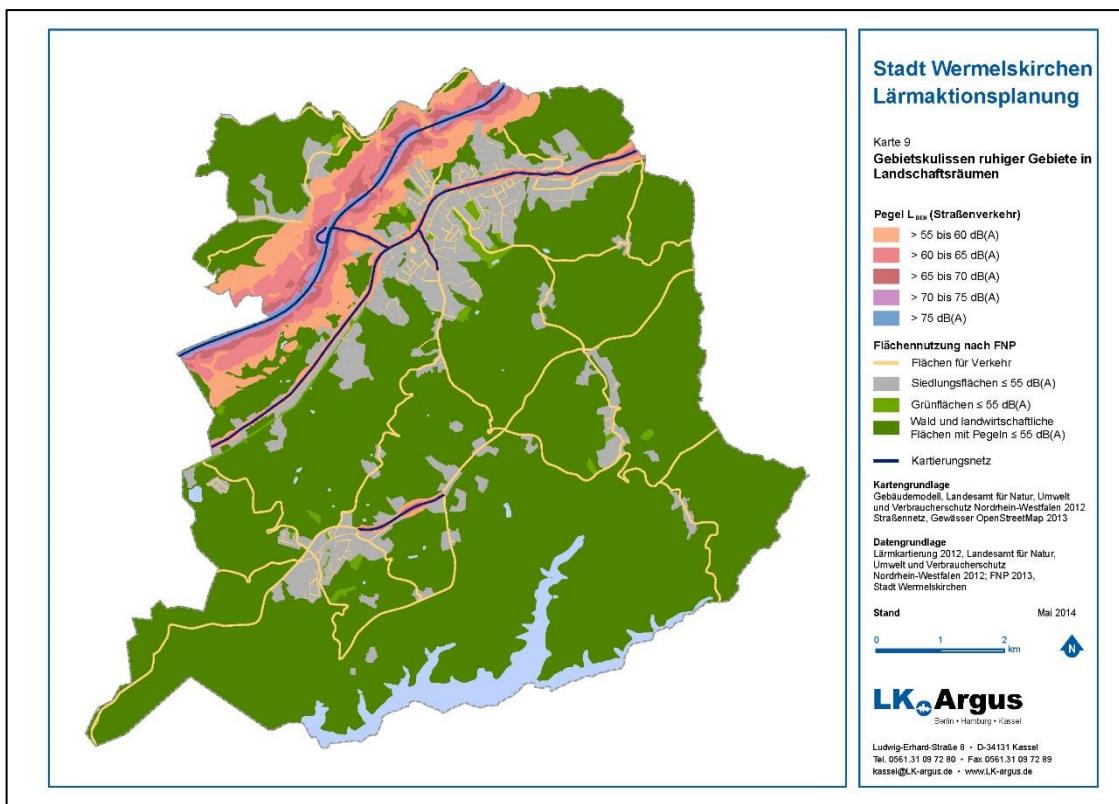


Abb. 5.11: Lärmaktionsplan 2. Runde, Gebietskulisse Ruhige Gebiete

Bisherige Erfahrungen mit der Identifizierung von ruhigen Gebieten haben gezeigt, dass es auch außerhalb der Ballungsräume sinnvoll sein kann, ruhige Gebiete in Anlehnung an die Definition von ruhigen Gebieten in Ballungsräumen der Umgebungslärmrichtlinie bzw. daraus entwickelten Kriterien zum Schutz der Wohn- und Lebensqualität zu betrachten. *"Innerhalb und außerhalb von Ballungsräumen steht es der Plan aufstellenden Behörde darüber hinaus auch frei, innerstädtische Erholungsflächen als ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen, sofern sie von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden."*⁶ Diese werden nicht nur nach akustischen, sondern auch nach qualitativen Kriterien definiert.

Ein ruhiges Gebiet soll ein stressfreies und entschleunigtes Gebiet sein, das dem Menschen als Ruheort und damit als Erholungsort dient. Der Schutz eines ruhigen Gebiets beinhaltet vor allem den Erhalt, kann aber auch der Aufwertung oder sogar der Schaffung von neuen ruhigen Gebieten dienen. Das schließt eine gute Erreichbarkeit mit Fuß und Rad auf gut und sicher geführten Wegen ein.

Für die Identifizierung solcher Flächen hat das Mitwirkungsverfahren besondere Bedeutung, da sie sich vor allem aus den Alltagsgewohnheiten der Bewohner ableiten.

Die Gebietskulissen des Lärmaktionsplans der 2. Runde werden nachfolgend anhand kleinräumlicherer, bewährter Kriterien, die sich an der Methode zur Identifizierung von ruhigen Gebieten in Ballungsräumen orientieren, weitergehend kategorisiert und vertiefend betrachtet. Die im

⁶ Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI), Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Aktualisierte Fassung, 2012

Folgenden angewendeten Kriterien wurden im Ursprung durch die Stadt Norderstedt (als Nicht-Ballungsraum) unter aktiver Beteiligung der Bevölkerung entwickelt und haben sich seitdem wegen fehlender Verordnungen zu einer Art Stand der Technik entwickelt.

Um den unterschiedlichen Charakteren von ruhigen Gebieten zu entsprechen, erfolgt im Grundsatz die Suche in sieben Kategorien:

- Besonders ruhiges Gebiet auf dem Land
 - Weitgehend naturbelassener oder land- und forstwirtschaftlich genutzter, zusammenhängender Naturraum, in vielen Fällen gemeindeübergreifend in benachbarte Landschaftsräume,
 - $L_{den} < 40$ dB(A) in der Kernfläche, Fläche von 64 km², Kantenlänge ≥ 8 km.
- Ruhiges Gebiet auf dem Land
 - Weitgehend naturbelassener oder land- und forstwirtschaftlich genutzter, zusammenhängender Naturraum, in vielen Fällen gemeindeübergreifend in benachbarte Landschaftsräume,
 - $L_{den} < 45$ dB(A) in der Kernfläche, Fläche von 42 km², Kantenlänge $\geq 6,5$ km.
- Ruhiges Gebiet
 - Weitgehend naturbelassener oder land- und forstwirtschaftlich genutzter, zusammenhängender Naturraum, in vielen Fällen gemeindeübergreifend in benachbarten Landschaftsräume,
 - $L_{den} < 50$ dB(A) in der Kernfläche, Fläche von 4 km², Kantenlänge ≥ 2 km.
- Relativer leiser Landschaftsraum
 - Ortsnahe Erholungsflächen in der freien Landschaft, ggf. auch mit Teilflächen,
 - $L_{den} < 55$ dB(A) in der Kernfläche, Fläche ca. 40.000 m², Kantenlänge der Teilflächen ≥ 200 m.
- Relativ leises stadtnahes Gebiet
 - Innerörtliche, wohnungsnahen Erholungsflächen und Parkanlagen,
 - $L_{den} < 55$ dB(A) in der Kernfläche, Fläche ca. 40.000 m², Kantenlänge der Teilflächen ≥ 200 m.
- Achse mit Erholungs- und/ oder Verbindungsfunction
 - Verbindungswege abseits von Hauptverkehrsstraßen in einem attraktiven Freiraum,
 - definiert sich nicht über akustische, sondern über qualitative Kriterien,
 - Mindestlänge 1.000 m (=15 Minuten Fußweg), um Erholungsfunktion bzw. bedeutsame Verbindungsfunction zu besitzen.
- Ruheoase
 - Fläche dient der fußläufigen, wohnungsnahen Erholung,
 - definiert sich nicht über akustische, sondern über qualitative Kriterien ohne Begrenzung durch Mindestlänge oder -fläche.

Diese Kriterien sind nur umfänglich anwendbar, wenn das Netz der Verkehrsstraßen weitgehend kartiert wurde, was in Wermelskirchen als Nicht-Ballungsraum nicht der Fall ist. Die vorliegenden Isophonen beinhalten Pegel von ≥ 55 dB(A) und umfassen die A 1, B 51 und L 157 im nördlichen Stadtgebiet. Für die Bereiche, für die keine Pegel vorliegen, erfolgt die Identifizierung anhand des Flächengröße der jeweiligen Kategorien ruhiger Gebiete.

Identifizierte ruhige Gebiete

In Wermelskirchen sind keine Flächen vorhanden, die den Kriterien für besonders ruhige Gebiete auf dem Land ($L_{den} < 40$ dB(A) in der Kernfläche, Fläche 64 km²) sowie ruhigen Gebieten auf dem Land ($L_{den} < 45$ dB(A) in der Kernfläche, Fläche 42 km²) entsprechen.

Vor diesem Hintergrund wurden folgende ruhige Gebiete identifiziert:

- Ruhiges Gebiet (als Kurzzeitereignis wird das Gebiet insbesondere im Sommerhalbjahr durch Motorradlärm belastet)
 - 1 Forst- und landwirtschaftliche Fläche große und kleine Dhünntalsperre.
- Relativ leiser Landschaftsraum (als Kurzzeitereignis wird das Gebiet insbesondere im Sommerhalbjahr durch Motorradlärm belastet)
 - 10 Forst- und landwirtschaftliche Fläche südlich Hünger mit den Teilgebieten 10a (einschließlich Teilen des Sengbachtals) und 10b,
 - 11 Forst- und landwirtschaftliche Fläche Hünger an der Stadtgrenze zu Remscheid und Burscheid mit den Teilgebieten 11a und 11b (einschließlich Spielplatz Andreasstraße-Pohlhausen),
 - 12 Forst- und landwirtschaftliche Fläche an der Stadtgrenze zu Hückeswagen und nördlich der L 101 mit den Teilgebieten 12a und 12b (einschließlich Eifgenbachtal und Seitentäler),
 - 13 Forst- und landwirtschaftliche Fläche an der Stadtgrenze zu Hückeswagen und Wipperfürth mit den Teilgebieten 13a und 13b,
 - 14 Forst- und landwirtschaftliche Fläche Wickhauser Bergbach,
 - 15 Forst- und landwirtschaftliche Fläche Eifgenbachtal und Seitentäler,
 - 16 Forst- und landwirtschaftliche Fläche Erweiterung Eifgenbachtal und Seitentäler mit den Teilgebieten 16a und 16b,
 - 17 Forst- und landwirtschaftliche Fläche südlich Dabringhausen mit den Teilgebieten 17a und 17b,
 - 18 Forst- und landwirtschaftliche Fläche an der Stadtgrenze zu Burscheid mit den Teilgebieten 18a und 18b.
- Relativ leises stadtnahes Gebiet
 - 20 Forst- und landwirtschaftliche Fläche nördlich Elbringhausen an der Stadtgrenze zu Remscheid mit den Teilgebieten 20a (einschließlich Töckelhausener Bachtal), 20b und 20c,
 - 21 Forst- und landwirtschaftliche Fläche südlich Elbringhausen mit den Teilgebieten 21a (einschließlich Spielplatz Robert-Stolz-Straße) und 21b (einschließlich Waldschule),
 - 22 Grünfläche Krankenhaus,
 - 23 Forst- und landwirtschaftliche Fläche Braunsberg,

- 24 Landwirtschaftliche Fläche zwischen Balkantrasse und B 51 Neuenhaus/ Unterstraße,
- 25 Landwirtschaftliche Fläche an der Stadtgrenze zu Burscheid,
- 26 Forst- und landwirtschaftliche Fläche südlich der A 1 mit den Teilgebieten 26a (einschließlich Friedhof am Kirchweg) und 26b-c,
- 27 Forstwirtschaftliche Fläche südlich der A 1 mit den Teilgebieten 27a (einschließlich Waldfriedhof) und 27b (einschließlich Kleingärten),
- 28 Forstwirtschaftliche Fläche Kenhausen mit den Teilgebieten 28a und 28b.

- Achse mit Erholungs-/ Verbindungsfunction
 - 30 Grünachse entlang der Balkantrasse von der Stadtgrenze zu Remscheid bis Berliner Straße,
 - 31 Grünachse von Beltener Straße bis Wiel Park,
 - 32 Grünachse entlang der Balkantrasse von der Stadtgrenze zu Burscheid bis Grünenstraße (einschließlich Spielplätze Brüder Grimm-Straße, Tente und GGS Tente).
- Ruheoase
 - 40 GGS Hünger,
 - 41 Friedhof Hünger,
 - 42 Wiel Park,
 - 43 Stadtfriedhof,
 - 44 Hüpp-Anlage,
 - 45 Markt,
 - 46 Stadtpark,
 - 47 Spielplatz Heideweg,
 - 48 Spielplatz Am Scheffenteich,
 - 49 Friedhof Dhünn,
 - 50 Dorfpark Dabringhausen mit Wiese,
 - 51 Grünfläche Butscheid,
 - 52 Spielplatz Strandbadstraße-Gartenfeld.

In Wermelskirchen wurden insgesamt 35 ruhige Gebiete identifiziert, davon eines der Kategorie ruhiges Gebiet, neun der Kategorie relativ leiser Landschaftsraum, neun der Kategorie relativ leises stadtnahes Gebiet, drei der Kategorie Achse mit Erholungs-/ Verbindungsfunction und 13 der Kategorie Ruheoase.

Ein Lärmaktionsplan identifiziert bestehende ruhige Gebiete, die durch Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan nicht belastet werden sollen ("Verschmieren der Belastung"). Planungsrechtlich stellen ruhige Gebiete einen Abwägungsbelang dar. Das betrifft z. B. Verfahren zur Aufstellung oder Änderung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen, Planfeststellungsverfahren oder Belange nach BNatSchG (Bundesnaturschutzgesetz). Schützenswert ist dabei vor allem das Schutzgut "Mensch und menschliche Gesundheit" neben den Schutzgütern "Luft und Klima", Landschaft- und Landschaftsbild", sowie "Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt".

Der Lärmaktionsplan ist für den Schutz ruhiger Gebiete ein passives Instrument – es muss nicht leiser werden, es darf nur nicht lauter werden. In einem weitergehenden Schritt wäre denkbar, ruhige Gebiete nicht nur zu erhalten, sondern als Beitrag sowohl zur Erhöhung der Wohnqualität als auch der Verbesserung der Naherholungsfunktion weiterzuentwickeln.

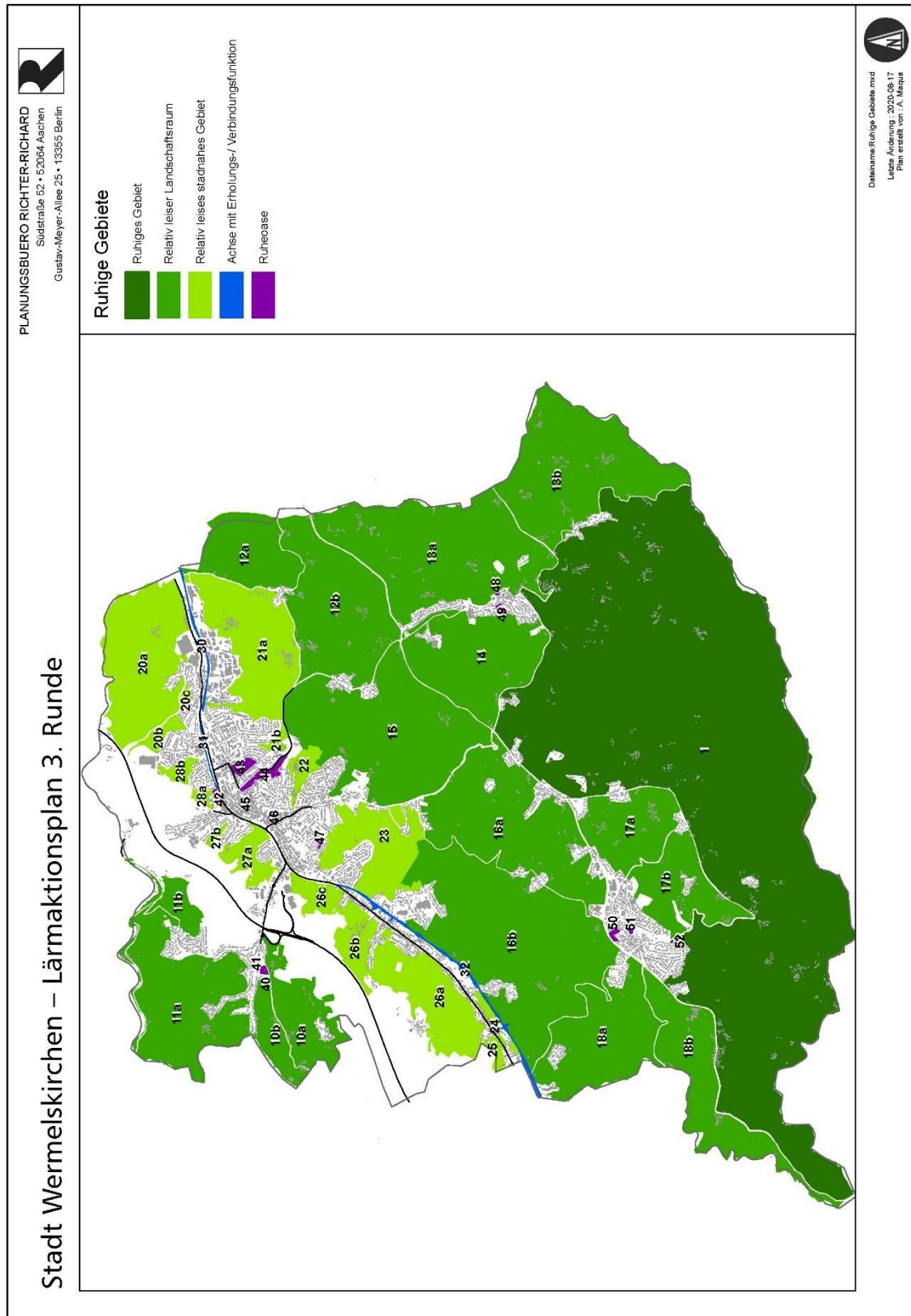


Abb. 5.12: Ruhige Gebiete

6. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen

Die Ermittlung der Anzahl der Belasteten durch Hauptlärmquellen erfolgte mit der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB).

Die für die Ermittlung der Lärmbelastung erforderlichen Einwohnerzahlen und Wohnungen je Wohngebäude wurden auf Grundlage des Verfahrens zur Zuordnung der Einwohnerzahlen zu Gebäuden gemäß VBEB rechnerisch abgeschätzt. Die Einstufung der Gebäude in Wohn- und Nebengebäude erfolgte dabei überschlägig anhand der Grundfläche und Höhe der Gebäude und zusätzlich anhand des FNP, aus dem die Flächennutzung (z. B. Wohngebiet, Gewerbegebiet) hervorgeht. Die ermittelten Einwohner je Wohngebäude kann deshalb nicht mit den Einwohnerzahlen des Einwohnermeldeamtes verglichen werden.

Die von den kartierten Hauptverkehrsstraßen ausgehende Lärmgefährdung wurde vom LANUV berechnet.

Tab. 6.1: Gesamtfläche lärmelasteter Gebiete – Straßenverkehr

L_{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	9,1	2,6	0,7

2,6 km² sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Belastungen >75 dB(A) treten auf 0,7 km² auf.

Tab. 6.2: Geschätzte Anzahl lärmelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr

L_{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	1.159	305	0
Schulen (Gebäude)	2	0	0
Krankenhäuser (Gebäude)	0	0	0

305 Wohnungen sind von Pegeln >65 dB(A) betroffen. Belastungen >75 dB(A) treten nicht auf. Es sind keine Schulen (Gebäude) oder Krankenhäuser (Gebäude) von Pegeln >65 dB(A) betroffen.

Tab. 6.3: Geschätzte Anzahl lärmelasteter Menschen – Straßenverkehr

L_{den} [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	1.561	893	515	130	3
L_{night} [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	1.208	635	132	3	0

Ganztags sind 648 Personen von Pegeln >65 dB(A) betroffen, davon 133 von Pegeln >70 dB(A). Nachts sind 770 Personen von Pegeln >55 dB(A) betroffen, davon 135 >60 dB(A)). Damit ist die nächtliche Lärmgefährdung höher als die Ganztagsbelastung.

7. Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz legt in § 47d (3) fest: "Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen." Verfahren, wie diese Mitwirkung zu gestalten ist, werden im Gesetz nicht genannt und es gibt hierzu auch keine Bundes-Immissionsschutzverordnung. Das Verfahren wird von den zuständigen Behörden (in NRW die Gemeinden) festgelegt.

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist dreigeteilt vorzunehmen:

- Träger öffentlicher Belange,
- allgemeine Öffentlichkeit,
- politische Gremien.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr hat in seiner Sitzung am 8. September 2020 die Durchführung des Mitwirkungsverfahrens beschlossen, der Ausschuss für Umwelt und Bau in seiner Sitzung am 9. September 2020. Die öffentliche Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans erfolgte vom 20. November bis 18. Dezember 2020.

Während der Offenlage bot die Stadt Wermelskirchen am 7. Dezember 2020 von 16:30 Uhr bis 18:30 Uhr eine Bürgersprechstunde in der Stadtverwaltung an. Alle Interessierten hatten die Möglichkeit, sich mit Fachleuten aus der Verwaltung und des bearbeitenden Büros über Lärmprobleme und mögliche Lösungen auszutauschen. Bürger, die es nicht gewohnt sind, vor einem großen Publikum aufzutreten, können sich bei diesem Verfahren leichter artikulieren, die Teilnehmer haben Zeit für Rückfragen und können eigene Hinweise geben.

Die Offenlage und die Bürgersprechstunde wurden über verschiedene Medien angekündigt (Amtliche Bekanntmachung der Stadt Wermelskirchen – erschienen in den Lokalzeitungen, Homepage der Stadt, zusätzliche Presseinformation der Stadt Wermelskirchen, Berichte in Lokalzeitungen). Parallel dazu wurde der Lärmaktionsplan ins Internet eingestellt und dort die Möglichkeit zur Beteiligung per E-Mail gegeben. Es bestand zudem die Möglichkeit, sich während der Sprechzeiten der Verwaltung über den Lärmaktionsplan zu informieren.

Die eingegangenen Hinweise wurden dokumentiert abgewogen. Nicht alle Hinweise konnten berücksichtigt werden. Das betrifft vor allem Hinweise, die

- nach deutschem Recht nicht umgesetzt werden können,
- nicht den Lärmaktionsplan betreffen,
- sich nicht auf das Thema Lärm beziehen.

Dort, wo die Stadt Wermelskirchen unabhängig von der Aufstellung des Lärmaktionsplans eine Einflussmöglichkeit hat, wurden die Hinweise entsprechend weitergeleitet.

Die positiv abgewogenen Hinweise sind in den Lärmaktionsplan eingeflossen.

Die Abwägung der Hinweise aus der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange der ersten Phase sind als Anlage I beigefügt.



Der Lärmaktionsplan wurde durch den Rat der Stadt Wermelskirchen am XX.XX.2021 angenommen.

Die Stadt Wermelskirchen dankt allen, die sich aktiv und konstruktiv am Mitwirkungsverfahren beteiligt haben, für ihre Hinweise und damit für das Engagement für eine leisere Stadt.

8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärm-minderung

Die Stadt Wermelskirchen hat in der 2. Runde einen Lärmaktionsplan nach EU-Recht aufgestellt. Der Lärmaktionsplan wurde am 14. März 2016 per Ratsbeschluss angenommen. Der Lärmaktionsplan enthält Empfehlungen zu Maßnahmen. Maßnahmen wurden nicht beschlossen.

Mit der nachfolgenden Tabelle wird überprüft, welcher Umsetzungsstand bei den Empfehlungen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde erreicht werden konnte. Für die nicht umgesetzten Empfehlungen wird dargestellt, ob sie weiterverfolgt werden sollen.

Tab. 8.1: Umsetzungsstand Maßnahmen der 2. Runde

grün = Maßnahme umgesetzt
blau = Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt
schwarz = Maßnahme nicht umgesetzt, wird nicht weiterverfolgt

Belastungsabschnitt	Empfehlung	Erläuterung
Empfehlungen für kurz- bis mittelfristige Maßnahmen		
L 157 Ostringhausen	Der Einsatz von lärmarmem Asphalt ist für die L 157 Ostringhausen und Hünger (Maßnahmenbereiche 4 und 5) im Rahmen der Fahrbahnsanierung 2015 geplant.	Nicht umgesetzt. Maßnahme wird weiterverfolgt und neu bewertet.
L 157 Burger Straße/ L 157 Dabringhauser Straße/ Hilfringhauser Straße/ B 51 Neuenhöhe	Geschwindigkeitsreduzierungen in (Teil-)Bereichen der L 157 Burger Straße, der L 157 Dabringhauser Straße/ Hilfringhauser Straße, sowie der B 51 OD Straße Neuenhöhe.	Nicht umgesetzt. Die Maßnahme wird weiterverfolgt und neu bewertet. Nicht umgesetzt. Die Maßnahme wird weiterverfolgt und neu bewertet. Nicht umgesetzt. Die Maßnahme wird weiterverfolgt und neu bewertet.
A 1 Brücke Höllentalschlucht	Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Brücke Höllentalschlucht (A 1) im Zuge der Brückenerneuerung.	Maßnahme umgesetzt.
Empfehlungen zu strategischen Maßnahmen		
Stadt Wermelskirchen	Einrichtung einer kommunalen Lärmbeobachtung zur systematischen Datenerhebung bei Problemlagen und Berichterstattung im 2,5-jährigen Turnus.	Nicht umgesetzt. Die Maßnahme wird weiterverfolgt.
Stadt Wermelskirchen	Einrichtung einer Arbeitsgruppe Motorradlärm aus Verwaltung und Bürgern.	Maßnahme umgesetzt.
Empfehlungen für langfristige Maßnahmen		
L 157 Dabringhauser Straße – Hilfringhauser Straße von B 51 bis Luisenstraße	Maßnahmen zur Verkehrsversteigerung (Straßenzug L 157 Dabringhauser Straße/ Hilfringhauser Straße von B 51 bis Luisenstraße).	Nicht umgesetzt. Konkret benannte Empfehlungen werden neu bewertet.
L 157 Ostringhausen, L 157 Dabringhauser Straße – Hilfringhauser Straße und B 51 Neuenhaus	Straßenräumliche Maßnahmen	Nicht umgesetzt. Konkret benannte Empfehlungen werden neu bewertet
A 1 Bereich Anschlussstelle Wermelskirchen	Bau einer Lärmschutzwand	Nicht umgesetzt. Die Maßnahme wird weiterverfolgt.
Stadt Wermelskirchen	Die Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen für Maßnahmenbereiche, für die der LAP keine aktiven Maßnahmen geben kann.	Nicht umgesetzt. Die Maßnahme wird in die strategischen Maßnahmen aufgenommen.

9. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Die Maßnahmen zur Lärminderung beziehen sich nicht nur auf übliche aktive oder passive Maßnahmen zum Lärmschutz, sondern auch auf Maßnahmen, die direkt bzw. über eine System- und Netzwerkung einen Beitrag zum Lärmschutz leisten können (z. B. Förderung des Umweltverbundes). Aber auch qualitative Aspekte wie Gestaltung des öffentlichen Raums, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Sicherung von Einzelhandelsstandorten werden im Einzelfall berücksichtigt, um so die Lärminderung als Grundlage für die verkehrliche und städtebauliche Weiterentwicklung der Gemeinden zu begreifen.

9.1 Managementansatz zur Lärminderung

Aufgrund der individuellen Voraussetzungen in jeder Gemeinde gibt es zwangsläufig keine standardisierbaren Handlungskonzepte für einen Lärmaktionsplan. Entsprechend der örtlichen Situation, den bereits geleisteten Vorarbeiten, den finanziellen Rahmenbedingungen und den unterschiedlichen Belastungssituationen müssen jeweils individuelle Maßnahmenbündel entwickelt und abgestimmt werden.

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans geht es vorrangig darum, Lärm bereits am Emissionsort zu vermeiden bzw. zu mindern. Weiterhin wird die Möglichkeit der räumlichen Verlagerung der Emittenten in weniger konfliktbehaftete Gebiete betrachtet. Erst wenn diese Lärmminde rungspotenziale ausgeschöpft sind, kommt eine Minderung am Immissionsort in Betracht. Diese Rangfolge leitet sich aus dem Grundprinzip des Umweltschutzes ab, Umweltauswirkungen möglichst an der Quelle zu vermeiden.

Die Ausschöpfung der meisten Lärminderungspotenziale bedarf baulicher Maßnahmen. Bei der Maßnahmenwirkung ist zu unterscheiden zwischen

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

die nur bei systematischen, gesamtgemeindlichen Maßnahmen lärmindernd wirken, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,

die überwiegend lokal zur Lärminderung beitragen.

Wirksame Maßnahmen sind in bebauten Bereichen vor allem in folgenden Planungsfeldern zu suchen:

- Verkehrsplanerische Maßnahmen,
- verkehrsrechtliche Maßnahmen,
- verkehrstechnische Maßnahmen,
- straßenbauliche Maßnahmen,
- städtebauliche Maßnahmen,

- Maßnahmen an Gebäuden,
- kompensatorische Maßnahmen.

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollen im Rahmen eines kommunalen Planungsmanagements in die Verkehrs- und Infrastrukturplanung eingebunden werden. Das hat den Vorteil, dass viele Lärmschutzmaßnahmen in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden können. Ein solches Vorgehen führt dazu, notwendige Maßnahmen zur Lärminderung

- zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wird,
- kostenneutral im Zuge von optimierten Baumaßnahmen auszuführen oder
- mit geringeren Mehrkosten umzusetzen.

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

- Inhaltliche Abstimmung
 - Stadtentwicklung/ Flächennutzungsplan,
 - Luftreinhaltung,
 - Klimaschutz,
 - Mobilitätsplanung,
 - Lkw-Lenkungskonzept/ Stadtlogistik,
 - Unfallprävention.
- Verfahrensmäßige Abstimmung
 - Stadterneuerung,
 - Straßenunterhaltung,
 - Sanierung Abwasserkanäle.

Grundsätzlich wird angestrebt, das Handlungskonzept zur Lärminderung so aufzubauen, dass die Einzelmaßnahmen zeitlich koordiniert und räumlich gebündelt durchgeführt werden. Betroffene erleben hierdurch die Entlastungswirkung als Schub und nehmen die Entlastung intensiver wahr.

Zur erfolgreichen Umsetzung gehört ein konstruktives kommunales Klima, das Lärminderung zum einen als Teil der Stadtentwicklung begreift und zum anderen als Prozess versteht – dann eröffnet ein Lärmaktionsplan neue Entwicklungschancen und seine Aufstellung stellt nicht nur eine Pflichtaufgabe dar.

Die Verknüpfung mit anderen Fach- und Gesamtplanungen bildet einen wesentlichen Erfolgsfaktor der Lärminderungsplanung. Durch die Verknüpfungen kann folgender Zusatznutzen erzielt werden:

- Synergieeffekt Datenbereitstellung (z. B. gemeinsam genutzte Verkehrsmodelle),
- Synergieeffekt Konzeptbildung (z. B. fachliche Qualifizierung von Planungen, abgestimmte Prioritätenbildung, Vermeidung kontraproduktiver Maßnahmen, hohe Planungsqualität),
- Synergieeffekt Umsetzung (die Umsetzung der meisten Lärminderungsmaßnahmen fällt in den Aufgabenbereich anderer Fachbereiche),

- Synergieeffekt Planungsprozess (geteilte Verfahrenslast, Aufbau verwaltungsinterner Kommunikationsstrukturen).

In der Stadt Wermelskirchen vorliegende Konzepte, die einen Beitrag zur Lärmminderung leisten können, sind:

- Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept (IEHK) Wermelskirchen-Zentrum 2030,
- Interkommunales integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept (IKEHK) Burtscheid/ Wermelskirchen 2030,
- Machbarkeitsstudie Neue Mobilität in der Region,
- integriertes Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen-Kreis.

Mit einer Fortführung des begonnenen Prozesses eines gesamtstädtischen, strategischen Planungsansatzes kann für den Lärmaktionsplan langfristig ein weitaus größeres Potenzial erschlossen werden als durch eine Beschränkung auf Einzelmaßnahmen auf den Belastungssachsen.

Im Sinne eines kommunalen Managementansatzes zur Umsetzung des Lärmaktionsplans in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung kann vieles in geplante Maßnahmen eingebunden werden. Ein solches Vorgehen führt dazu,

- Maßnahmen zur Lärmminderung völlig zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wurde,
- kostenneutral im Zuge einer optimierten Baumaßnahme auszuführen oder
- mit nur geringen Mehrkosten vorzunehmen.

Es kann sich deshalb anbieten, für die Umsetzung des Lärmaktionsplans ein Maßnahmen-Durchführungs-Finanzierungskonzept (MDF-Konzept) zu erstellen, das fortschreibungsfähig die einzelnen Maßnahmen aufführt und ihnen Zuständigkeiten und vor allem Finanzierungsmöglichkeiten bzw. Finanzierungsbedarfe zuordnet.

9.2 Strategische Maßnahmen

Es hat sich bei der Umsetzung von Maßnahmen der bisherigen Lärmaktionspläne gezeigt, dass die Abstimmungsverfahren von Einzelmaßnahmen häufig mit hohem Aufwand verbunden sind. Um die Umsetzungseffizienz zu erhöhen, sollten deshalb Lärmminderungsmaßnahmen verstärkt im Rahmen gesamtstädtischer Konzepte entwickelt, Einzelmaßnahmen im Systemzusammenhang betrachtet und abgestimmt werden.

Der gesamtstädtische Ansatz ist für die Stadt Wermelskirchen von besonderer Bedeutung. Das innerörtliche Straßennetz muss erhebliche lokale und regionale Kfz-Verkehrsströme im Personenverkehr aufnehmen, ist aber kaum mehr ausbaufähig. Die daraus resultierende Bündelung des Kfz-Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen hat den Vorteil, dass sich daraus zwischen den lärmelasteten Achsen zumindest relativ ruhige Gebiete ergeben. Dem stehen allerdings zum Teil sehr hoch belastete Aufenthaltsräume an den Hauptverkehrsstraßen gegenüber. Zu dem bisherigen Vorgehen einer Bündelung der Verkehrsströme gibt es aus akustischer Sicht (Verdoppelung/ Halbierung des Kfz-Verkehrs = +/- 3 dB(A)) keine Alternative. Insofern werden die

heutigen Hauptverkehrsstraßen auch in Zukunft die Verkehrslast tragen müssen, was den möglichen Handlungsspielraum zur Umsetzung lärmindernder Maßnahmen zwangsläufig einschränkt.

Um dennoch eine leisere und lebenswerte Stadt mit hoher Aufenthalts- und Wohnqualität zu erhalten, ist zukünftig die Verkehrspolitik noch stärker darauf auszurichten, durch gesamtstädtische Planungsansätze ergänzt durch lokale Maßnahmen die Lärmbelastung an den Hauptverkehrsstraßen soweit als möglich zu begrenzen.

9.2.1 Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Der Rat der Stadt Wermelskirchen hat im Dezember 2018 das "Integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept (IEHK) Wermelskirchen Innenstadt 2030" sowie das "Interkommunale integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept (IKEHK) Burscheid/ Wermelskirchen 2030" einstimmig beschlossen. Schwerpunktthemen des IEHK waren

- Wirtschaft und Gewerbe,
- Mobilität (nur gestreift, z. B. als gute Anbindung an (potenzielle) Gewerbegebiete),
- Energie und Klimaschutz,
- vitales Zentrum – Einzelhandel, Aufenthaltsqualität/ Imagesteigerung,
- Kultur,
- Baukultur – Städtebau und Architektur,
- Bildung und Soziales, sowie Tourismus/ Freizeit/ Naherholung.

Der Fokus liegt auf der Zentrumsentwicklung. Hierzu sind Maßnahmen, hauptsächlich Neubebauung von Standorten einschließlich ihrer Kfz-Erschließung und der Bereitstellung von Parkraum aufgezeigt. Grundsätzlich soll die Entwicklung von (weiteren) Gewerbestandorten mit Begründungen unterstützt/ gefördert werden.

Hinsichtlich einer Förderung des Radverkehrs wird auf die Machbarkeitsstudie Neue Mobilität in der Region hingewiesen. Der Fußverkehr als wesentliche Säule der Nahmobilität wird nicht behandelt. Themen des ÖPNV und des Klimaschutzes sowie des Tourismus und der Naherholung außerhalb des Zentrums werden pauschal angesprochen, ohne konkrete Maßnahmen zu benennen.

Der Aspekt Lärm bzw. Lärminderung wurde im IEHK ausgeklammert. Es wird empfohlen, diesen Aspekt bei einer zukünftigen Fortschreibung des IEHK stärker in den Fokus zu nehmen. Lärmschutz ist ein wesentliches Merkmal für eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität. Diese wiederum trägt auch dazu bei, die Standortqualität unter anderem im Wettbewerb um die besten Fachkräfte zu beschreiben. Effizienter Lärmschutz ist damit wesentlicher Bestandteil einer erfolgreichen Stadtentwicklung.

9.2.2 Förderung Umweltverbund

ÖPNV

Eine gute Vernetzung im ÖPNV hat für den Standort Wermelskirchen eine besondere Bedeutung, da sie nicht mehr an das Schienennetz angebunden ist. So hält die Buslinie 260 am Kölner Hauptbahnhof und am Bahnhof Remscheid. 2018 kam eine neuerliche Anbindung

Wermelskirchens an das Schienennetz zur Sprache, die noch offen ist und als langfristiges Projekt anzusehen ist.

Dem Nahverkehrsplan kommt bei der ÖPNV-Förderung besondere Bedeutung zu, da er die weitere Entwicklung steuert. Für den Lärmschutz von besonderer Bedeutung ist, dass der ÖPNV auch längere Wegestrecken aus der Pkw-Nutzung auf den Umweltverbund zu verlagern kann.

Neben einer verbesserten ÖPNV-Anbindung der Stadt Wermelskirchen strebt der Aufgabenträger für den ÖPNV ebenfalls eine kreisweite Optimierung des ÖPNV an. Auf dem Korridor Leverkusen – Burscheid – Wermelskirchen – Hückeswagen – Wipperfürth wurde im Jahr 2020 auf Kooperationsebene eine Machbarkeitsstudie erstellt und eine gemeinsame strategische und finanzielle Projektpartnerschaft mit den drei zuständigen Aufgabenträgern vereinbart. Der Norden des RBK und des OBK verfügt derzeit über keine schnelle ÖPNV-Angebote, um an die Ballungszentren der Rheinschiene und den regionalen Schienenverkehr angebunden werden zu können.

Aktuell werden zudem zwei Planvarianten für einen Schnellbus diskutiert, die sich im Korridor der Balkantrasse befinden und aktuell durch die beiden zentralen Regionalbuslinien 260 sowie 239/240 erschlossen werden. Der Rheinisch-Bergische Kreis hat vor einigen Jahren in Kooperation mit den Aufgabenträgern Stadt Leverkusen und Oberbergischer Kreis das saisonale Freizeit- und Wochenendangebot Bergischer FahrradBus geschaffen, das parallel zur Balkantrasse verlaufend den Stellenwert dieser Entwicklungsachse unterstreicht.

Der Regionalrat Köln hat beschlossen, regionalbedeutsame Schienenwege und Trassen im Plankonzept des neuen Regionalplans sowohl zeichnerisch als auch textlich auf u. a. den folgenden Relationen im Stadtgebiet zu sichern:

- Wermelskirchen Dellmannstraße (B 51)/ Am Wasserturm – Wermelskirchen Dellmannstraße (B 51)/ Grünestraße,
- Wermelskirchen – Opladen.

Die Sicherung der genannten Trassen wird vom Aufgabenträger ÖPNV ausdrücklich befürwortet. Nicht mehr genutzte bzw. (teils) stillgelegte Schienenverbindungen werden als Optionstrassen für die Zukunft benötigt, da Neubauplanungen aufgrund der hohen Siedlungsdichte mit erheblichen Restriktionen verbunden wären.

Radverkehr

Eine weitere Maßnahme von strategischer Bedeutung für die Lärminderung liegt in der Förderung der leisen Verkehrsmittel der aktiven Mobilität (zu Fuß gehen und Radfahren). Hier liegt insbesondere im Alltagsverkehr die Chance, den Modal Split zu verändern.

Mit der immer größeren Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes werden wegen des geringeren Kraftaufwandes und der höheren Geschwindigkeit sowohl neue Nutzerkreise als auch neue Fahrtzwecke erschlossen. Auf der anderen Seite gelten heute wesentlich höhere Anforderungen an den Stand der Technik für die Fahrradinfrastruktur als noch vor einigen Jahren. Das betrifft sowohl die entsprechenden Richtlinien als auch jüngere Gerichtsurteile.

NRW-Radrouten führen durch Wermelskirchen auf den Belastungssachsen B 51 und L 101. Die Führung für den Radverkehr ist durchgängig ausgewiesen. Die Befahrbarkeit ist aber

streckenweise aufgrund des baulichen Zustands der Nebenanlagen, den sich der Radverkehr mit dem Fußverkehr teilt, schlecht und konfliktbehaftet. Die für eine Führung auf den Nebenanlagen notwendigen Breiten sind gemäß den einschlägigen Vorgaben (u. a. StVO, ERA, EFA) häufig nicht gegeben.

Durch Wermelskirchen führt der Panorama-Radweg Balkantrasse, Etappe 14. Sie verläuft auf der aufgegebenen Bahntrasse vorwiegend parallel zur Belastungssachse B 51. Bestehende Abschnitte der Balkantrasse in Burscheid und Wermelskirchen sollen in Zukunft auf 4,00 m verbreitert werden.

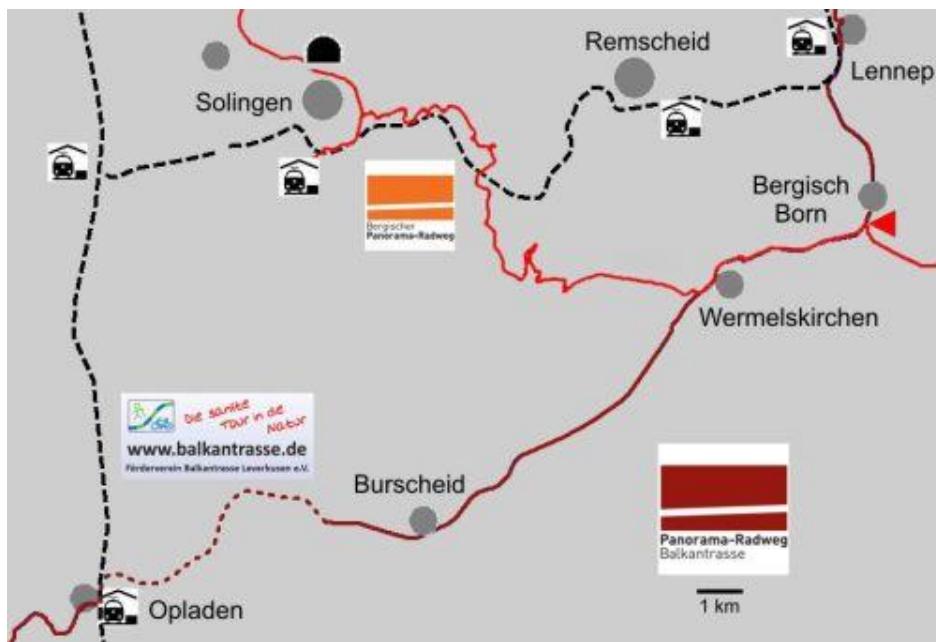


Abb. 9.1: Panorama-Radweg Balkanroute, Etappe 14 (Quelle: www.balkantrasse.de)

Sofern die angedachte Wiederanbindung der Stadt Wermelskirchen an das Schienennetz umgesetzt wird, muss für die Balkanroute eine alternative Führung gefunden werden.

Von März bis Ende Oktober verkehrt entlang der Balkantrasse der Bergische Fahrradbus (Linienbus + Anhänger für 16 Fahrräder, Linien 4709, 4808, 4809, 4908). Angesprochen werden Radfahrer, die die Höhenunterschiede überwinden wollen, und die eine Anbindung an die Bahnhöfe im Umfeld suchen.

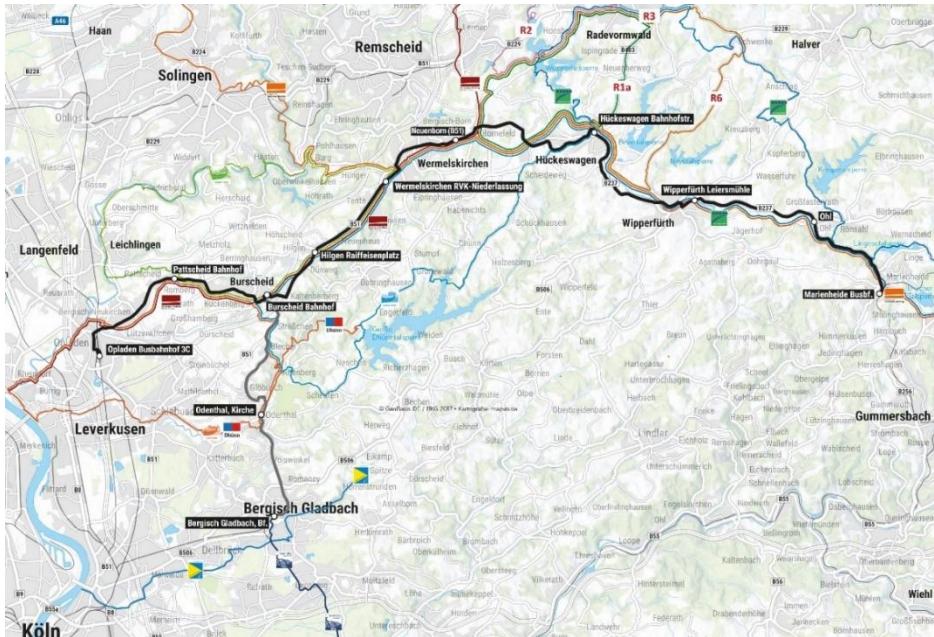


Abb. 9.2: Liniennetz Bergischer FahrradBus (Quelle: www.rvk.de)

Fußverkehr

Zu Fuß gehen bietet sich aufgrund der Geländestruktur und der gestreuten Bebauung entlang der Hauptverkehrsachsen für viele alltägliche Wege in Wermelskirchen nur bedingt an. Entweder liegen die Ziele, wie Unterzentren, Bushaltestellen und die öffentliche Infrastruktur, außerhalb des erweiterten fußläufigen Bereichs oder sie sind nur über vielbefahrene Hauptverkehrsachsen erreichbar.

In einer überalternden Gesellschaft erhält die Förderung des Fußverkehrs und die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums zunehmende Bedeutung (Inklusion). Neben infrastrukturellen Ansprüchen kommen wegen der langsameren Fortbewegung auch Anforderungen aus der Stadtgestalt und der Aufenthaltsqualität auf der Wegestrecke wie an den Zielen zum Tragen.

Kinder und Jugendliche Erwachsene benötigen größere Bewegungsspielräume in ihrem näheren Umfeld, um ihren Wirkungskreis sicher erschließen zu können. Bei der Einschränkung des Wirkungskreises spielt die Sorge der Eltern um das Wohl ihrer Kinder eine große Rolle, auf die eingegangen werden muss, will man den Fuß- und Radverkehr im Wohnumfeld fördern.

Mobilstationen

Mit der Zielsetzung der Vermeidung und Verlagerung von Pkw-Fahrten soll die Einrichtung von Mobilstationen an zentralen Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs den Zugang zu multimodalen Angeboten erleichtern. Die Mobilstationen können damit direkt und über eine System- und Netzwirkung einen Beitrag zum Lärmschutz leisten.

Die Stadt Wermelskirchen ist mit der geplanten Einrichtung von zwei Mobilstationen an den Standorten Busbahnhof und Dabringhausen integraler Bestandteil des Mobilstationennetzes, das flächendeckend in allen acht Kommunen des Rheinisch-Bergischen Kreises mit insgesamt 21 Standorten errichtet wird.

Dabei ist der Standort Busbahnhof für die Ausbaustufe 1, der Standort Dabringhausen Mitte für die zweite Ausbaustufe vorgesehen. Es sind u. a. folgende Maßnahmenbausteine geplant:

- Standort Wermelskirchen Busbahnhof
 - digitale Informationsstele,
 - E-Carsharing Standort,
 - Pedelec-Verleih: 12 Einstellplätze à 6 Pedelecs,
 - 4 Fahrradboxen,
 - P+R-Anlage mit 20 Stellplätzen.
- Standort Dabringhausen Mitte
 - digitale Informationsstele,
 - 2 Fahrradboxen,
 - 10 Fahrradständer.

9.2.3 Internetberatungsangebot Schallschutz am Bau

Wie bereits ausgeführt, wird es schwierig, zukünftig an allen lärmelasteten Straßenabschnitten die Auslösewerte, möglicherweise auch die hohen Belastungswerte von 70/60 dB(A) ganztags/ nachts, zu unterschreiten. Als letzte Lösungen verbleiben vielfach nur private Maßnahmen zum passiven Schallschutz am Bau.

Das Wissen über Lärmschutz im Städtebau und Bauwesen ist bei vielen Bauherren und Investoren nur selten qualifiziert vorhanden und auch die Architektenchaft tut sich mit diesem Thema fachlich wie ästhetisch schwer. Auch freiraumplanerisch ansprechende Lösungen sind nur selten zu finden. Dabei gibt es eine breite Palette wirksamer Maßnahmen, die unter Nutzungs- wie unter Gestaltungsaspekten deutliche Verbesserungen und damit einen Mehrwert erzielen können.

Zur energetischen Sanierung von Gebäuden werden derzeit hohe private und öffentliche Investitionen getätigt, vielfach unterstützt von Förderprogrammen, Zuschüssen oder günstigen Krediten. Bisher weitgehend unbeachtet sind die Synergieeffekte, die sich aus einer gleichzeitigen Verbesserung des baulichen Schallschutzes ergeben (z. B. Lärmschutzfenster, Akustikputze). Unter dem Titel "Fensterdämmung – Ist Wärmeschutz gleich Schallschutz?" hat das LANUV ein Faltblatt veröffentlicht, das über geeignete Fensterbauweisen informiert (umgebungs-laerm.nrw.de/materialien/hilfen/massnahmen_bautechnik/lanuvinfo18_Fensterdaemmung.pdf).

Alle privaten Maßnahmen zum Lärmschutz tragen zu einer Erhaltung und Aufwertung des Baubestandes bei und sollten bei Instandsetzungs- und Sanierungsmaßnahmen berücksichtigt werden. Als bauliche Maßnahmen kommen unter anderem in Betracht:

- Schallschutzwände und -wände, auch kleinräumlich mit hochwertiger baulicher oder grünplanerischer Gestaltung,
- Schallschutzfenster,
- Formgebung der Fassade,
- absorbierende Fassadenmaterialien (Akustikputze),
- Verglasung von Balkonen/ Loggien,
- Stellung der Gebäude,
- Ausrichtung der Wohnungsgrundrisse,

■ Schließung von Baulücken durch Gebäude, Garagen, Mauern, Wände.

Unter dem Titel "Sichtschutz mit Schallschutz – Praxisleitfaden für private Schallschutz-Investitionen" hat das Fraunhofer Institut für Bauphysik entsprechende Informationen zusammengestellt und in ihrer Wirkung beschrieben (www.umgebungslaerm.nrw.de/materialien/hilfen/massnahmen_bau-technik/Broschuere_Sichtschutz-Schallschutz-Praxisleitfaden_IBP_2016.pdf).

Ein Schutz der Balkone und Loggien kann z. B. durch geschlossene Brüstungen mit aufgesetzten festen oder verschiebbaren Glasverkleidungen oder durch einen Ausbau als Erker oder Wintergarten erreicht werden. Vorgesetzte Wintergärten oder Treppenhäuser/ Lifte können auch an Fassaden wie den Kopfgebäuden der Zeilenbebauungen Schutz der Innenräume bieten.

Freiräume wie Gärten und Höfe können durch punktuellen Lärmschutz einzelner Bereiche (z. B. Gartenhäuser) bis zu ganzheitlichen Systemen wie Geländemodellierung mit integrierten Nutzungen wie Möblierung und Spielgeräte, sowie Auffangmulden/ -becken zur Bewältigung von Starkregenereignissen geschützt werden.

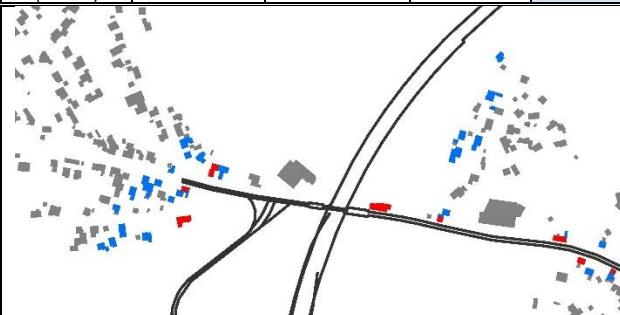
Über eine Internetplattform, ggf. auch über die Verbraucherberatung, wird die Stadt Wermelskirchen grundsätzliche Informationen zum Lärmschutz über baulich-gestalterische Lösungen und zu aktuellen Fördermöglichkeiten vermitteln. Damit wird die Palette lärmindernder Maßnahmen schon im Vorfeld eines Bauantrags vermittelt und kann in das Baugesuch einfließen.

9.3 Maßnahmen an Belastungsachsen

Grundlage der für die nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen bilden die in Kapitel 8. dokumentierten, noch auszuführenden Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde. So weit erforderlich wurden diese inhaltlich fortgeschrieben, aktualisiert und ergänzt.

9.3.1 A 1, Anschlussstelle Wermelskirchen, Wohnbebauung Hünger

Tab. 9.1: Basisdaten A 1, Anschlussstelle Wermelskirchen, Wohnbebauung Hünger

A 1, Anschlussstelle Wermelskirchen, Wohnbebauung Hünger	Fahrbahn-oberfläche	DTV	Anteil SV ganztags/nachts in %	Zul. Höchstgeschwindigkeit in km/h	Max. Fassadenpegel in dB(A)	
					L_{den}	L_{night}
Wohnbebauung Hünger westlich A 1 (Straße Hünger/ Pohlhauser Straße)	SMA (Standard)	80.318	9,1/22,6	130/80	71,9	60,9
Straße Hünger, Haus Nr. 8-10, östlich A 1	SMA (divers)	74.568	9,4/23,4	130/80	76,9	69,1
						
Fahrbahn/ Nebenanlage	Fahrbahn dreistreifig je Fahrtrichtung Brücke über A 1 (Straße Hünger), Lärmschutzwand auf Ostseite zur Wohnbebauung Bollinghausen Fuß- und Radverkehr: entfällt auf der A 1					
ÖPNV	Bushaltestelle Wermelskirchen Hünger, Linie 266, Höhe Pohlhauser Straße					
Begrünung Straßenraum	Lockeres Gehölz und Weidefläche mit einzelnen Bäumen zur Wohnbebauung Hünger					
Nutzungsstruktur	Wohnen, Dienstleistung, Tankstelle					
Baustuktur	Einfamilienhäuser, offene Bauweise, Mischfläche, landwirtschaftliche Fläche					



Hünger, belastetes Gebäude (im Hintergrund Anschlussstelle)



Straße Hünger, belastete Gebäude westl. A 1

Betroffen sind die Bewohner entlang der Anschlussstelle Wermelskirchen der A 1 im Stadtteil Hünger. Die betroffenen Gebäude auf der Westseite befinden sich in Hanglage zur A 1 in einem Abstand von bis zu 260 m von der Lärmquelle A 1 entfernt. Der Abstand der Wohnbebauung zum Autobahnanschluss beträgt nur 50 m.

An dem Wohnstandort treten Fassadenpegel über den Auslösewerten von 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} auf. Die Gebäude Hünger, Haus Nr. 16 und 3, sind mit Fassadenpegeln über 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} am höchsten belastet.

Sehr hoch belastet (>70/60 dB(A) L_{den}/L_{night}) sind auch die Wohngebäude Hünger, Haus Nr. 8 und 10, auf der Ostseite der Straße Hünger oberhalb der A 1 am Brückenansatz gelegen. Da die Schallschutzwand vor der Straße Hünger endet, besteht an dem Standort eine freie Schallausbreitung. Die besonders hohe Belastung resultiert nicht zuletzt aus der Doppelbelastung durch A 1 und L 157.

Im Lärmaktionsplan der 2. Runde wurde auf Nachfrage von Straßen.NRW die Auskunft gegeben, dass im Zuge des Ausbaus der A 1 zwischen Anschlussstelle Wermelskirchen und dem Rastplatz Remscheid gemäß Planfeststellungsverfahren lärmindernder Asphalt in Form von SMA 08 S eingebaut wurde. In der Lärmkartierung der 3. Runde ist die Fahrbahndecke als diverse Asphaltdeckschicht eingegangen, so dass unklar ist, ob ein lärmärmerer Splittmastix-Asphalt eingebaut wurde. Ansonsten wären die Fassadenpegel gegenüber der Lärmkartierung um 2 dB(A) zu reduzieren.

Es ist davon auszugehen, dass bei dem erheblichen Ausbau der A 1 von vier auf sechs Fahrstreifen im Jahr 2012 Eigentümern, die trotz Schallschutzwänden über den Vorsorgewerten betroffen waren, von Straßen.NRW passiver Lärmschutz angeboten wurde. Inwieweit dieser in Anspruch genommen wurde, ist nicht bekannt. Sofern von Straßen.NRW kein passiver Lärmschutz angeboten wurde, sollten die Anwohner einen Antrag auf Prüfung von passivem Lärmschutz bei Straßen.NRW stellen. Das gilt vor allem für die Wohngebäude an der Straße Hünger mit einer Doppelbelastung durch die A 1 und L 157.

Den Betroffenen bzw. Eigentümern westlich der A 1 wird empfohlen, ihr Grundstück durch (Gabionen-)Mauern oder Baukörper (z. B. Garagen, Nebengebäude) zu schützen. Im Lärmschatten können Lärminderungen von 10-15 dB(A) erreicht werden. Wirkungsvoll sind auch Verglasungen von Balkonen und Loggien, sowie Wintergärten.

9.3.2 A 1, Wolfhagener Straße/ Straße Im Wolfhagen

Tab. 9.2: Basisdaten A 1, Wolfhagener Straße/ Straße Im Wolfhagen

A 1, Wohnstandort Wolfhagen	Fahrbahn-oberfläche	DTV	Anteil SV ganztags/nachts in %	Zul. Höchstgeschwindigkeit in km/h	Max. Fassadenpegel in dB(A)		
					L_{den}	L_{night}	
Wohnstandort zwischen							
Wolfhagener Straße/ Straße Im Wolfhagen	SMA (Standard)	74.568	9,4/23,4	130/80	66,1	58,7	
<p>blau = 55-60 dB(A) L_{night} rot = >60 dB(A) L_{night}</p>							
Fahrbahn/Nebenanlage	Fahrbahn dreistreifig je Fahrtrichtung, Querung durch Forstweg (Unterführung) Schallschutzwand auf Ostseite endet in Höhe des Endes Wolfhagener Straße Fuß- und Radverkehr entfällt auf der A 1						
ÖPNV	Entfällt auf der A 1						
Begrünung Straßenraum	Wald						
Nutzungsstruktur	Wohnen						
Baustuktur	Offene Bebauung						

Die Wohngebäude befinden sich westlich der A1 in Hanglage oberhalb der Autobahn (nächstgelegene Bebauung 100 m oberhalb der A 1). Die Bebauung ist durch dichten Waldbestand von der A 1 getrennt. Der Waldbestand setzt sich auf der Nordseite der A 1 sowie über die L 409 Remscheider Straße nach Osten fort. Er ist durchzogen von Fußwegen und hat eine hohe Erholungsfunktion.

Am höchsten betroffen ist das Gebäude Wolfhagener Straße, Haus Nr. 94, das ca. 100 m von der Belastungssachse entfernt liegt.

Seit April 2018 ist auf der A 1 die Talbrücke Höllenbach über die Remscheider Straße saniert und verbreitert. Da im Zuge dieser Maßnahme der Ausbau der A 1 (4+ im Brückengitterbereich) erfolgte, wurden im Planfeststellungsverfahren die Lärmauswirkung auf die angrenzende Bebauung geprüft und entsprechender Lärmschutz vorgesehen. Dieser ging noch nicht in die Lärmkartierung ein.

Im Lärmaktionsplan der 2. Runde wurde auf Nachfrage von Straßen.NRW die Auskunft gegeben, dass im Zuge des Ausbaus der A 1 zwischen Anschlussstelle Wermelskirchen und dem Rastplatz Remscheid gemäß Planfeststellungsverfahren lärmindernder Asphalt in Form von SMA 08 S eingebaut wurde. In der Lärmkartierung der 3. Runde ist die Fahrbahndecke als diverse Asphaltdeckschicht eingegangen, so dass unklar ist, ob ein lärmärmerer Splittmastix-Asphalt eingebaut wurde. Ansonsten wären die Fassadenpegel gegenüber der Lärmkartierung um

2 dB(A) zu reduzieren. Tags gäbe es damit keine Betroffenen mehr, nachts läge die Betroffenheit in den vorderen Gebäuden knapp über dem Auslösewert von 55 dB(A).

Empfehlungen

Trotz des Lärmschutzes sind weiterhin private Flächen, insbesondere die der A 1 zugewandten Gärten, von Pegeln über den Auslösewerten betroffen. Den Betroffenen bzw. Eigentümern wird empfohlen, ihr Grundstück durch (Gabionen-)Mauern oder Wälle zu schützen. "Ruhige Ecken" können als punktuelle Ruheräume auch durch Gartengestaltung entstehen (teilverglaste Pavillons, Geländemodellierung). Im Lärmschatten können Pegelminderungen von 10-15 dB(A) erreicht werden.

9.3.3 B 51 Straße Neuenhaus – Unterstraße – Straße Tente

Tab. 9.3: Basisdaten Belastungssachse B 51 Straße Neuenhaus – Unterstraße – Straße Tente

Belastungssachse Straße Neuenhaus – Unterstraße – Straße Tente		Fahrbahn-oberfläche	DTV	Anteil SV ganztags/nachts in %	Zul. Höchstgeschwindigkeit in km/h	Max. Fassadenpegel in dB(A)	
zwischen und						L_{den}	L_{night}
Stadtgrenze Burscheid	Unterstraße, Haus Nr. 75	Standard	9.180	4,0/4,7	50	69,4	60,4
Unterstraße, Haus Nr. 75	Lehner Weg	Standard	9.180	4,0/4,7	50	69,0	60,5
Lehner Weg	Straße Tente, Haus Nr. 3	Standard	9.180	4,0/4,7	50	69,5	60,1
Fahrbahn/ Nebenanlage		<ul style="list-style-type: none"> • Zweistreifig • Linksabbiegefahrstreifen von B 51 Tente in Brüder-Grimm-Straße, auf Grundstück B 51 Tente, Haus Nr. 129, in Straße Herrlinghausen und auf Grundstück, B 51 Tente, Haus Nr. 49 • abschnittsweise Bord oder Rinne zu den Seitenbereichen, auf unbebauten Abschnitten auch Bankette <p>Gesicherte Querungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mittelinsel mit Querungssicherung Höhe Haltestelle Nüxhausen • Bedarfs-LSA Höhe Haltestelle Neuenhaus • Bedarfs-LSA Höhe Haltestelle Unterstraße • Mittelinsel (begrünt) mit Querungshilfe Höhe Brüder-Grimm-Straße • Querungshilfe Höhe Lehner Weg • Mittelinsel (begrünt) mit Querungshilfe Höhe B 51, Straße Tente, Haus Nr. 140 und 95 • Bedarfs-LSA Höhe Haltestelle Tente • Mittelinsel (begrünt) mit Querungshilfe Höhe B 51 Straße Tente, Haus Nr. 64, 39 und 19 • B 51, Straße Tente, Haus Nr. 7, Höhe Haltestelle Straße In den Birgden <p>Radverkehrsführung abschnittsweise vorhanden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • beidseitig Ausweisung gemeinsamer Geh- und Radweg von Stadtgrenze Burscheid bis Straße Johnenheide • beidseitig Mischverkehr Straße von Straße Johnenheide bis Seitenstraße Unterstraße Höhe Restaurant Apollon • anschließend bis Straße Tente, Haus Nr. 140, setzt Gehweg auf Ostseite aus, gemeinsamer Geh- und Radweg auf Westseite • ab Straße Tente, Haus Nr. 140, beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege <p>vereinzelt Parkbuchten, vereinzelt wird "wild" auf Gehweg und Fahrbahn geparkt</p>					
ÖPNV		Bushaltestellen Schwarze Delle, Neuenhaus, Unterstraße, Am Krupin, Tente, In					

	den Birgden; Buslinien 260, N26
Begrünung Straßenraum	Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg im Bereich Straße Tente, Begrünung der Mittelinseln, einzelne Baumstandorte
Nutzungsstruktur	Wohnen, Dienstleistungen, Gewerbe, Grundschule Tente
Baustruktur	Offene Bauweise, Ein-/ Mehrfamilienhausbebauung, teils Gärten und Vorgärten zur B 51



B 51, Höhe Haltestelle Unterstraße



B 51, Höhe Straße Tente, Haus Nr. 33

Die Belastungsachse ist 3,4 km lang und verläuft annähernd geradlinig, teils über bewegtes Gelände. Die Straßenrandbebauung besitzt durchgängig den gleichen Charakter, weitgehend ohne erkennbare Wechsel in Funktion oder Gestaltung. Im Bereich der B 51 Straße Tente zwischen Poststraße und Straße Bärlinghausen gibt es ein kleines Unterzentrum mit Schule, Bäcker, Post, Sparkasse und Gastronomie. Zwischen B 51, Straße Tente, Haus Nr. 47, und Tenter Hof grenzt der öffentliche Spielplatz Tente an die B 51 an.

Gebäude mit den höchsten Fassadenpegeln nachts >60 dB(A) L_{night}:

- An der B 51 Straße Neuenhaus die Häuser Nr. 54 und 56, sowie Haus Nr. 86/86a.
- An der B 51 Unterstraße die Häuser Nr. 38, 48, 53 und 62.
- An der Straße Tente das Haus Nr. 114.

Ganztags liegen die Fassadenpegel unter 70 dB(A).

Im Lärmaktionsplan der 2. Runde wurde folgende Prüfempfehlungen gegeben:

- Verkehrsverstetigung auf der B 51 durch Überarbeitung der Lichtsignalsteuerung vor allem am Knoten B 51/L 157. Auf der Belastungsachse befinden sich ausschließlich zwei Bedarfslichtsignalanlagen, daher kommt eine Verkehrsverstetigung durch Lichtsignalregelung auf dem Straßenabschnitt nicht infrage.
- B 51 Neuenhaus von 50 m westlich Kirchweg bis Straße Lange Heide Fassung des Verkehrsraums durch Einrichtung von Seitenanlagen für Fuß- und Radverkehr sowie Querungsanlagen. Die Maßnahme wird konkretisiert weiterverfolgt.

Die Geh- und Radwege südlich der Straße Tente sind stark sanierungsbedürftig, abschnittsweise kaum mehr nutzbar. Gleichzeitig sind sie streckenweise zu schmal und werden beparkt oder entfallen ganz. Die parallellaufende Radwegtrasse Balkanroute ist keine Alternative, da sie für den innerörtlichen Fuß- und Radverkehr mit Umwegen verbunden ist.

Die Ortsdurchfahrt Tente wurde einschließlich der Seitenbereiche saniert. Die Chance zur Lärminderung, sowie zur funktionalen und gestalterischen Aufwertung der Straße wurde nicht genutzt. Eine lärmindernde Asphaltdeckschicht wurde nicht eingebaut. Das Straßenbild ist unruhig.

An den meisten wichtigen Querungsstellen sind entsprechende Vorkehrungen getroffen. Davon ausgenommen ist allerdings die wichtige Verknüpfung mit der Balkantrasse.



B 51, Straße Tente Höhe Weidenweg

Maßnahmen

Lärmindernde Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Sofortmaßnahme – Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h ganztags zwischen
 - B 51 Straße Tente, Haus Nr. 101, südlich der Mittelinsel mit Querungssicherung und Straße Bähringhausen.
Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einzelfallprüfung: Sofortmaßnahme – Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 40 km/h ganztags zwischen
 - Stadtgrenze Burscheid bis B 51 Straße Tente, Haus Nr. 101,
 - B 51 Straße Bähringhausen und B 51 Straße Tente, Haus Nr. 3.
Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Erneuerung der Fahrbahn mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (AC D LOA (-3,2 dB(A))):
 - 1. Priorität – Stadtgrenze zu Burscheid bis Straße Am Kruppin. Die Fahrbahn hat auf dem Straßenabschnitt den höchsten Erneuerungsbedarf. An dem Streckenabschnitt befinden sich einige Wohngebäude mit den höchsten Fassadenpegeln der Belastungssachse.
 - 2. Priorität – Straße Am Kruppin bis B 51 Straße Tente, Haus Nr. 3.
Zuständig: Straßen.NRW.
- Einzelfallprüfung: Folgemaßnahme – Nach Einbau von AC D LOA Ausweisung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h 22-6 Uhr auf der vollen Länge der Belastungssachse. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einzelfallprüfung: Folgemaßnahme – Nach Einbau von AC D LOA, Ausweisung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h 6-22 Uhr zwischen B 51

Straße Tente, Haus Nr.101 und Straße Bähringhausen. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.

Unterstützende Maßnahmen

- Unterstützung der Temporeduzierungen auf der Belastungssachse durch die Beschilderung "Lärmschutz". Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Ausbau (Verbreiterung) der Mittelinsel Höhe Lehner Weg als Mittelinsel mit Fahrbahnverschwenk. Zuständig: Straßen.NRW.
- Bau einer Mittelinsel/ Tropfen nördlich B 51 Straße Tente, Haus Nr. 3, vor Beginn der Wohnbebauung. Zuständig: Straßen.NRW.
- Stationäre Geschwindigkeitskontrollen, z. B. Höhe südlich Straße Neuenhaus, Haus Nr. 37, vor Beginn der Bebauung, zwischen Lehner Weg und B 51 Straße Tente, Haus Nr. 135, und/ oder in Höhe des Spielplatzes Tente. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde der Kreisverwaltung.

Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds

- Prüfung Markierung eines Schutzstreifens auf der Südostseite auf der Belastungssachse. Einordnung in Belastungsbereich nach ERA: bei Tempo 50 oberer Bereich von II und bei Tempo 30 unterer Bereich von II. Erforderliche Fahrbahnbreite 7,00-7,25 m weitgehend vorhanden. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde, Straßen.NRW.
- Ausbau der nordwestlichen Nebenanlagen auf der Belastungssachse. Verbreiterung auf $\geq 3,0$ m und Ergänzung von Netzlücken. Zuständig: Stadt Wermelskirchen, Straßen.NRW.
- Prüfung Querungsstellen in Verlängerung der Verbindungswege zur Balkantrasse an den Straßen Herrlinghausen, Am Kruppin und Neuenhaus Höhe Obsthof. Zuständig: Straßen.NRW.
- Inklusionsgerechter Ausbau der Bushaltestellen, sofern nicht bereits umgesetzt. Ausbau i.d.R als Kap aufgrund der geringen Bedienungsfrequenz. Zuständig: Stadt Wermelskirchen.

Erläuterungen

Tab. 9.4: Maximale Fassadenpegel Belastungsachse B 51 Neuenhaus – Unterstraße – Straße Tente

B 51 Neuenhaus – Unterstraße – Straße Tente		Maßnahmen zur Lärminderung in dB(A)	Max. Fassadenpegel nach Umsetzung in dB(A)	
von	bis		L_{den}	L_{night}
Stadtgrenze Burscheid	Unterstraße, Haus Nr. 75	Geschwindigkeitsreduzierung 50 auf 40 km/h = 1,2	68,2	59,2
		1. Priorität – Einbau AC D LOA = 3,2	66,2	57,2
Unterstraße, Haus Nr. 75	Lehner Weg	Geschwindigkeitsreduzierung 50 auf 40 km/h = 1,2	67,8	59,3
		1. Priorität – Einbau AC D LOA = 3,2	65,8	57,3
Lehner Weg	B 51 Straße Tente, Haus Nr. 101	Geschwindigkeitsreduzierung 50 auf 40 km/h = 1,2	68,3	58,9
		1. Priorität – Einbau AC D LOA = 3,2	66,3	56,9
B 51 Straße Tente, Haus Nr. 101	Straße Bähringhausen	Geschwindigkeitsreduzierung 50 auf 30 km/h = 2,4	66,2	57,2
		2. Priorität – Einbau AC D LOA = 3,2	65,4	56,4
Straße Bähringhausen	Straße Tente, Haus Nr. 3	Geschwindigkeitsreduzierung 50 auf 40 km/h = 1,2	67,6	58,0
		2. Priorität – Einbau AC D LOA = 3,2	65,6	56,0

Es wäre aus Lärmschutzgründen wünschenswert, auf der gesamten Belastungsachse eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h anzugeben. Aufgrund der Länge von 3,4 km, dem nahezu geradlinigen Verlauf und letztlich auch wegen der übergeordneten Verkehrsfunktion ist jedoch zu erwarten, dass Tempo 30 nicht ausreichend akzeptiert wird. Bei dieser Streckenlänge sind auch die Verlustzeiten im ÖPNV zu beachten. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h erschien deshalb als eine geeignete Kompromisslösung.

Durch die Reduzierung auf Tempo 40 können die Fassadenpegel allerdings nur an wenigen Wohngebäuden unter die Auslösewerte von 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} gesenkt werden. Tempo 30 bezieht sich auf den Abschnitt mit Schulwegsicherung und dient zur Förderung des Unterzentrums. Den Fassadenpegeln wird mit den Geschwindigkeitsreduzierungen nur die Spitze genommen. Deshalb wird die Geschwindigkeitsreduzierung nur als Sofortmaßnahme angesehen.

Nach Einbau eines AC D LOA können die Fassadenpegel dann so weit verringert werden, dass etwa die Hälfte der Wohngebäude entlastet wird oder nur noch nachts über den Auslösewerten liegen.

Nach Einbau von AC D LOA verlieren die Geschwindigkeitsreduzierungen auf der Belastungsachse ihren lärmindernden Charakter. Tempo 30 6-22 Uhr soll aufgrund städtebaulicher Belange zur Schulwegsicherung und einer Stärkung des Unterzentrums beibehalten werden. Die Beibehaltung von Tempo 40 22-6 Uhr erfolgt zur Verkehrsverstetigung und zur Unfallvermeidung auf der Belastungsachse. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sollte jedoch von stationären Geschwindigkeitskontrollen begleitet werden.

Die Förderung des Radverkehrs zielt sowohl auf die Erschließung des näheren Wohnumfeldes als auch auf die Verknüpfung mit der überörtlichen Radwanderroute, von der Anwohner, Besucher, Gastronomie, Hotellerie und Einzelhandel profitieren können.

Bei weiterhin hoch betroffenen Gebäuden wird den Eigentümern empfohlen, einen Antrag auf Förderung von passivem Schallschutz bei Straßen.NRW zustellen. Anwohnern mit Gärten zur Belastungssachse können Hecken und einfachen Sichtschutz zur Straße durch Mauern, Gabionen, Brennholzstapel oder Gartenhäuschen zu ersetzen. Die Lärmreduzierung beträgt im Lärmshatten bis zu 15 dB(A).

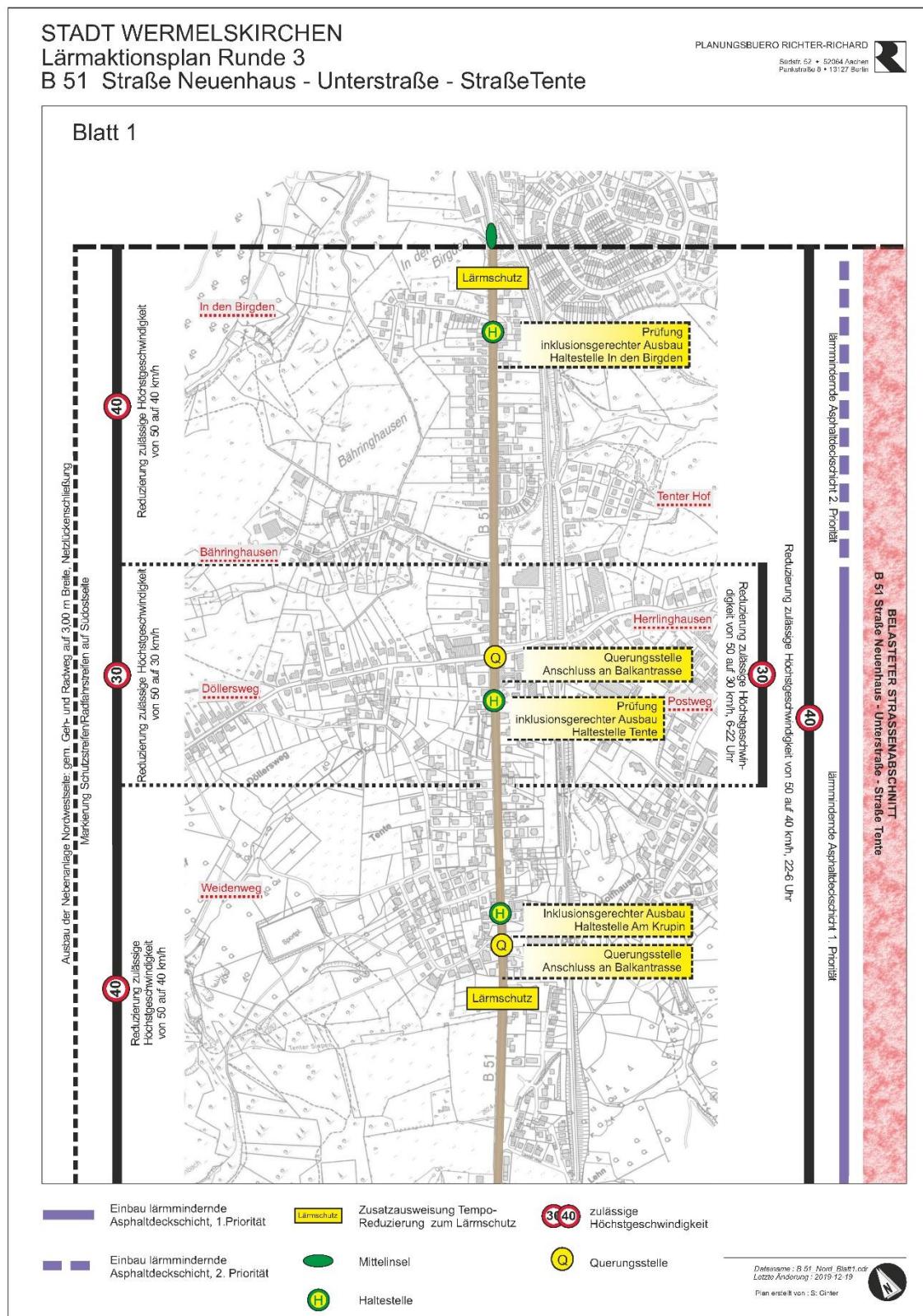


Abb. 9.3: Maßnahmenübersicht Belastungsachse Straße Neuenhaus – Unterstraße – Straße Tente, östlicher Abschnitt

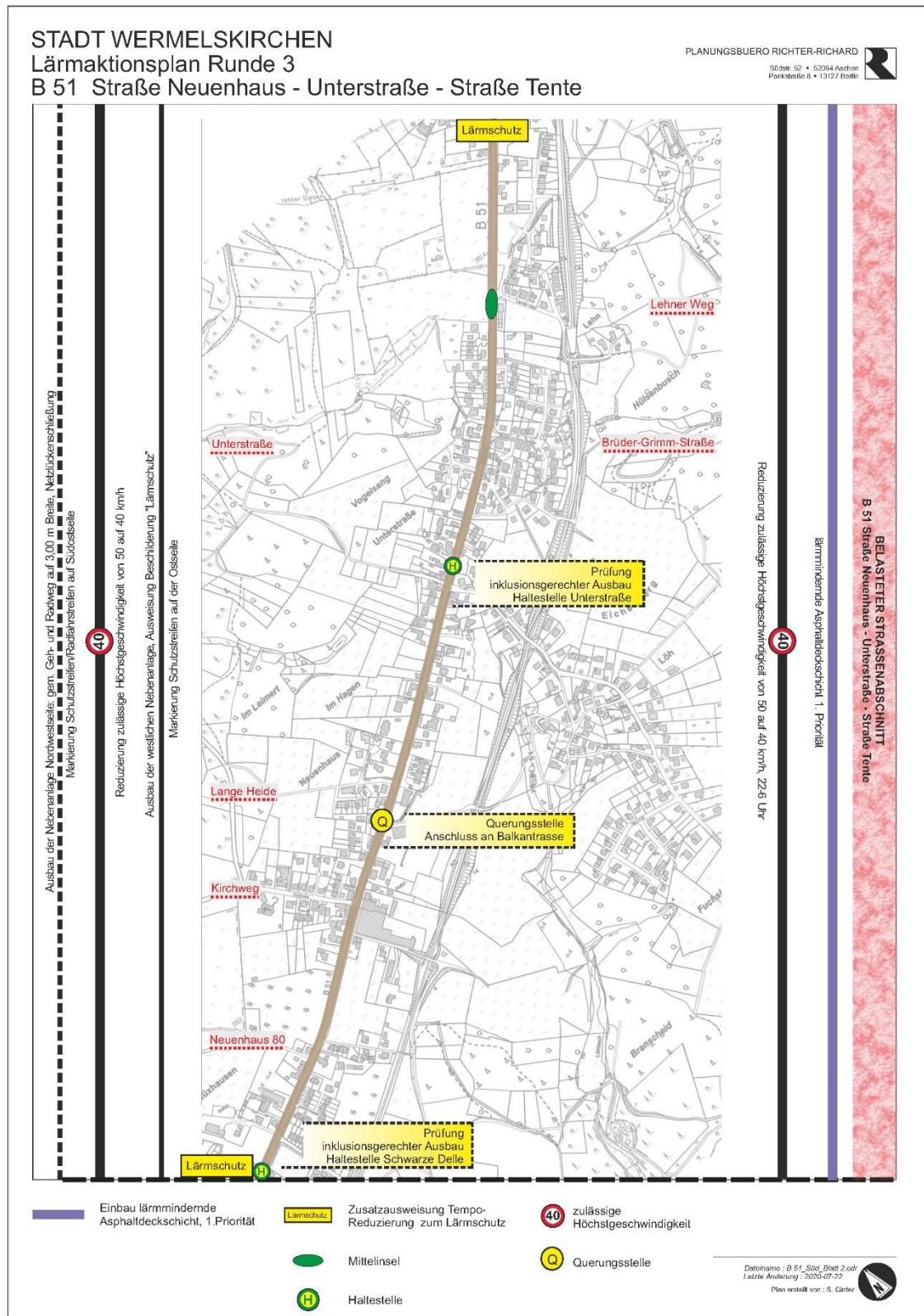


Abb. 9.4: Maßnahmenübersicht Belastungssachse Straße Neuenhaus – Unterstraße – Straße Tente, westlicher Abschnitt

9.3.4 B 51 Straße Neuenhöhe, Haus Nr. 13 bis Nr. 132A

Tab. 9.5: Basisdaten Belastungssachse B 51 Straße Neuenhöhe, Haus Nr. 13 bis 132A

B 51 Straße Neuenhöhe		Fahrbahn-oberfläche	DTV	Anteil SV ganztags/nachts in %	Zul. Höchstgeschwindigkeit in km/h	Max. Fassadenpegel in dB(A)		
zwischen und						L_{den}	L_{night}	
Straße Am Kirschbaum	Straße Wüstenhof	SMA (Standard)	13.640	4,7/5,5	50	71,0	62,2	
Straße Wüstenhof	Straße Neuenhöhe, Höhe Bushaltestelle Neuenborn (einschl.)	SMA (Standard)	10.826	5,3/6,2	50	70,2	61,3	
		<p>blau = 55-60 dB(A) L_{night} rot = >60 dB(A) L_{night}</p>						
Fahrbahn/Nebenanlage		<p>Fahrbahn zweistreifig, Linksabbiegefahrtstreifen von B 51 in Straße Am Kirschbaum und in den Knoten B 51/ Straße Wüstenhof und B 51/ Industriestraße</p> <p>Querungssicherung Höhe Straße Am Kirschbaum, Lichtsignalgesicherte Querungsstellen im Knoten B 51/ Straße Wüstenhof und im Knoten B 51/ Industriestraße</p> <p>Querungssicherung Höhe B 51 Straße Neuenhöhe, Haus Nr. 85</p> <p>Querungssicherung Höhe B 51 Straße Neuenhöhe, Haus Nr. 130, zwischen Richtungshaltestellen Neuenborn</p> <p>Gemeinsamer Geh- und Radweg von der Straße Wüstenhof nach Osten auf der Nordseite; auf der Südseite setzt der Gehweg weitgehend aus</p> <p>Kein Parken im Straßenraum</p>						
ÖPNV		Buslinien 264, 268, 652, 240, Haltestellen Belten (Busbuchten) und Neuenborn (Busbuchten)						
Begrünung Straßenraum		Gemeinsamer Geh- und Radweg von Grünstreifen getrennt, unregelmäßig kurze Baumreihen; auf der Südseite Bankett						
Nutzungsstruktur		Wohnen, Gewerbe, Discounter und Großhandel, Tankstelle, land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen						
Baustruktur		Uneinheitliche Bebauung, 2- bis 3-geschossige Ein- und Mehrfamilienhausbebauung, Gewerbehallen, unregelmäßige Baufluchten, unterschiedliche Stellungen zur Straße						



B 51, Höhe Straße Am Kirschbaum Richtung Straße Elbringhausen



B 51, Straße Elbringhausen Richtung Osten

Die Wohnbebauung ist stark durchsetzt mit Gewerbe und längeren unbebauten Abschnitten, zumeist Wiesen.

Die Wohnbebauung wird von den Gewerbebetrieben an der B 51 und den südlich der ehemaligen Bahntrasse (Balkantrasse) umschlossen. Die Wohnqualität auf der Südseite der B 51 hat sich nach der Aufgabe der Bahnstrecke deutlich verbessert. Das Gewerbegebiet südlich der ehemaligen Bahntrasse wird über die Straße Elbringhausen, die Industriestraße und die Straße Buchholzen (außerhalb der Belastungssachse) erschlossen. Es handelt sich in der Mehrzahl um publikumsintensive Discounter und Großhandel, die mit dem Pkw angefahren werden.

Die Wohnbebauung hat sich im Gegensatz zum Gewerbe auf dem Belastungsabschnitt nicht weiterentwickelt. Sie beschränkt sich auf drei Abschnitte:

- Straße Am Kirschbaum bis zum Durchgang zur Straße Wüstenhof (Erschließung Bushaltestelle Wüstenhof),
- B 51 Straße Neuenhöhe, Haus Nr. 74-92, Höhe Emil-Lux-Straße,
- B 51 Straße Neuenhöhe, Haus Nr. 104, bis Haltestelle Neuenborn.

Dazwischen liegen verstreut einzelne Wohngebäude.

Auf dem Belastungsabschnitt wurde 2014 SMA 05 eingebaut, also ein Splittmastix-Asphalt ohne lärmindernde Wirkung.

Als Maßnahme für die B 51 ist im Lärmaktionsplan der 2. Runde die Verkehrsverstetigung durch Überarbeitung der Lichtsignalsteuerung beschlossen mit besonderem Schwerpunkt auf den Knoten B 51/L 157. Da auf der Belastungssachse keine lichtsignalgeregelten Knoten liegen, findet sich für die Maßnahme hier kein Ansatzpunkt.

Im Lärmaktionsplan der 2. Runde wurde folgende Prüfempfehlungen gegeben:

- Langfristig Geschwindigkeitsreduzierung auf der B 51 von 50 auf 30 km/h nachts auf dem Abschnitt Straße Am Kirschbaum bis 140 m östlich Straße Wüstenhof. Ergänzung der Beschilderung mit dem Zeichen "Lärmschutz". Der Empfehlung wurde bisher nicht nachgekommen. Außerdem wurde der Einsatz von Displays und die Überwachung empfohlen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung wird weiterverfolgt.

Maßnahmen

Lärmindernde Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Straße Im Belten und Straße Neuenhöhe, Haus Nr. 54 (-2,4 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 40 km/h zwischen Straße Neuenhöhe, Haus Nr. 54 (-2,4 dB(A)) und Ende der Belastungsachse. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Erneuerung der Fahrbahn mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (AC D LOA = -3,2 dB(A)), 1. Priorität. Zuständig: Straßen.NRW.
- Folgemaßnahme – Einzelfallprüfung: Nach Einbau von AC D LOA Ausweisung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h 22-6 Uhr auf der vollen Länge der Belastungsachse. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde

Unterstützende Maßnahmen

- Bau einer Mittelinsel mit Fahrbahnverschwenk auf dem anbaufreien Straßenabschnitt Höhe Euromate (OBI), auf dem zz. Tempo 70 ausgewiesen ist, zur Verstetigung des Verkehrsablaufs in dem unbebauten Abschnitt. Zuständig: Straßen.NRW.

Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds

- Knoten B 51/ Straße Wüstenhof: Aufstellbereich für indirektes Linksabbiegen des Radverkehrs von der B 51 in die Straßen Elbringhausen und Wüstenhof.
- Prüfung eines Radfahrstreifens auf der Südseite zwischen B 51 Straße Neuenhöhe, Haus Nr. 40, und Wirtschaftsweg Höhe B 51 Straße Neuenhöhe, Haus Nr. 119. Ab dort Führung über gemeinsamen Geh- und Radweg (Verlängerung befestigter Seitenbereich um ca. 35 m) bis zur Querungsstelle an der Bushaltestelle Neuenborn. Dort Führung auf den außerörtlichen Fuß- und Radweg auf der Südseite.

Erläuterungen

Tab. 9.6: Maximale Fassadenpegel Belastungssachse Straße Neuenhöhe, Haus Nr. 13 bis Nr. 132A

L 157		Maßnahmen zur Lärminderung in dB(A)	Max. Fassadenpegel nach Umsetzung in dB(A)	
von	bis		L _{den}	L _{night}
Straße Am Kirschbaum	Straße Wüstenhof	Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h = 2,4	68,6	59,8
		1. Priorität: Einbau AC 5D LOA = 3,2	67,8	59,0
Straße Wüstenhof	Straße Neuenhöhe, Haus Nr. 59	Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h = 2,4	67,8	59,0
		1. Priorität: Einbau AC 5D LOA = 3,2	67,0	56,2
Industriestraße	Straße Neuenhöhe, Höhe Bushaltestelle Neuenborn (einschl.)	Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 40 km/h = 2,4	68,8	60,0
		1. Priorität: Einbau AC 5D LOA = 3,2	66,8	58,0

Die Fassadenpegel zeigen, dass nach Umsetzung der lärmindernden Maßnahmen weiterhin hohe Fassadenpegel zu finden sind, der Erfolg also nicht als befriedigend angesehen werden kann. Unter diesem Aspekt sollte für den Wohnstandort Straße Am Kirschbaum bis zum Durchgang zur Industriestraße nur noch Bestandsschutz gelten und langfristig eine Absiedelung angestrebt werden. Als erster Schritt sollten die im Flächennutzungsplan als gemischte Baugebiete festgesetzten Flächen zwischen B 51 und ehemaliger Bahnstrecke und zwischen Berliner Straße und Industriestraße als gewerblich genutzte Flächen festgesetzt werden. Die gemischte Baufläche zwischen Berliner Straße und der Straße Elbringhausen wird bereits bis auf ein zum Betrieb gehöriges Wohngebäude gewerblich genutzt.

Viele Gebäude sind so hoch belastet ($>70/60$ dB(A) L_{den}/L_{night}), dass sich Maßnahmen zur Lärminderung zur Handlungserfordernis verdichten. Wird dennoch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht kurzfristig umgesetzt, wird die Beantragung einer Prüfung von passivem Lärmschutz durch Straßen.NRW empfohlen.

Es ist als langfristiges Projekt eine Wiederbelebung der Bahnstrecke "Balkanroute" im Gespräch. Unter Lärmaspekten ist eine Erweiterung des Schienenverkehrsangebots als strategische Maßnahme zu begrüßen, lokal sind jedoch ggf. notwendige Lärmschutzmaßnahmen zu beachten.

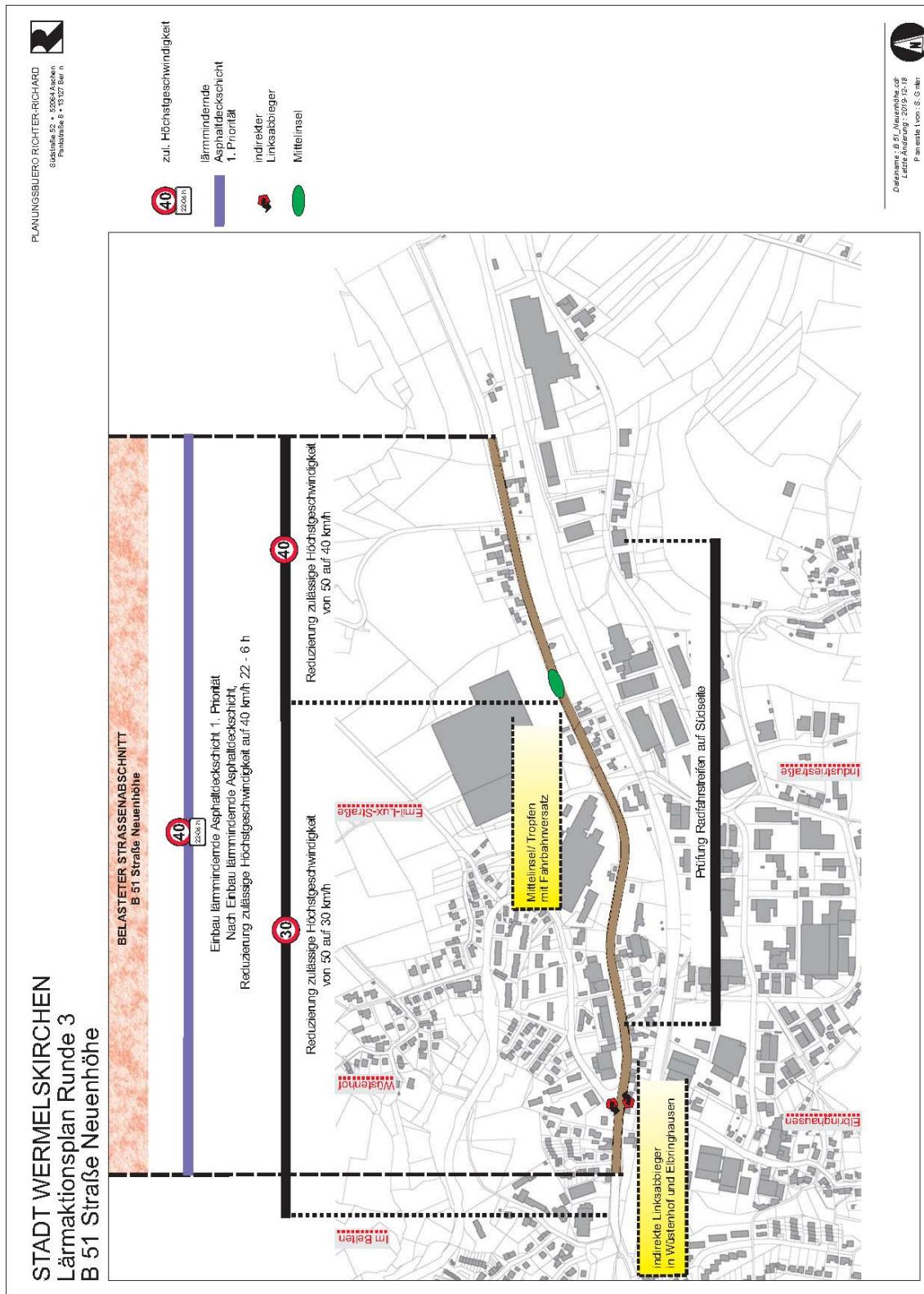
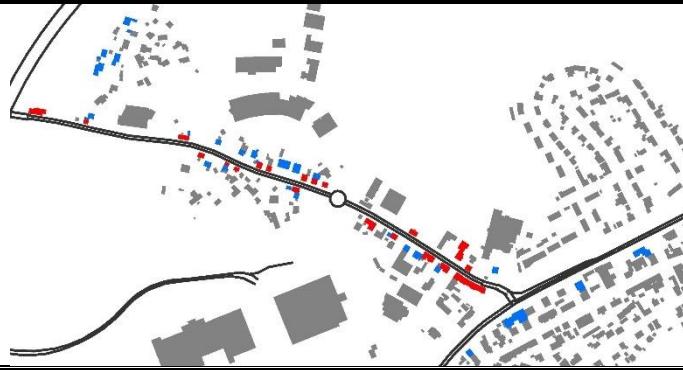


Abb. 9.5: Maßnahmenübersicht Belastungsachse Straße Neuenhöhe, Haus Nr. 13 bis Nr. 132A

9.3.5 L 157 Hünger – Ostringhausen – Burger Straße

Tab. 9.7: Basisdaten Belastungsachse Straße Hünger – Straße Ostringhausen – Burger Straße, Brücke über A 1 bis B 51 Dellmannstraße

L 157 Straße Hünger – Straße Ostringhausen – Burger Straße		Fahrbahn- oberfläche	DTV	Anteil SV ganztags/ nachts in %	Zul. Höchstge- schwin- digkeit in km/h	Max. Fassaden- pegel in dB(A)		
zwischen	und					L_{den}	L_{night}	
Brücke über A 1	Kreisverkehr Bandwirkerstraße	Standard	15.848	3,8/4,5	50	72,3	62,1	
Kreisverkehr Bandwirkerstraße	B 51 Dellmannstraße	Standard	15.848 (17.348)*	3,8/4,5	50	73,1 (74,6)	63,9 (65,4)	
		 <p>blau = 55-60 dB(A) L_{night} rot = >60 dB(A) L_{night}</p>						
Fahrbahn/Nebenanlage		<p>Zwei Fahrstreifen, Linkssabbiegefahrstreifen von Burger Straße in Viktoriastraße und von Burger Straße auf Grundstück Nr. 44 (Tankstelle), Kreisverkehr Knotenpunkt Bandwirkerstraße</p> <p>Querungen über Mittelinseln des Kreisverkehrs, über Querungssicherung zwischen Straße Im Winkel und Viktoriastraße</p> <p>Gehweg mit Radfahrer frei von Ostringhausen, Haus Nr. 43, auf der Südseite Richtung Osten bis Straße Ostringhausen, ab Straße Ostringhausen bis Kreisverkehr gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Südseite, Gehweg mit Radfahrer frei ab Straße Ostringhausen, Haus Nr. 36, auf der Nordseite Richtung Westen bis Ende Belastungsachse, östlich des Kreisverkehrs bis Führung der Radfahrer im Mischverkehr</p> <p>Haltverbot zwischen Straße Ostringhausen, Haus Nr. 32 bis Nr. 12, auf der Nordseite</p>						
ÖPNV		Buslinie 266, Haltestellen Ostringhausen, Viktoriastraße						
Begrünung Straßenraum		Grünstreifen/ Begrünung im Bereich des Kreisverkehrs, Gehölz östlich der A 1 bis Straße Ostringhausen, Haus Nr. 42, im südlichen Bereich						
Nutzungsstruktur		Wohnen, Geschäfte, Dienstleistung, Gewerbe						
Baustuktur		Offene Bauweise						

*Korrekturwert



Burger Straße, Kreisverkehr Richtung B 51



Burger Straße, Tankstelle Richtung B 51

Die Belastungsachse bindet Wermelskirchen an den überregionalen Verkehr an. Entsprechend hoch ist das Kfz-Verkehrsaufkommen. Die Wohnbebauung weicht bereits schrittweise lärmunempfindlichen Gewerbenutzungen. Weitere Gewerbebetriebe "in zweiter Reihe" werden über den Biberweg (Autobahnanschluss) und die Bandwirker Straße erschlossen.

Die Siedlung Bollinghausen ist nur über die Straße Bollinghausen angebunden. Für Fußgänger besteht eine Wegeverbindung, die an der Straße Ostringhausen, Haus Nr. 36, in die Belastungsachse einmündet.

Die Anbindung an die A 1 Anschlussstelle Wermelskirchen erfolgt in Fahrtrichtung

- Köln über die Belastungsachse Hünger – Ostringhausen,
- Lennep über die Biberweg.

Auf der Burger Straße ist ein Überholverbot angeordnet. Auf der gesamten Belastungsachse besteht absolutes Haltverbot oder eingeschränktes Haltverbot. Haltende Fahrzeuge parken zumindest halb auf dem Gehweg, wodurch dessen Benutzbarkeit stark eingeschränkt wird.

Der Radverkehr wird abschnittsweise auf gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt. Sind die Seitenbereiche abschnittsweise zu schmal (<2,50 m), wird der gemeinsame Geh- und Radweg ausgesetzt. Durch Beschilderung, Leuchten und Haltestellenschilder werden die Gehwege weiter verengt. Eine Lösung für die Führung des Radverkehrs gibt es zz. nicht, da der Radverkehr gemäß ERA aufgrund der Höhe des Kfz-Verkehrsaufkommens nicht auf Schutzstreifen oder im Mischverkehr geführt werden darf.

Fuß- und Radverkehrsführung setzen vor dem Knoten Burger Straße/ B 51 aus. Ausweichrouten über die Straße Im Winkel und die Viktoriastraße sind zwar gekennzeichnet, aber nicht mit Zielen versehen.

Im Lärmaktionsplan der 2. Runde wurden zudem folgende Prüfempfehlungen gegeben:

- Kurz- bis mittelfristig Geschwindigkeitsreduzierung auf der Burgerstraße von 50 auf 30 km/h. Unterstützung mit der Beschilderung "Lärmschutz". Einsatz von Displays und Geschwindigkeitsüberwachung. Eine Geschwindigkeitsreduzierung wird weiterverfolgt.

- Langfristig auf dem Straßenabschnitt westlich Ostringhauser Gasse bis Bandwirkerstraße Markierung eines Schutzstreifens stadteinwärts (bergauf). Die Empfehlung wird in dieser Form nicht in den Maßnahmenkatalog übernommen. Die Führung des bergan fahrenden Radverkehrs auf der Fahrbahn wird nach ERA aus Sicherheitsbelangen nicht befürwortet. Dagegen wird bergab eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Vermeidung von Konflikten mit Fußverkehr) angeraten.

Die geplante Fahrbahnsanierung zwischen A 1 und Bandwirkerstraße steht noch aus und wird im Lärmaktionsplan der 3. Runde weiterverfolgt. Demnächst steht eine Sanierung und Erweiterung der Brücke über die A 1 (Straße Hünger) an. Die Maßnahme sollte mit lärmindernden Maßnahmen verbunden werden.

Maßnahmen

Lärmindernde Maßnahmen

- Sofortmaßnahme – Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen Autobahnanschluss Hünger und Kreisverkehr auf 40 km/h. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Sofortmaßnahme – Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen Kreisverkehr und B 51 auf 30 km/h. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Erneuerung der Fahrbahn zwischen Brücke A 1 und B 51 mit einem lärmindernden Asphalt (1. Priorität). Es ist zu prüfen, auf der Belastungssachse eine erneute Teststrecke für den Einbau von AC D GM LOA (ca. -7,0 dB(A)) oder vergleichbare Bauweisen einzurichten. Zuständig: Straßen.NRW.
- Folgemaßnahme – Einzelfallprüfung nach der Fahrbahnsanierung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h (24 h) aufgrund der städtebaulichen Funktion der Straße und zugunsten einer Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Bei Brückensanierung und Erweiterung Einbau einer lärmindernden Asphaltbauweise bzw. Lärmschutz durch Schließung der Brüstungen zu den nächstgelegenen Wohngebäuden. Zuständig: Straßen.NRW.
- Bau eines Kreisverkehrs im Bereich Bollinghausen/ Dönges – in Planung, Baubeginn voraussichtlich Ende 2021 (punktuelle Entlastung der Bebauung um den Kreisverkehr -1 dB(A)).

Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds

- Prüfung einer Querungsstelle in Verlängerung des zulaufenden Fuß- und Radwegs in Höhe Straße Ostringhausen, Haus Nr. 36. Zuständig: Straßen.NRW.
- Ausweisung von Schutzstreifen. Die Fahrbahn ist auf dem Abschnitt über 8,00 m breit. Bei Schutzstreifen von 1,50 m verbleibt eine Mittelfahrbahn von 5,00 bis 5,50 m. Voraussetzung ist die Beibehaltung der Geschwindigkeitsreduzierung

- auf 40 km/h nach Einbau eines lärmindernden Asphalt. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Ausbau der vorhandenen Mittelinsel mit Querungssicherung zwischen Straße Im Winkel und Viktoriastraße:
- Ausstattung mit einer Bedarfs-LSA,
 - Verbreiterung des Seitenbereichs auf der Nordseite zwischen Querung und Einmündung der Straße Im Winkel auf 2,50-3,00 m bei Verschmälerung der Fahrbahn an der Engstelle auf 7,50-8,00 m.
- Zuständig: Straßen.NRW, Stadt Wermelskirchen.

Erläuterungen

Tab. 9.8: Maximale Fassadenpegel Belastungssachse Ostringhausen – Burger Straße, Brücke über A 1 bis B 51 Dellmannstraße

L 157		Maßnahmen zur Lärminderung in dB(A)	Max. Fassadenpegel nach Umsetzung in dB(A)	
von	bis		L _{den}	L _{night}
A 1 ASS an Hünger	Kreisverkehr Bandwirkerstraße	Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 40 km/h = 1,2	71,3	61,9
		Einbau AC D GM LOA = 7,0 (Einbau AC D LOA = 3,2)	65,3 (68,9)	56,1 (59,7)
Kreisverkehr Badn-wirkerstraße	B 51 Dellmannstraße	Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h = 2,4	70,7	61,5
		Einbau AC D GM LOA = 7,0 (Einbau AC D LOA = 3,2)	66,1 (69,7)	56,9 (60,5)

Die Lärmimmissionen liegen nach Einbau von AC D GM LOA weiterhin bis zu 1,1/1,9 dB(A) L_{den}/L_{night} über den Auslösewerten von 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night}. Die meisten Wohngebäude können teilweise oder auch vollständig unter die Auslösewerte entlastet werden. In Klammern sind als Vergleich die Werte nach Einbau eines AC D LOA (-3,2 dB(A)) angeben. Die Fassadenpegel liegen dann 4,9/5,7 dB(A) L_{den}/L_{night} über den Auslösewerten von 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night}. Bei den weiterhin deutlich hoch betroffenen Gebäuden wird den Eigentümern empfohlen, einen Antrag auf Förderung von passivem Schallschutz bei Straßen.NRW einzureichen.

Auf dem Straßenabschnitt Burger Straße führt die unübersichtliche Führung in der Kurvenlage und den kurz aufeinanderfolgenden Linksabbiegefahrstreifen zu unstetem Verkehrsfluss. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit dämpft somit die Bremsgeräusche und bringt den zusätzlichen Vorteil, dass der Radverkehr sicherer geführt werden kann.

Der Ausbau der Querungsstelle zwischen der Straße Im Winkel und Viktoriastraße ist zur Erschließung der Fußverkehrsbeziehungen abseits des Knotens Burger Straße/ B 51 erforderlich.

Die Belastungssachse ist das Entree der Stadt Wermelskirchen. Der öffentliche Raum, insbesondere die Gehwege, aber auch angrenzende Gebäude haben einen hohen Sanierungsbedarf. Mit dem Bau des Kreisverkehrs ist ein erster Schritt zu einer Aufwertung des Straßenraums erfolgt. Zumindest auf dem Abschnitt zwischen Kreisverkehr und B 51 sollte ein Vollumbau angestrebt werden. Der Lärmschutz kann dazu beitragen, diesen Straßenabschnitt aufzuwerten.

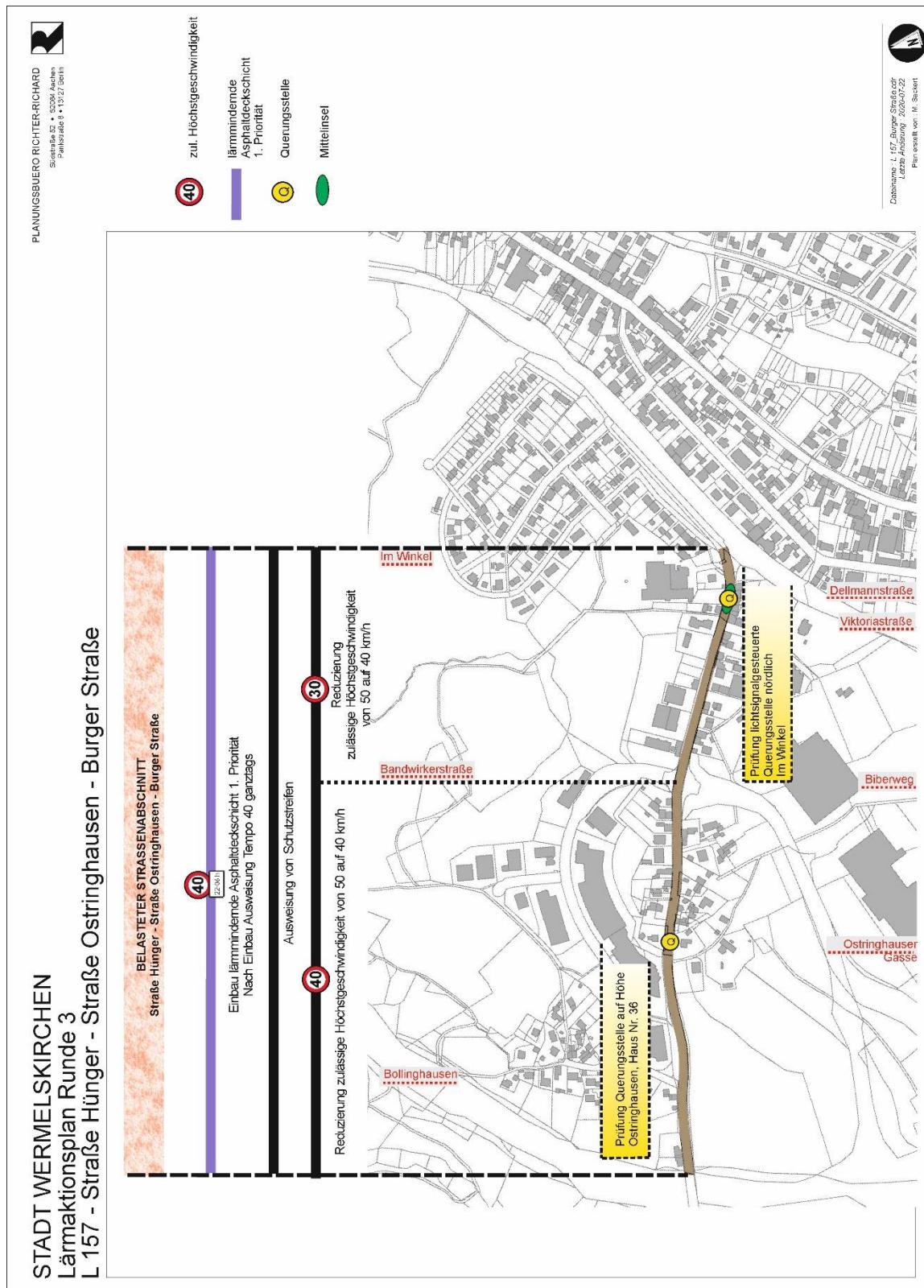


Abb. 9.6: Maßnahmenübersicht Belastungssachse Straße Hünger – Straße Ostringhausen – Burger Straße

9.3.6 L 157 Dabringhauser Straße – Hilfringhauser Straße

Tab. 9.9: Basisdaten Belastungsachse L 157 Dabringhauser Straße – Hilfringhauser Straße

L 157 Dabringhauser Straße – Hilfringhauser Straße		Fahrbahn-oberfläche	DTV	Anteil SV ganztags/nachts in %	Zul. Höchstgeschwindigkeit in km/h	Max. Fassadenpegel in dB(A)	
zwischen	und					L _{den}	L _{night}
Straße Eich	Danziger Straße	Standard	8.664	4,1/ 4,8	50	72,9	61,3
Danziger Straße	Schillerstraße	Standard	8.664	4,1/ 4,8	50	71,4	62,2
Schillerstraße	Wielstraße	Standard	8.664	4,1/ 4,8	50	68,7	59,5
<p>blau = 55-60 dB(A) L_{night} rot = >60 dB(A) L_{night}</p>							
Fahrbahn/Nebenanlage		<p>Zwei Fahrstreifen, LSA-Knoten mit Übergängen Hilfringhauser Straße/ Luisenstraße, Linksabbiegefahrstreifen von Dabringhauser Straße in Straße Eich Übergang abseits der LSA-geregelten Knoten Höhe Danziger Straße Führung Radverkehr im Mischverkehr Parkbuchten, Parken halb auf dem Gehweg, halb auf Fahrbahn, Parken und am Fahrbahnrand</p>					
ÖPNV		Haltestelle Wermelskirchen Arbeitsagentur, Buslinien 263, 265; Busbuchten					
Begrünung Straßenraum		Baumbeete an Einmündung Schillerstraße					
Nutzungsstruktur		Vorwiegend Wohnen (Mehrfamilienhäuser), gestreut Geschäfte/ Dienstleistung, Gastronomie, Arbeitsagentur, Industriebetrieb, Musikschule					
Baustuktur		Offene Bauweise					



Dabringhauser Straße Höhe Jahnstraße



Hilfringhauser Straße, südlich Schillerstraße

Die ca. 700 m lange Belastungsachse ist mit hohen Pegeln belastet. Fast jedes Wohnhaus weist Fassadenpegel über den Auslösewerten 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} auf. Die Lärmbelastung ist an der Einmündung der Straße Eich, sowie auf dem mittleren Abschnitt zwischen Danziger Straße und Schillerstraße mit über 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} besonders hoch.

Im Lärmaktionsplan der 2. Runde wurden pauschal eine

- Verkehrsverstetigung auf der Belastungsachse und
- eine Umsetzung straßenräumlicher Maßnahmen

beschlossen. Im Lärmaktionsplan der 2. Runde wurden zudem folgende Prüfempfehlungen gegeben:

- Kurz- bis mittelfristig Geschwindigkeitsreduzierung auf der Dabringhauser Straße zwischen Danziger Straße und Luisenstraße von 50 auf 30 km/h nachts. Ergänzung der Beschilderung "Lärmschutz". Einsatz von Displays und Geschwindigkeitskontrollen.
- Langfristig als straßenräumliche Maßnahmen
 - auf dem Streckenabschnitt zwischen Danziger Straße und Schillerstraße Verlegung des Gehwegparkens auf die Fahrbahn und
 - im Bereich Schillerstraße bis Luisenstraße die Einrichtung einer Querungsstelle (FGÜ).

Die Empfehlungen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde gehen als Maßnahmen in die 3. Runde ein.

Abschnittsweise ist Parken halb auf dem Gehweg und am Fahrbahnrand erlaubt. Auf dem Gehweg ist Parken markiert, auf der Fahrbahn nicht. Als Folge wird über die ganze Gehwegbreite geparkt ohne Nutzung der Fahrbahn.

Die Belastungsachse liegt am Rand des im integrierten Stadtentwicklungskonzept für die Innenstadt betrachteten Bereichs. Entwicklungsziel ist die Anbindung der innerstädtischen Einkaufs- und Aufenthaltsmeile an das Entwicklungsgebiet Schwanenviertel über die Straße Eich und in diesem Zusammenhang die Reduzierung der Barrierewirkung Dabringhauser Straße. Hierzu ist eine entsprechende Gestaltung erforderlich.

An der Jahnstraße, die auf die Dabringhauser Straße zuläuft, liegt die Grundschule Schwanenschule am für eine Neugestaltung vorgesehenen Schwanenplatz. Der Schulweg führt aus der Jahnstraße in die südliche Dabringhauser Straße und bis zu den Haltestellen Arbeitsagentur. Eine gesicherte Querungsstelle (Bedarfs-LSA) gibt es erst an der Danziger Straße also südlich der Haltestellen.

Der Einmündungsbereich der schräg auf die Dabringhauser Straße zulaufenden Schillerstraße ist stark aufgeweitet. Die "Mittelinsel" im Einmündungsbereich Schillerstraße ist mit gelben Nägeln gekennzeichnet, vermutlich, um sie überfahrbar zu halten. Hier sollte ein Umbau erfolgen, um Konflikte mit dem Fußverkehr zu vermeiden.

Maßnahmen

Lärmindernde Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 40 km/h 6-22 Uhr (-1,2 dB(A)) und 30 km/h 22-6 Uhr (-2,4 dB(A)) zwischen Straße Eich und Wielstraße.
- 1. Priorität: Erneuerung der Fahrbahn mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht zwischen Danziger Straße und Wielstraße (AC D LOA -3,2 dB(A)).
- Folgemaßnahme – Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 40 km/h 22-6 Uhr.
- 2. Priorität: Erneuerung der Fahrbahn mit einem lärmindernden Asphaltdeckschicht zwischen B 51 und Danziger Straße (AC D LOA -3,2 dB(A)).
- Folgemaßnahme – Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 40 km/h 22-6 Uhr.

Unterstützende Maßnahmen

- Prüfung einer Pflasterung der Fahrbahn der Einmündungsbereiche Eich in die Dabringhauser Straße, um die Geschäftsachse zu betonen.
 - Umstrukturierung des vorhandenen Parkraums:
 - Parken halb Gehweg/ halb Fahrbahn: Verlegung auf der Parkstände auf die Fahrbahn, sofern eine Fahrbahnbreite von mindestens 7,50 m verbleibt. Markierung der Parkreihen zur Fahrbahnseite. Begrenzung der Parkreihen durch Baumbeete.
 - Fahrbahnparken: Markierung der Parkstände, Begrenzung durch Baumbeete.
- Durch die Maßnahme wird der Parkraum eindeutig definiert. Sie trägt zu einem konfliktfreieren Miteinander aller Verkehrsarten und des ruhenden Verkehrs bei. Positiver Nebeneffekt ist die Begrünung des Straßenraums.

- Materielle und farbliche Absetzung der überfahrbaren Insel in der Einmündung Schillerstraße. Geeignet ist der Ausbau als überfahrbare Mittelinsel mit 3 cm Bord und Befestigung mit Naturstein oder Betonstein.

Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds

- Prüfung der Einrichtung von Schutzstreifen. Nach Vorprüfung entsprechend ERA ist die Anlage von Schutzstreifen bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in Relation zur Verkehrsmenge gerade noch gegeben (Einordnung in den oberen Belastungsbereich II). Bei Geschwindigkeiten <50 km/h ist die Führung über Schutzstreifen möglich.
- Querungsstelle Höhe Jahnstraße. Erschließung der Haltestelle Arbeitsagentur von Norden – Schulwegsicherung, fußläufige Verbindung Schwanenplatz – Am Stadtpark. In diesem Zusammenhang Rückbau der Einmündung Jahnstraße durch Aufgabe der getrennten Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen, die bei der geringen Verkehrsmenge nicht erforderlich sind.
- Querungsstelle nördlich der Einmündung Schillerstraße (Abstand zur nächsten Querungsstelle im Norden 150 m, nach Süden 130 m), alternativ südlich der Einmündung Schillerstraße in Verlängerung des Durchgangs zur Stettiner Straße.
- Inklusionsgerechter Ausbau der Haltestellen Arbeitsamt, sowie Wetterschutz/Sitzgelegenheit. Einbeziehung der Busbuchten in den Gehweg. Aufgrund der geringen Busfrequenzen ist eine Busbucht voraussichtlich nicht erforderlich.

Erläuterungen

Tab. 9.10: Maximale Fassadenpegel Belastungssachse Dabringhauser Straße – Hilfringhauser Straße

L 157		Maßnahmen zur Lärminderung in dB(A)	max. Fassadenpegel nach Umsetzung in dB(A)	
von	bis		L _{den}	L _{night}
Straße Eich	Danziger Straße	Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 40 km/h = 1,2 dB(A) tags von 50 auf 30 km/h nachts = 2,4 dB(A)	71,7	58,9
		Einbau AC D LOA = 3,2 2. Priorität	69,7	58,1
Danziger Straße	Schillerstraße	Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 40 km/h = 1,2 dB(A) von 50 auf 30 km/h nachts = 2,4 dB(A)	70,2	59,8
		Einbau AC D LOA = 3,2 1. Priorität	68,2	59,0
Schillerstraße	Wielstraße	Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 40 km/h = 1,2 dB(A) von 50 auf 30 km/h nachts = 2,4 dB(A)	67,7	57,1
		Einbau AC D LOA = 3,2 1. Priorität	65,5	56,3

Die Geschwindigkeitsreduzierung auf 40/30 km/h trägt nicht nur zur Lärminderung bei, sondern

- verstetigt den Kfz-Verkehr,
- fördert das Zusammenwachsen von Innenstadt und Schwanenviertel und
- ermöglicht eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.

Eine nachhaltige Lärminderung kann jedoch erst durch den Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht erreicht werden.

Nachts sollte nach Einbau von AC D LOA eine reduzierte Geschwindigkeit von 40 km/h eingerichtet werden, um die Wohnbebauung langfristig vor Lärmspitzen durch Raser und Schwerverkehr zu schützen.

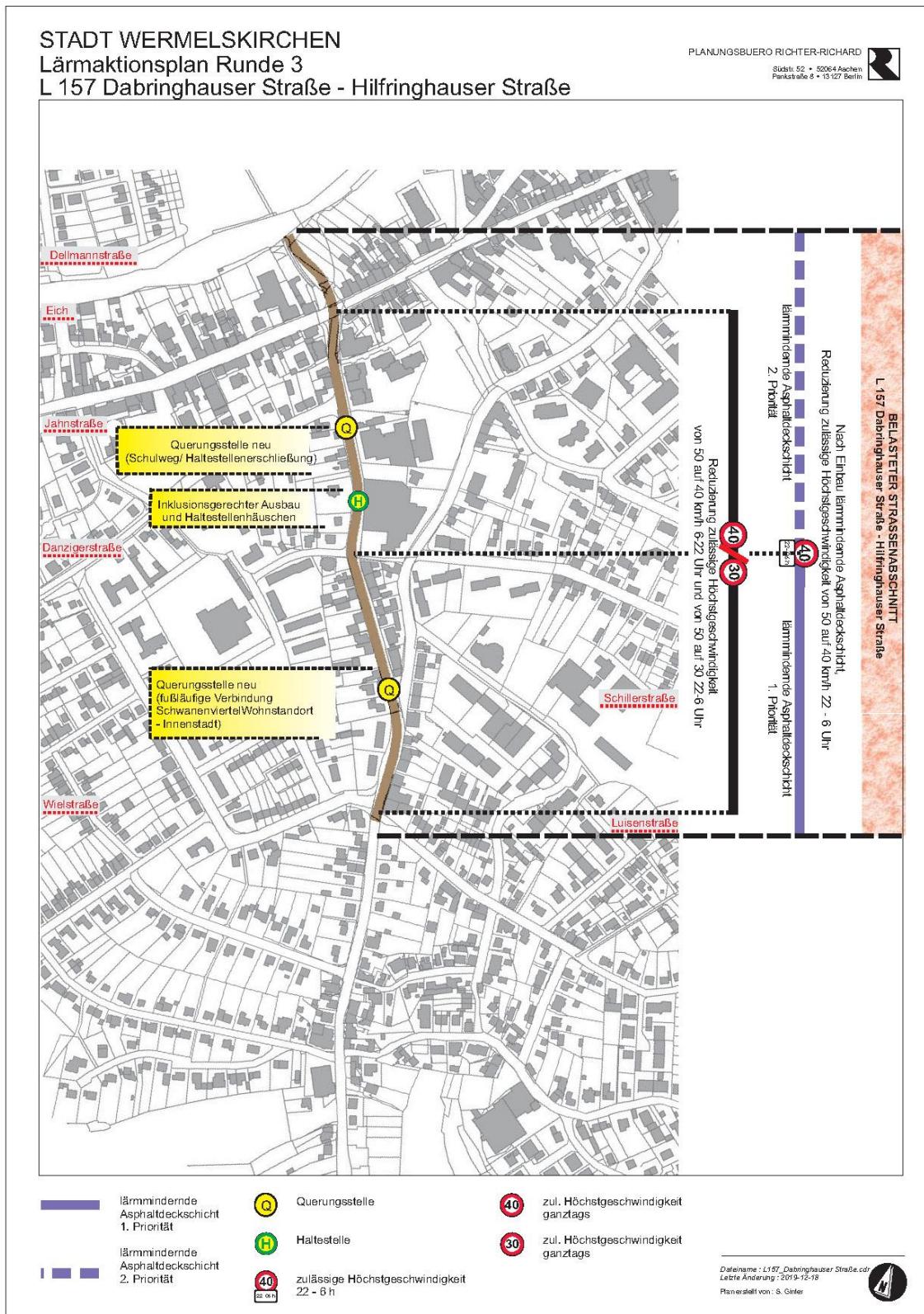


Abb. 9.7: Maßnahmenübersicht Belastungsachse Dabringhauser Straße – Hilfringhauser Straße

9.4 Reduzierung des Motorradlärms

9.4.1 Bisherige Aktivitäten der Stadt Wermelskirchen

Das Stadtgebiet Wermelskirchen gilt für Motorradfahrende als Einfallstor ins Bergische Land, vor allem aus Richtung Köln, Düsseldorf und dem westlichen Ruhrgebiet. Dieser Verkehr ist touristisch geprägt. Das Bergische Land zählt neben anderen Regionen als Dorado für Motorradfahrer – sowohl als "Erholungsgebiet" als auch durch die Straßenführung mit vielen Kurven, teilweise komfortablem Ausbau und wenigen Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Im Verfahren zum Lärmaktionsplan Wermelskirchen (2. Runde) hatten Anwohner eine erhebliche, durch den Motorradverkehr verursachte Lärmbelastung gemeldet. Sie gaben an, dass neben den kartierten Straßenbereichen mit 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr auch auf weiteren Straßen störende Lärmprobleme bestehen – durch Motorradlärm. Dieser Motorradlärm konzentriert sich im Sommerhalbjahr vor allem auf die Wochenenden und Feiertage, aber auch auf normale Abendstunden.

Basierend auf diesen Ergebnissen aus dem Mitwirkungsverfahren hat die Stadt Wermelskirchen, die aufgrund der bestehenden Rechtslage bei Motorradlärm kaum Abhilfe schaffen kann, dennoch Maßnahmen initiiert, die zu einer Reduzierung der Belastungen führen sollen:

- **EINRICHTUNG DER ARBEITSGRUPPE "MOTORRADLÄRM WERMELSKIRCHEN"**
2017 hat die Stadt Wermelskirchen die Arbeitsgruppe ins Leben gerufen. Sie besteht aus Vertretern der Verwaltung, betroffenen Anwohnern, Mitgliedern des Bundesverbandes der Motorradfahrer und der Kreispolizei. Die inhaltlichen Arbeitsschwerpunkte wurden in der Arbeitsgruppe im Rahmen von drei Workshops gemeinsam erarbeitet. Dabei haben die Betroffenen auf die wesentlichen "Lärm-Hotspots" hingewiesen: L 409 (Preyersmühle, Halzenberg) und L 101 (Dabringhausen, Limmringhausen, Lüdorf). Die Arbeitsgruppe tagt mehrfach im Jahr.
- **MOTORRADLÄRMMESSUNGEN MIT ÜBER LEITPFOSTEN**
Seit 2016 erfasst die Stadt Wermelskirchen in jeder Motorradsaison die Lärmbelastung durch Motorräder an den von der Arbeitsgruppe benannten neuralgischen Punkten im Stadtgebiet (17 Standorte). Die Messungen erfolgen über Standardleitpfosten mit integrierter Technik (Seitenradargeräte mit akustischer Klassifizierung). Wermelskirchen nutzt damit als eine der ersten Kommunen in Deutschland dieses System zur Messung von Motorradlärm. Eine Auswertung der Messwerte 2017 kam zu folgenden Ergebnissen:
 - Eine Belastung durch Motorradlärm liegt vor. Das Motorradaufkommen steigt an Wochenenden und Feiertagen an und ist damit für die Betroffenen besonders störend.
 - Seit 2017 wird eine Typgenehmigung für Motorräder nur erteilt (Neuzulassung), wenn 77 dB(A) nicht überschritten werden. Die gemessenen Werte 2017 zeigen, dass 50 % der Fahrzeuge lauter als 79 dB(A) sind (der Schallpegel der meisten gemessenen Motorräder liegt zwischen 80 und 85 dB(A)).
 - 40-60 % überschreiten die zugelassene Höchstgeschwindigkeit, am häufigsten auf der L 409 (Preyersmühle).
 - Auf der L 101 wird bei erlaubten 70 km/h bis zu 130 km/h gefahren, mit Lärmwerten von bis zu 110 dB (etwas leiser als ein startendes Flugzeug).

- Die Daten sagen aber auch: Es gibt eine große Gruppe von "empathieorientierten" Motorradfahrenden, daneben aber auch eine Kerngruppe von 15-20 %, die rücksichtslos ihren Freizeitspaß beanspruchen.

■ **EINSATZ VON DIALOG-DISPLAYS**

Zusätzlich zu den Motorradlärmessungen wird seit 2018 an wechselnden Standorten untersucht, ob und wie Motorradfahrende mit Hilfe von Dialog-Displays zu einer lärmärmeren Fahrweise animiert werden können (siehe Bericht 2019 www.wermelskirchen.de/aktuelles/stadtinfo/verkehr/motorradlaerm).

■ **ÖFFENTLICHKEITSARBEIT**

Über Informationsveranstaltungen im Stadtgebiet an den besonders belasteten Straßenabschnitten, Aktionstage der Arbeitsgruppe Motorradlärm, wie 2018 in Dabringhausen (L 101) und Halzenberg (L 409), einer Ausstellung im Rathaus ("NRW wird leiser") und regelmäßige Presseinformationen/ Pressegespräche erfolgt Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit zum Problem "unnötiger Motorradlärm".

■ **PRÄVENTION**

Mit dem Einsatz von so genannten Schock-Plakaten thematisiert die Kreispolizei die Themen Sicherheit und Unfallgefahren im Motorradverkehr. Außerdem finden regelmäßig Polizeiaktionen zur Überprüfung des Motorradverkehrs im Kreisgebiet statt. Weiterhin führt die Polizei während der Motorradsaison die Aktion "Kaffee und Knöllchen" durch. Neben Geschwindigkeitskontrollen vor Ort geht es dabei insbesondere darum, die Motorradfahrenden aufzuklären und um Verständnis und Rücksicht zu werben. Als zusätzliche Maßnahme ist ein ziviles Motorrad der Polizei mit der gleichen Intention unterwegs. Die Kreispolizeibehörde hat im Sommer 2019 regelmäßige Kontrollen fortgeführt und hat dabei im Wesentlichen die Unfallschwerpunkte im Blick. Auf besonders stark betroffenen Strecken ist die Polizei bereit, Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen und Sperrung von Strecken speziell für Motorräder durchzusetzen. Entsprechende Anordnungen erfolgen aus Gründen der Verkehrssicherheit aufgrund der Unfalllage.

■ **BILDUNG VON NETZWERKEN**

Zusammenarbeit ist ein wichtiger Baustein beim Thema Motorradlärm: Zum einen auf kommunaler Ebene mit den Nachbarkommunen Leichlingen, Odenthal, Hückeswagen und zum anderen gemeinsame Aktionen mit anderen Städten im Kreisgebiet.

Seit Januar 2020 ist die Stadt Wermelskirchen Mitglied der bundesweiten Initiative "Silent Rider" gegen unnötigen Motorradlärm (www.silent-rider.de), um mit Hilfe dieser Initiative zusätzlich Kräfte zu bündeln und Veränderungen herbeizuführen. Über die Arbeitsgruppe Motorradlärm arbeitet die Stadt auch mit Motorradfahrenden zusammen (Bundesverband der Motorradfahrer BVDM).

■ **FORDERUNGSKATALOG AN POLITIK UND BEHÖRDEN**

Um den Lärmpegel langfristig und flächendeckend zu senken, hat die Stadt Wermelskirchen bereits 2018 Ideen gebündelt und einen Forderungskatalog "Gemeinsam gegen Motorradlärm" durch die Politik beschließen lassen. Der Katalog basiert auf der Beschlussempfehlung eines Symposiums in Simmerath 2015 und wird in ähnlicher Form auch vom VAGM e.V/ BUND AK Motorradlärm, Silent Rider e.V. und der Initiative Motorradlärm Baden-Württemberg vertreten:

1. Geltung der "neuen EU-Lärmvorschriften für Motorräder" nicht nur für Neufahrzeuge, sondern auch für Altfahrzeuge – ggf. nach Ablauf von Übergangsfristen.
2. Einführung einer absoluten Schallobergrenze sowohl für Standgeräusche als auch für Fahrgeräusche von Motorrädern – unabhängig von vorgegebenen Prüfzyklen. Die Obergrenze muss Umwelt- und Gesundheitsbelangen gerecht werden. Die Grenzwerte müssen sowohl für Neuzulassungen als auch (ggf. nach Ablauf von Übergangsfristen) für Altfahrzeuge gelten.
3. Einführung von einfach anzuwendenden, gerichtsfesten Messverfahren, möglichst einsetzbar für den fließenden Verkehr.
4. Einführung von Frontkennzeichen für Motorräder.
5. Einführung einer echten Halterhaftung im fließenden Verkehr für verkehrs- und unfallgefährdende Verstöße von Motorradfahrern. Dabei hätte der Halter das Bußgeld etc. zu tragen, wenn der Fahrzeugführer nicht zu ermitteln ist.
6. Einführung von Sanktionen (Punkte, Geldstrafe/-buße, Erlöschen der Betriebserlaubnis, Stilllegung, Beschlagnahme u. ä.) mit tatsächlich abschreckender Wirkung bei Immissions- und Geschwindigkeitsverstößen in Anlehnung an die Sanktionen im Nachbarland Niederlande.
7. Einführung einer jährlichen Pflicht zur Überprüfung der Geräuschimmissionen von Motorrädern im Rahmen einer Umweltuntersuchung bei den zuständigen Prüfstellen.
8. Besondere Berücksichtigung von Straßen durch und an Schutzgebieten bei Maßnahmen gegen Lärmemissionen und Lärmkontrollen wegen ihrer Naturschutzfunktion und als Stätten des ruhigen Naturerlebens.
9. Einrichtung von Umweltzonen; bestimmte Fahrverbote für bestimmte Fahrzeugtypen in bestimmtem Alter, die die neuen Normen nicht erfüllen.

Diesen Katalog hat die Stadt Wermelskirchen Ende 2018 an Landes-, Bundes- und Europaministerien sowie politische Vertreter, Motorradhersteller, Verbände und Organisationen versandt mit der Bitte, auf die Umsetzung dieser Forderungen hinzuwirken. Ziel ist, den Verantwortlichen unmissverständlich zu verdeutlichen, dass dringender, kurzfristiger Handlungs- und Regelungsbedarf besteht. Gemeinden im Umfeld der Stadt Wermelskirchen (Leichlingen, Odenthal und Radevormwald) haben die Resolution 2018 bzw. 2019 ebenfalls unterschrieben und an Entscheidungsträger versandt.

9.4.2 Erfahrungen anderer "Motorrad-Regionen"

Von Motorradlärm ist nicht nur die Stadt Wermelskirchen betroffen, nahezu aus allen Mittelgebirgslandschaften mit kurvenreichen Strecken, wie dem Osnabrücker Hügelland mit Wiehengebirge und Teutoburger Wald, Sauerland, Eifel und Schwarzwald melden sich betroffene Anwohner bitten darum, dass wirkungsvolle Maßnahmen zur Minderung getroffen werden. Motorradlärm ist kein lokales Problem.

Bundesweit haben unterschiedliche Gruppierungen und Initiativen – mit Unterstützung betroffener Kommunen bzw. dem Land Baden-Württemberg – Kataloge mit teils ähnlich lauten und sich überschneidenden Forderungen wie in Wermelskirchen aufgestellt, die Politik, Hersteller und Motorradfahrende auffordern sollen, ihren Beitrag zur Reduzierung von Motorradlärm zu leisten.

Initiativen/ Maßnahmen gegen Motorradlärm

SILENT RIDER – DIE INITIATIVE GEGEN MOTORRADLÄRM E.V.

"Silent Rider" ist eine Kampagne von Gemeinden der Nationalparkregion Eifel, die sich zum Arbeitskreis "Nationalpark Eifel gegen Motorradlärm" zusammengeschlossen haben, um den Motorradlärm in der Eifel einzudämmen. In der Arbeitsgemeinschaft haben sich mehrere Kommunen zusammengeschlossen. Mitglied sind auch das Nationalparkforstamt Eifel, der Förderverein Nationalpark Eifel, der Landesbetrieb Wald und Holz, die Kreise Euskirchen und Düren sowie die Städteregion Aachen, die drei Polizeibehörden dieser Region und der Landesbetrieb Straßenbau. Zwischenzeitlich haben sie den eingetragenen Verein Silent Rider gegründet.

Die Kampagne "Silent Rider – Initiative gegen Motorradlärm" richtet sich gegen diejenigen, die durch Manipulationen am Motorrad oder verbotene Fahrweisen für schädliche Lärmbelästigungen verantwortlich sind. Unterstützt wird die Initiative auch vom Bundesverband der Motorradfahrer. Der Verein hat sich zu einer bundesweiten Initiative entwickelt. Ziel der Initiative ist der Zusammenschluss aller betroffenen Akteure, damit Kräfte gebündelt und Synergien geschaffen werden, um Veränderungen herbeizuführen.

Die Initiative hat ein 10 Punkte-Programm als Forderungskatalog aufgestellt mit folgenden Schwerpunkten: Leisere Motorräder durch Hersteller, Erwirkung eines Lärmschutzgesetzes, drastischere Strafen für Manipulationen, neue Verfahren (Messverfahren, Zulassungen), Geräuschmessungen, Definition von Geräuschgrenzwerten, Frontkennzeichen für Motorräder, allgemeine Halterhaftung (www.silent-rider.de/initiative).

Die Stadt Wermelskirchen ist seit Anfang 2020 Mitglied dieser Initiative.

VEREINIGTE ARBEITSKREISE GEGEN MOTORRADLÄRM

In den Vereinigten Arbeitskreisen gegen Motorradlärm (VAGM e. V.) finden Motorradlärm-Betroffene und Motorradlärm-Bürgerinitiativen aus Deutschland und den angrenzenden Ländern eine Plattform und eine Interessensvertretung. Entstanden sind die VAGM e. V. aus einer Initiative des Arbeitskreises Motorradlärm im BUND für Umwelt und Naturschutz. Mitglieder und Aktivisten sind in der Regel Betroffene – also zumeist Anwohner beliebter Motorradstrecken mit viel Lärm und vielen Unfällen.

Die vereinigten Arbeitskreise haben ebenfalls einen Forderungskatalog aufgestellt (motorradlaerm.de/forderungen-an-die-politik) – basierend auf einem Motorradlärm-Colloquium unter Beteiligung von Umweltbundesamt, BUND und Polizeisachverständigen in Stuttgart im Herbst 2009. Zentrale Forderungen richten sich an den Schutz von Anwohnern und Erholungssuchenden sowie an Gesetzesänderungen. Der Katalog wird fortgeschrieben.

SAUERLAND TOURISMUS E.V. – INITIATIVE "LAUT IST OUT"

Die Erhöhung des Kontrolldrucks oder Streckensperrungen für Motorradfahrer sind für den Sauerland-Tourismus keine nachhaltige Lösung, da sich der Verkehr auf benachbarte Strecken verlagern würde. Der Sauerland-Tourismus hat eine Internet-Seite mit umfangreichen touristischen Informationen für Motorradfahrer. Darunter gibt es auch eine Seite über die "Laut ist out"-Aktion gegen den Motorradlärm, die Wiederbelebung einer Initiative aus den 1990er Jahren. Hier plädiert der Sauerland-Tourismus für ein Bündnis der Vernunft gegen Raser. Sichtbares

Zeichen dieses Bündnisses ist der "Laut ist out"-Aufkleber für Motorräder. Flankiert wird die Aktion mit dem Appell an die Motorradfahrer, leise und angemessen zu fahren.

Der Sauerland-Tourismus gibt zudem ein Roadbook mit 10 Touren zu den schönsten Punkten im Sauerland heraus. Das soll dem Versuch dienen, den Motorradverkehr zu kanalisieren.

RHEINISCH-BERGISCHER-KREIS

Der Rheinisch-Bergische-Kreis ist ebenfalls seit Jahren gegen die ansteigende Belastung der Bürgerinnen und Bürger durch Motoradlärm aktiv. Im Sommer 2019 hat der Kreis die verschiedenen Akteure zum 1. gemeinsamen Motoradgipfel eingeladen, um einerseits die Problematik zu erörtern und andererseits gemeinsam Lösungswege zu finden. Die Teilnehmer des Motoradgipfels haben sich in diesem Zusammenhang für die Mitgliedschaft bei der Initiative "Silent Rider" ausgesprochen und der Rheinisch-Bergische-Kreis wurde im gleichen Jahr Mitglied. Die Kreispolizeibehörde führt zudem zahlreiche Kontrollen und Aktionen vor Ort durch, um die Verkehrssicherheit auf den Straßen zu erhöhen.

Der 2. Motoradgipfel fand im Sommer 2020 statt. Dabei wurden weitere Möglichkeiten zur Reduzierung des Motoradlärms zusammengetragen. Der Rheinisch-Bergische-Kreis prüft und verfolgt die Umsetzbarkeiten dieser Optionen.

HÜCKESWAGEN

An sieben lärmintensiven Stellen werden in Hückeswagen Biker und Autofahrer durch Schilder sensibilisiert, leise durch die Stadt zu fahren. Auf der Collage sind über einem schlafenden Baby drei Motorradfahrer zu sehen. Das "pssst..." und "Rücksicht" erinnern Biker daran, möglichst leise durch Hückeswagen und dessen Wohngebiete zu fahren.

LAUTERTAL

Auch im Großen Lautertal auf der Schwäbischen Alb (Kreis Reutlingen) ist die Lärmbelastung durch Motorradfahrer hoch. Vor allem an den Wochenenden ist das kurvige Tal ein gefragtes Ausflugsziel. Seit Mitte Juni 2018 gelten auf der Strecke zwischen Buttenhausen und Indelhausen 500 m vor den Ortseingängen bis 500 m danach ein Tempolimit ausschließlich für Motorradfahrende. Statt 100 km/h sind nur noch 50 km/h zulässig. Die Beschränkung gilt an den Wochenenden sowie an Feiertagen von Mai bis August, wenn der Freizeitverkehr am stärksten ist.

BADEN-WÜRTTEMBERG

Im Sommer 2019 sind 29 baden-württembergische Kommunen einer gemeinsamen Initiative mit dem Verkehrsministerium beigetreten, um gemeinsam gegen Motoradlärm aktiv zu werden. Ziel: Mit vereinter Kraft dem weit verbreiteten Problem Motoradlärm in der Öffentlichkeit deutlich mehr Gewicht zu verleihen und mit einer Stimme an politische Entscheidungsträger beim Bund und der Europäischen Union heranzutreten.

Ansatzpunkte sind ähnlich der Forderungen von Silent Rider. Ein gemeinsamer Forderungskatalog zur Eindämmung von Motoradlärm wurde im Februar 2020 vorgestellt (vm.baden-wuerttemberg.de)

wuertemberg.de/de/service/presse/pressemeldung/pid/initiative-motorradlaerm-schon-81-staedte-gemeinden-und-landkreise-fordern-weniger-motorradlaerm)

Kurzfristig hat das Ministerium für Verkehr im Mai 2019 ein Förderprogramm in Höhe von 130.000 EUR für die Anschaffung von Motorradlärm-Displays eingerichtet. Der Fördertopf musste zwischenzeitlich deutlich aufgestockt werden. Das Ministerium fördert insgesamt 28 Displays in 23 Kommunen. Bei Pilotversuchen in den Jahren 2015 und 2016 in drei "Motorrad"-Regionen konnte eine Absenkung der Lärmwerte von Motorrädern im Mittel um 1,1 bis 2,2 dB(A) nachgewiesen werden.

9.4.3 Weiteres Vorgehen

Es gibt bundesweit nur wenige praktische Erfahrungen mit der Umsetzung von Maßnahmen gegen Motorradlärm. Beispiele, die reproduzierbar spürbare und dauerhafte Erfolge belegen können, fehlen bislang.

Maßnahmen, die gleichzeitig auf verschiedenen Handlungsebenen ansetzen, haben voraussichtlich die größten Erfolgsaussichten.

Um dem Ansatz zu genügen, wird nachfolgend versucht – ausgehend vom Forderungskatalog der Stadt Wermelskirchen sowie den Zielen der anderen hier dokumentierten Initiativen – Handlungsansätze auf unterschiedlichen Ebenen darzustellen und deren Akteure zu benennen:

- **Ausbau der Interessenvertretung gegen Motorradlärm**
Viele Maßnahmen können nur übergemeindlich vorangetrieben werden.
 - Weiterführung und Vertiefung der begonnenen Kooperationen mit Interessenvertretungen von der regionalen bis zur Bundesebene, um notwendige Gesetzesinitiativen auf den Weg zu bringen.
- **Akteure**
 - Stadt Wermelskirchen, Vertiefung und ggf. Erweiterung regionaler Zusammenschluss im Bergischen Land, sowie beispielsweise Silent Rider oder Vereinigte Arbeitskreise gegen Motorradlärm auf Bundesebene.
- **Änderung der Zulassungsvoraussetzungen für Motorräder**
Das Problem Motorradlärm wird dauerhaft nur zu lösen sein, wenn Motorräder durch technische Lösungen zu hohe Pegel nicht mehr erreichen können. Das hängt zuallererst mit der Typenzulassung zusammen, die auf EU-Ebene geregelt wird. Hier liegt deshalb ein wesentlicher Ansatzpunkt.
 - Um den von Motorrädern erzeugten Lärm zu reduzieren, wird eine abgestimmte Lärmschutzpolitik auf europäischer und nationaler Ebene gefordert. Dies muss durch ein zentrales Lärmschutzgesetz, in dem die EU-weiten Grenzwerte massiv verschärft werden, ermöglicht werden.
 - Geltung der "neuen EU-Lärmvorschriften für Motorräder" nicht nur für Neufahrzeuge, sondern auch für Altfahrzeuge – ggf. nach Ablauf von Übergangsfristen.
 - Die Verwendung von lärmsteuernden Auspuffklappen und elektronischen Regelungen, die negativen Einfluss auf die Lärmemissionen haben, muss verboten werden.

- Einführung einer absoluten Schallobergrenze sowohl für Standgeräusche als auch für Fahrgeräusche von Motorrädern – unabhängig von vorgegebenen Prüfzyklen. Die Obergrenze muss Umwelt- und Gesundheitsbelangen gerecht werden. Die Grenzwerte müssen sowohl für Neuzulassungen als auch (ggf. nach Ablauf von Übergangsfristen) für Altfahrzeuge gelten.
- Neue Automodelle sollen nach einem Beschluss des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz des Europäischen Parlaments ab 2022 automatisch Geschwindigkeitsbegrenzungen erkennen und selbsttätig abbremsen können ("Intelligent Speed Assistance", ISA). Durch eine Kombination aus Kameras und GPS erkennt das System Geschwindigkeitsbeschränkungen. Ab 2024 gilt diese Regelung für alle Neufahrzeuge. Es ist zu fordern, dass dieses System (oder Systeme mit vergleichbarer Wirkung) auch für Motorräder zur Pflicht werden.
- Im Zuge der Dekarbonisierung des motorisierten Verkehrs ist schrittweise ein Verbot von Motorrädern mit Verbrennungsmotoren und die Förderung von Motorrädern mit E-Antrieben anzustreben, um das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

Akteure

- Wie auch bei der bisherigen Vermittlung von übergreifenden Forderungen werden von der Stadt Wermelskirchen die bestehenden Mitgliedschaften und Netzwerke genutzt.

■ **Intensivere Nutzung und Erweiterung des straßenverkehrsrechtlichen Instrumentariums**

Der Einsatz und die Verbesserung des straßenverkehrsrechtlichen Instrumentariums dienen dazu, die Einhaltung straßenverkehrsrechtlicher Regelungen in den Bereichen Veränderungen am Fahrzeug und Einhaltung der Verkehrsregeln zu überwachen und ggf. zu sanktionieren:

- Einführung von Frontkennzeichen für Motorräder.
- Einführung einer echten Halterhaftung im fließenden Verkehr für verkehrs- und unfallgefährdende Verstöße von Motorradfahrenden. Dabei hätte der Halter das Bußgeld usw. zu tragen, wenn der Fahrzeugführende nicht zu ermitteln ist.
- Einführung einer "Geräuschmessung light", die es der Polizei vor Ort ermöglicht, gerichtsfest die Geräuschentwicklung eines Auspuffs zu messen und Manipulationen zu erkennen, möglichst einsetzbar für den fließenden Verkehr.
- Einführung von Sanktionen mit tatsächlich abschreckender Wirkung bei Emissions- und Geschwindigkeitsverstößen, sowie bei Manipulationen am Auspuff und am Luftfilter (Punkte, Geldstrafe/-buße, Erlöschen der Betriebserlaubnis, Stilllegung, Beschlagnahme u. ä.).
- Einführung einer jährlichen Pflicht zur Überprüfung der Geräuschimmissionen von Motorrädern im Rahmen einer Umweltuntersuchung bei den zuständigen Prüfstellen.
- Betroffene Ortsausgänge als typische Motorradlärm-Hotspots sind mit einer gestaffelten Geschwindigkeitsbegrenzung zum beschleunigungsreduzierten Fahren zu entschleunigen. Hierbei handelt es sich um eine Erweiterung der straßenverkehrsrechtlichen Instrumentariums, da laut VwV-StVO zu Zeichen 274 nur auf Autobahnen die Geschwindigkeit stufenweise herabgesetzt werden darf.

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke zumindest an den Wochenenden in den Sommermonaten (z. B. auf 70 km/h). Die im April 2020 erfolgte deutliche Erhöhung der Bußgelder und Verschärfung der Fahrverbotsregelung unterstützen diese Maßnahme.
- Überholverbote als flankierende Maßnahmen und Unterstützung für andere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen.
- Besondere Berücksichtigung von Straßen durch und an Schutzgebieten bei Maßnahmen gegen Lärmemissionen und Lärmkontrollen wegen ihrer Naturschutzfunktion und als Stätten des ruhigen Naturerlebens.
- Einschlägig bekannte Strecken sind, wenn das übrige Maßnahmenrepertoire nicht zum gewünschten Erfolg führt, als Ultima Ratio mit Streckensperrungen zu belegen. Diese Verbote können auf die Nachtstunden 22-6 Uhr, die Sommersaison oder Samstage, Sonn- und Feiertage beschränkt werden.
- Striktere Anwendung des § 45 Abs. 1a. 4. StVO: "Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten... Das gleiche Recht haben sie ferner... in Landschaftsgebieten und Ortsteilen, die überwiegend der Erholung dienen."
- In der Übergangsphase von Motorrädern mit Verbrennungsmotoren auf elektrisch angetriebenen Fahrzeuge sollten in der Straßenverkehrsordnung Benutzervorteile für E-Motorräder ermöglicht werden (z. B. Verbot für Motorräder für bestimmte Strecken mit Ausnahme von E-Motorrädern).

Akteure

- Wie auch bei der bisherigen Vermittlung von übergreifenden Forderungen werden von der Stadt Wermelskirchen die bestehenden Mitgliedschaften und Netzwerke genutzt.

■ Straßenbauliche Maßnahmen

Motorradlärm mit straßenbaulichen Maßnahmen (z. B. an Ortsausgängen) zu bekämpfen, ist ein schwieriges Unterfangen, da übliche Maßnahmen für Motorräder häufig wirkungslos oder gar kontraproduktiv sind (z. B. Engstellen, Fahrbahnversätze), fahrdynamisch wirksame Maßnahmen wie Aufpflasterungen zu Gefährdungen führen können oder zwar die Geschwindigkeit dämpfen, aber die Lärmemissionen erhöhen (wie z. B. Wechsel des Fahrbahnbelags).

Straßenbauliche Maßnahmen sind deshalb zur Reduzierung des von Motorrädern ausgehenden Lärms ungeeignet.

■ Öffentlichkeitswirksame Maßnahmen

Die Wirkung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen kann durch (wiederholte) öffentlichkeitswirksame Maßnahmen unterstützt werden:

- Die Polizei lädt Motorradfahrer zu einer "Kaffee und Knöllchen/ PoliTour" ein, einer ganztägigen Ausfahrt von Motorradpolizisten mit Motorradfahrenden. Neben der Fahrt gehören auch Infovorträge und eine eigenständige Geschwindigkeitsmessung zum Angebot.
- Sensibilisierung von Motorradfahrenden mit entsprechenden Hinweisschildern, wie z. B. eine Collage mit schlafendem Baby und drei Motorradfahrer. "pssst..." und "Rücksicht" erinnern Biker daran, möglichst leise zu fahren.
- Sensibilisierung durch entsprechende Kampagnen (z. B. "Lärm macht krank").

- Entwicklung weiterer öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen und Kampagnen mit Unterstützung von qualifizierten Kommunikationsagenturen (z. B. um E-Motorräder zu promoten).

Akteure

- Stadtverwaltung, Polizei, Verkehrswacht, Verbände, Initiativen, bestehende Netzwerke.

Die Forderungen scheinen inzwischen politische Wirkung zu zeigen: Die Bundesländer sprechen sich inzwischen für ein Fahrverbot für Motorräder an Sonn- und Feiertagen aus. Maschinen mit leiseren Antriebstechniken sollen von diesem Verbot ausgenommen werden. Die Länderkammer fordert in einer Entschließung vom 15. Mai 2020 insgesamt Schritte, um den Lärm von Motorrädern zu verringern. So soll u. a. die zulässige Höchstlautstärke für Neufahrzeuge begrenzt werden. Die Entschließung wurde der Bundesregierung zugeleitet. Diese entscheidet, ob und wann sie die Anregungen umsetzen will. Das zuständige Bundesverkehrsministerium hat sich bisher zurückhaltend geäußert.

9.5 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung

Neben der aktiven Mitwirkung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann jeder Einzelne durch bewusste Verhaltensweisen einen Beitrag zur Lärminderung leisten. Zuallererst ist das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) zu nennen. Gerade für Pendler kann sich die Kombination von Verkehrsmitteln anbieten, wie z. B. Park+Ride, Bike+Ride oder Kiss+Ride. Auch Fahrgemeinschaften tragen ebenso wie die Nutzung von Car Sharing anstelle eines eigenen Fahrzeugs zur Lärminderung bei.

Bei der Benutzung eines Pkw führt eine stetige und niedertourige Fahrweise mit einer angemessenen Geschwindigkeit zu einer spürbaren Verringerung des Lärms. Das verringert auch den Kraftstoffverbrauch und spart damit Geld und reduziert die Luftsadstoffe.

Eine rücksichtsvolle Benutzung des Autos im Hinblick auf Türen zuschlagen, Hupen, unnötiges Aufheulen des Motors oder im Winter den Motor warmlaufen lassen, reduziert häufig genannte Belästigungen.

Eine weitere Maßnahme ist eine regelmäßige Überprüfung des Reifendrucks. Ein optimaler Reifendruck erzeugt weniger Reibung mit der Fahrbahn und verringert damit die Geräuschemissionen bei Geschwindigkeiten über 30 km/h, teilweise schon ab 15 km/h. Seit November 2012 gibt es mit der Verordnung EG 1222/2009 für Reifen eine Kennzeichnungspflicht unter anderem für das Rollgeräusch. Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes hat gezeigt, dass die Schwankungen bei gleichen Reifengrößen über 2 dB ausmachen und in der Spitze fast 4 dB zwischen dem leisensten und dem lautesten Reifen liegen. Leise Reifen sind zumeist nicht teurer als laute.

Nach der Auto-Umweltliste des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) haben die lautesten Fahrzeuge Lärmwerte von mehr als 75 dB(A) und die leisesten 66 dB(A) (z. B. mit Start-/ Stop-Automatik). Das lauteste Auto wird als so störend empfunden wie zehn gleichzeitig vorbeifahrende leise Autos. Es macht also Sinn, die teilweise deutlichen Unterschiede zwischen lauten und leisen Fahrzeugen als ein Kriterium für die Kaufentscheidung heranzuziehen. Mit dem bewussten Kauf eines leisen Fahrzeugs wird nicht nur ein unmittelbarer Beitrag zur Lärminderung geleistet, sondern über den Markt die Automobilindustrie angespornt, weitere Anstrengungen für noch leisere Fahrzeuge zu unternehmen. Weiße Fahrzeuge werden übrigens gegenüber grellbunten Fahrzeugen subjektiv als signifikant leiser empfunden.

Die Bundesregierung will bis zum Jahr 2020 eine Million E-Fahrzeuge am Markt platzieren. Es ist weiterhin ein Nischenmarkt mit einem Marktanteil von 2 %. Ein solcher Anteil ist mit einer Minderung von 0,1 dB(A) bei 30 km/h nicht lärmrelevant.⁷ Die Wirkung von E-Fahrzeugen macht sich erst ab einem Marktanteil von etwa 20 % und nur bei Geschwindigkeiten bis maximal 40 km/h bemerkbar, da dann die Rollgeräusche dominant werden. Die individuelle Entscheidung für den Kauf eines E-Fahrzeugs ist dennoch ein Beitrag zur Lärminderung.

Die Beispiele zeigen, dass neben den Maßnahmen des Lärmaktionsplans jeder mit seinem Alltagsverhalten zur Lärminderung beitragen kann und dies häufig mit einfachen Mitteln, die lediglich einer kleinen Umstellung der eigenen Verhaltensweisen bedürfen. Der einzelne Beitrag mag gering erscheinen, doch ergibt sich in der Summe ein gewichtiges Potenzial, zusammen mit den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan lärmbedingte Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden.

⁷Umweltbundesamt, kurzfristig kaum Lärminderung durch Elektroautos, in: POSITION, Ausgabe vom 18. April 2013

10. Langfristige Strategie

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2023 angestrebt wird, wird nachfolgend die über das Jahr 2023 hinausgehende, langfristige Strategie zur Lärminderung dargestellt. Ziel ist es, langfristig die Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BlmSchV einzuhalten. Es handelt sich um strategisch angelegte Konzepte, aber auch Maßnahmen, die voraussichtlich erst nach 2023 umgesetzt werden können.

Für die im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen, ist nicht immer vorauszusetzen, ob sie in den nächsten fünf Jahren umgesetzt werden können oder der langfristigen Strategie zuzuordnen sind. Das gilt im besonderen Maße für die strategischen Maßnahmen, die als Daueraufgabe zu verstehen sind oder einen langen Planungsvorlauf benötigen.

10.1 Mobilitätsplan

Das Bundesministerium für Verkehr hat in einem Vorhaben des Forschungsprogramms Stadtverkehr⁸ den Zusammenhang zwischen Lärminderungsplanung und Verkehrsentwicklungsplanung (Mobilitätsplan) mit dem Ergebnis untersuchen lassen, dass der Verknüpfung der Lärminderungsplanung mit der Verkehrsentwicklungsplanung eine herausragende Bedeutung zukommt, da der Straßenverkehrslärm die bedeutendste Lärmquelle bildet. Letztlich können nur integrierte (Verkehrs-)Entwicklungskonzepte für Stadtteile oder ganze Stadtgebiete zur Senkung der Lärmelastung zielführend sein.

Werden Lärminderungsplanung und Verkehrsentwicklungsplanung getrennt ohne Abstimmung aufgestellt, führt dies zu zwei Planwerken mit weitgehend identischen Themenfeldern, die sich in ihren Maßnahmenvorschlägen jedoch teilweise widersprechen oder in Konkurrenz zueinanderstehen. Gemeinsame oder zumindest abgestimmte Planungsverfahren tragen dazu bei, konträre Planungen zu vermeiden und damit die Lärmschutzmaßnahmen effizienter zu gestalten. Ziel der Verknüpfung der beiden Planungsverfahren ist die Nutzung von Synergieeffekten bei der Umsetzung und Wirkung der Maßnahmen. Durch eine solche fachliche Qualifizierung kann die Lärminderungswirkung bestehender Planungen verbessert werden.

Da der fließende und ruhende Verkehr im Integrierten Stadtentwicklungskonzept nur indirekt betrachtet wird, sollte die Stadt Wermelskirchen einen Mobilitätsplan als integriertes Verkehrskonzept erstellen. Der Lärmaktionsplan würde damit das vorlaufende Planungsverfahren darstellen. Daraus sollte sich im weiteren Verfahren ein wechselseitiges Zusammenspiel zwischen Lärmaktionsplan und Mobilitätsplan einstellen. Sofern im Nachgang zum Lärmaktionsplan ein Mobilitätsplan aufgestellt wird, schafft dieser den integrierten Rahmen für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan und evaluiert die Ergebnisse. Er kann dann Hinweise geben, in welche Richtung der Lärmaktionsplan bei der nächsten Fortschreibung entwickelt werden soll, die wiederum in den Mobilitätsplan einfließt. Auf diese Weise stellt sich ein wechselseitiges und damit effizientes Fortschreibungsverfahren zwischen beiden Planungsinstrumenten ein. Das "Integrierte Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen-Kreis" kann auf Kreisebene den Mobilitätsplan für die Stadt Wermelskirchen unterstützen und diesen in einen größeren räumlichen Zusammenhang einordnen.

⁸ Planungsbüro Richter-Richard, Lärminderungsplanung und kommunale Verkehrsentwicklungsplanung – Empfehlungen für den kommunalen Planungs- und Umsetzungsprozess, F+E-Vorhabens 70.0704-2003

In einem ersten Schritt soll zur Reduzierung des Parksuchverkehrs 2021 ein Parkleitsystem in der Innenstadt eingeführt werden.

11. Finanzielle Informationen

Kosten der Aufstellung

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans der 3. Runde belaufen sich auf 16.113,28 EUR.

Fördermöglichkeiten

Unabhängig von der Bundeslandzugehörigkeit informiert das "Förderportal Lärmschutz" des Umweltministeriums NRW über Förderprogramme und förderfähige Maßnahmen:
www.laermenschutz.nrw.de/Foerderprogramme.

Die NRW-Bank gibt einen Förderrundbrief "Öffentliche Kunden" heraus, in dem aktuelle Informationen zum Thema "Lärmschutz in NRW" enthalten sind: www.nrbank.de/de/corporate/Publikationen/Publikationsinhaltsseiten/foerderrundbrief_oeffentliche_kunden.html. Die NRW-Bank berät zudem öffentliche Kunden im Vorfeld der Förderanträge kostenlos und unverbindlich über den Einsatz geeigneter Förderprogramme.

Zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen können über lärmbezogene Förderprogramme hinaus viele "fachfremde" Förderprogramme des Bundes und der Länder genutzt werden, da die Förderkulissen häufig Maßnahmen enthalten, die zwar nicht originär dem Lärmschutz zuzuordnen sind, gleichwohl eine lärmindernde Wirkung entfalten (z. B. Stadt- und Dorferneuerung, Klimaschutz, E-Mobilität).

Auf Landesebene kann nach den Regelungen der VLärmSchR97 in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – 1990" (RLS 90) auf Antrag des Eigentümers passiver Lärmschutz bei Straßen.NRW beantragt werden. Aufwendungen für den passiven Lärmschutz können bis zu 75 % erstattet werden. Jeder kann einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärm situation im Bereich seines Wohnhauses an die Straßenbauverwaltung richten.

In die Beurteilung der Förderfähigkeit durch Straßen.NRW gehen im Wesentlichen die Immissionswerte, die Gebietskategorie, die Anzahl der Betroffenen und die Nutzung der betroffenen Flächen ein. Der Umfang der Lärmschutzmaßnahmen und die Höhe der Förderung sind abhängig von der Prognose des Verkehrsaufkommens. Detaillierte Hinweise gibt Straßen.NRW unter www.strassen.nrw.de/umwelt/laermenschutz.html. Ansprechpartner sind die entsprechenden Regionalniederlassungen von Straßen.NRW.

12. Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Analog dem Vorgehen zur Bewertung der 2. Runde wird die Überprüfung dadurch erfolgen, dass

- für die in der 3. Runde beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie in der Zwischenzeit umgesetzt wurden bzw. welche Hindernisse der Umsetzung entgeggestanden,
- die Differenz aus den Betroffenenzahlen aus der 3. und 4. Runde ermittelt wird, sofern mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2023 die Lärmkarten und die Anzahl der von Lärm Betroffenen mit einer vergleichbaren Methodik berechnet werden.

13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Als Anhang IV ist eine Tabelle beigefügt, in der die Wirkung der üblichen Maßnahmen zur Lärminderung an Straßen aufgeführt ist.

Die erwarteten akustischen Auswirkungen der lärmindernden Maßnahmen sind in Kapitel 9. bei den einzelnen Straßenabschnitten aufgeführt.

Eine Abschätzung der Anzahl der Betroffenen ist nicht möglich, da die Angaben entsprechend den rechtlichen Vorgaben nur als Summe für das gesamte Gemeindegebiet und nicht für einzelne Straßenabschnitte ausgewiesen werden. Damit ist eine abschnittsweise Abschätzung der Reduzierung der Anzahl der Betroffenen als Voraussetzung für eine Gesamtbilanz nicht möglich.



Anhang I
Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Anhang I

Lärmaktionsplan Wermelskirchen 3. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Öffentlichkeit	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
Bürger 1	22.11.2020	Ich möchte gerne eine Anmerkung machen, die sich nicht auf den Entwurf bezieht. Seit dem Ausbau der A1 auf 3 Spuren ist der Verkehrslärm bei uns deutlich gestiegen, natürlich abhängig von der Wetterlage. Ich möchte anregen, diesen im Bereich Heinhausstr/ Langenbusch zu prüfen.	Mit dem Ausbau der A 1 mussten, da es sich um eine wesentliche Änderung handelt, die relativ strengen Vorsorgewerte zum Lärmschutz eingehalten werden. Das muss nicht ausschließen, dass bei den "Hinterliegern" lauter geworden ist, aber weiterhin die Vorsorgewerte eingehalten werden. Im Zweifelsfall sollten Sie sich direkt an den Straßenbauallsträger, Straßen.NRW, wenden (www.autobahn.de).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Bürger 2	23.11.2020	Dieses Jahr ist es coronabedingt besser mit dem Lärm, der vom Gymnasium in den Abendstunden her kommt (laut feiernde Jugendliche). Des Weiteren ist der Motorradverkehr an den Wochenenden extrem - gerade auf der Mitte der Straße wird kräftig auf's Gaspedal gedrückt, was einen Aufenthalt auf dem Balkon nur mit Ohrstöpseln (die dann wiederum verhindern, dass man angenehme Naturgeräusche wahrnimmt) erträglich ist. Es wäre schön, für diesen Bereich eine Lösung zu finden, z.B.: <ul style="list-style-type: none"> ■ Aufenthaltsverbote auf dem überdachten Gelände des Gymnasiums ab einer bestimmten Uhrzeit, ■ Blitzer auf der Mitte der Dhünner Straße, damit abgebremst werden muss. 	Der Hinweis ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Die (begrenzten) Möglichkeiten zur Minderung des Motorradlärms sind im Lärmaktionsplan dargestellt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Bürger 3	24.11.2020	Mir erschließt sich nicht, warum es bislang keine Geschwindigkeitsbegrenzung nach dem Kreisverkehr (Habenichts L101, L 409) in Richtung Dhün, Hauptstraße gibt. Das ist eine Ein- und Ausflugschneise für Motorräder und auch Pkw's. Die Strasse ist zumal in einem sehr schlechten Zustand und auch sehr eng und damit gefährlich. Insbesondere auch schlecht einsehbar, wenn ich als Anwohner vom Neuenweg in die Hauptstraße abbiege und sehr häufig der Verkehr zu schnell ist. Es hat auch schon mehrere Unfälle im Kreuzungsbereich "Hauptstr., Neuenweg, Alte Landstr. gegeben. Wer kann guten Gewissens zulassen das hier, sage und schreibe 100 km/h zugelassen sind. Irre. Das lädt doch zum jagen ein. 50 km/h bis Ortseingang Dhün wäre vertretbar für mehr Sicherheit und vor allem weniger Lärm !!!!!	Der Neuenweg ist aufgrund der Vorgaben für den Lärmaktionsplan nicht Gegenstand der Betachtung. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Eingangs-datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
Bürger 4	24.11.2020	<p>Die EU-Umgebungslärmrichtlinie ist sicherlich gut und richtig, aber sie fokussiert sich auf den Massenverkehr und gibt Mess- und Rechenverfahren vor, die an der Realität vorbeigehen. Das wirklich akute Problem des Motorradlärms ist hier im Bergischen wahrscheinlich das Hauptlärmproblem und ist gerade 2020 besonders groß geworden. Aber es geht in der obigen Richtlinie vollkommen unter, weil es an Straßen auftritt, die nicht den besonders großen Verkehrs durchsatz haben und weil die Rechenverfahren die Lärm spitzen letztlich weg glätten.</p> <p>Stellen Sie sich vor Sie wohnten in einer eigentlich ruhigen Wohngegend. Nach Mitternacht – wenn der Normalbürger längst eingeschlafen ist – gibt es plötzlich einen riesigen Knall. Sie ständen dann wohl senkrecht im Bett und könnten lange keinen Schlaf mehr finden. Mess- und rechentechnisch gibt es diesen Knall aber gar nicht, weil er nur ganz kurz ist und zu selten auftritt – Pech für den Normalbürger. Real sieht es so aus, dass man gerade im Sommer mal gerne draußen sitzt und den Abend genießen will. Und dann kommt so eine „Hölle norgel“ (Der Begriff entstammt einem Motorradmagazin.), die man schon von Weitem hört und fegt mit ihrer Landschaftsbeschallung die Abendruhe komplett hinweg. Das kann auch mehrmals pro Abend passieren, wenn man an den bekannten Rennstrecken wohnt (in meinem Fall L409). Dieser extreme Lärmpegel liegt nicht an der Geschwindigkeit, sondern an der Drehzahl der oft manipulierten Maschinen.</p> <p>Nach den zahlreichen, bergischen Kurven muss ja immer wieder neu beschleunigt werden.</p> <p>Es ist dieser Lärm, der uns hier im Außenbereich mit Abstand am meisten stört und gegen den wir und die Kommunen insgesamt offensichtlich machtlos sind. Es müsste aber doch möglich sein, dass die Polizei mal den Mut aufbringt, diesen oder jenen Lärmverursacher anzuhalten und nach einer Schallmessung die manipulierte Maschine stilllegt. Um die entsprechenden Veranlassungen dazu bitte ich Sie hiermit.</p>	<p>Die (begrenzten) Möglichkeiten zur Minderung des Motorradlärms sind im Lärmaktionsplan dargestellt.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Anhang II

Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange

Anhang II

Lärmaktionsplan Wermelskirchen 3. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange

Träger öffentlicher Belange		Eingangs-datum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	Stadt Leverkusen Fachbereich Umwelt	03.12.2020	Quettinger Str. 220 51373 Leverkusen	Die Belange der Stadt Leverkusen sind nicht betroffen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	Landesbetrieb Straßenbau NRW Regionalnieder- lassung Rhein-Berg		Albertstr. 22 51643 Gummers- bach	Aus zeitlichen Gründen war es dem Landesbetrieb Straßenbau NRW nicht möglich, fristgerecht eine Stellungnahme abzugeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3	Stadt Remscheid Fachdienst Stadtent- wicklung, Verkehrs- und Bauleitplanung	15.12.2020	Ludwigstr. 14 42853 Remscheid	<p>Gegen die Lärmaktionsplanung der Stadt Wermelskirchen bestehen von Seiten der Stadt keine Einwendungen.</p> <p>Die Überprüfung der Aufbringung eines Fahrradschutzstreifens auch im an das Stadtgebiet angrenzende Teil der Bundesstr. 51 in Wermelskirchen (Maßnahmenvorschlag "Prüfung eines Radfahrstreifens" S. 55 des Lärmaktionsplan-Entwurfes der Stadt Wermelskirchen vom 18.08.2020) wird begrüßt. Auf der Bundesstr. 51 in Remscheid/ Bergisch Born sind bereits Fahrradschutzstreifen aufgebracht, sodass eine entsprechende Maßnahme auch auf Wermelskirchener Seite die Lärmschutz-Wirksamkeit für beide Städte verbessern kann.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
4	Bezirksregierung Köln Dezermat 25 (Verkehr – Inte- grierte Gesamt- verkehrsplanung)	16.12.2020	50606 Köln	<p>Seitens des Verkehrsdezernates der Bezirksregierung Köln bestehen folgende Hinweise zum Entwurf des o.g. Lärmaktionsplanes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Lärmaktionsplan sind verschiedene Maßnahmen beschrieben, die eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beinhalten. Anordnungen von streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduzierungen unterliegen aus Gründen der Verkehrssicherheit den Regelungen gem. § 45 Abs. 9 Nr. 6 StVO und § 45 Abs. 9 StVO in Verbindung mit VwV zu Zeichen 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit) sowie aus Gründen zum Schutz vor Lärm und Abgasen den Regelungen gem. § 45 Abs. 1 Nr. 3 in Verbindung mit den Lärmschutzrichtlinien StV 2007 nach lärmtechnischen Gutachten bzw. wissenschaftlichem Nachweis vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) oder vergleichbaren Einrichtungen/Instituten. ▪ Im Kapitel 9.4 "Reduzierung des Motorradlärms" wird eine "gestaffelte Geschwindigkeitsbegrenzung zum beschleunigungsreduzierten Fahren" an Ortsausgängen vorgeschlagen. Es ist zu beachten, dass laut VwV-StVO zu Zeichen 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit) nur auf Autobahnen die Geschwindigkeit stufenweise herabgesetzt werden darf. 	<p>Deshalb sind die entsprechenden Maßnahmen als "Einzelfallprüfung" ausgewiesen.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
					<p>Die Ausführungen beziehen sich auf den Anstrich "Intensivere Nutzung und Erweiterung des straßenverkehrsrechtlichen Instrumentariums". Redaktionell wird der Anstrich so angepasst, dass noch deutlicher erkennbar wird, dass es sich um "Erweiterung des straßenverkehrsrechtlichen Instrumentariums" als Forderung handelt.</p>	Redaktionelle Anpassung der entsprechenden Textpassage.

Träger öffentlicher Belange		Eingangs-datum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
5	Rheinisch Bergischer Kreis Der Landrat Amt 67 Planung Landschaftsschutz, Planung, Block B	15.12.2020	Postfach 20 04 50 51434 Bergisch Gladbach	<p>Dezernats für Umwelt/ Planung: Wie in dem Lärmaktionsplan richtig dargestellt, ist die Problematik des Motorradlärms nicht nur im Rheinisch-Bergischen Kreis, sondern in vielen anderen Regionen Deutschlands vorhanden. Im Lärmaktionsplan sind Aktionen verschiedenster Regionen aufgeführt. Hierbei bitten wir zu berücksichtigen und ebenfalls in den Aktionsplan mit aufzunehmen, dass der Rheinisch-Bergische Kreis ebenfalls seit Jahren gegen die ansteigende Belastung der Bürgerinnen und Bürger durch Motorradlärme aktiv ist. Im Sommer 2019 hatte der Rheinisch-Bergische Kreis die unterschiedlichsten Akteure zum 1. gemeinsamen Motorradgipfel eingeladen, um die Problematik zu erörtern und gemeinsame Lösungswege zu finden. U.a. wurde hier die Initiative "Silent Rider" vorgestellt. Die Teilnehmer des Motorradgipfels befürworteten einheitlich die Mitgliedschaft und die Unterstützung der Initiative. Der Rheinisch-Bergische Kreis wurde daraufhin noch im Jahr 2019 Mitglied im Silent Rider e.V.</p> <p>Weiterhin hat die Kreispolizeibehörde zahlreiche Kontrollen und Aktionen vor Ort durchgeführt, um die Verkehrssicherheit auf den Straßen im RBK zu erhöhen.</p> <p>Der 2. Motorradgipfel fand im Sommer 2020 statt. Hier wurden weitere Möglichkeiten zusammengetragen, um den Motorradlärme im Kreisgebiet zu reduzieren. Der Rheinisch-Bergische Kreis prüft und verfolgt die Umsetzbarkeit dieser Optionen.</p> <p>Stellungnahmen der Unteren Naturschutzbehörde: <u>Amt 67 (Natur- und Landschaftsschutz):</u> Betroffene Belange, Eingriffsbewertung und Bedenken: Maßnahmen, die zur Erweiterung des Straßenquerschnittes, zu neuen Straßenabschnitten beziehungsweise zur Errichtung von Nebenanlagen führen, können gegebenenfalls im Außenbereich und Schutzgebieten mit Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbunden sein. Da die Maßnahmen derzeit noch nicht sehr konkret sind, werden die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in die konkreten Genehmigungsverfahren eingebracht werden. Grundsätzliche Bedenken bestehen aufgrund der Lage der Maßnahmenflächen weit überwiegend im Innenbereich nicht.</p> <p>Die Überlegungen zur Reduzierung des Motorradlärmes werden auch aus Sicht der Belange des Naturschutzes, der Landschaftspflege und der Erholungsvorsorge ausdrücklich begrüßt.</p> <p><u>Amt 39 (Artenenschutz):</u> Zum jetzigen Zeitpunkt der Planung können keine konkreten Aussagen zu artenschutzrechtlich relevanten Beeinträchtigungen getroffen werden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) (Töten und Stören von Tieren) sowie des § 39 Abs. 5 BNatSchG (Gehölzrodungen) grundsätzlich bei der Durchführung der einzelnen Maßnahmen zum Lärmaktionsplan einzuhalten sind. Bei zukünftigen Bauvorhaben (Abbruch, Neubau und Umnutzung) bzw. Planungs- und Zulassungsverfahren ist sich an die Gemeinsamen Handlungsempfehlungen des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW und des Ministeriums für Klimaschutz,</p>	Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.
					Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
					Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
					Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangs-datum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW zum Arten- schutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben vom 22.12.2010 sowie an die Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Arten- schutz bei Pla- nungs- und Zulassungsverfahren (VV-Arten- schutz) (Runderlass des Mi- nisteriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucher- schutz NRW vom 06.06.2016) zu halten.</p> <p>Das Anlegen von Hecken und Pflanzen von Bäumen wird aus Sicht des Arten- schutzes grundsätzlich begrüßt.</p> <p>Stellungnahme der Unteren Umweltschutzbehörde Zum v. g. Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Wermelskirchen be- stehen aus Sicht der Unteren Immissionsschutzbehörde des RBK keine Bedenken.</p> <p>Stellungnahmen des Amtes Kreisstraßen (Bau/Unterhaltung) und Verkehr: <u>Abt. 60.2 (Straßenbaulasträger für Kreisstraßen):</u> Aus Sicht als Straßenbaulasträger für die Kreisstraßen im Rheinisch- Bergischen Kreis bestehen keine Bedenken gegen den Lärmaktionsplan Wermelskirchen Runde 3. bzw. keine Veranlassung einer Maßnahme. Die Kreisstraßen sind gem. der Lärmkarte des Ministeriums Umwelt.nrw unauffällig bzw. nicht betroffen. Der einzige Bereich, welcher gem. der Lärmkarte ausgewiesen ist, ist der Bereich der K8 zwischen Pohlhausen und der L 408. Dies liegt aber da- ran, dass hier die Topographie den Schall der A1 aufnimmt.</p> <p><u>Abt. 60.3 (Straßenverkehrsbehörde) - nach Abstimmung mit der Kreis- polizeibehörde:</u> Seitens der Straßenverkehrsbehörde wird in Abstimmung mit der Kreis- polizeibehörde darauf hingewiesen, dass als Basis für eine straßenver- kehrsrechtliche Anordnung in Zusammenhang mit Lärmimmissionen die Lärm schutzrichtlinien StV 2007 vom 23.11.2007 dienen. Danach ist für jede einzelne relevante Örtlichkeit der Verkehrslärm durch den zuständi- gen Straßenbaulasträger zu berechnen (und nicht zumessen). Ob über- haupt bzw. welche verkehrsordnungsrechtlichen Maßnahmen letztlich in Betracht kommen und ob diese dann tatsächlich angeordnet werden, entscheidet die Straßenverkehrsbehörde für jeden Einzelfall gemäß Lärm schutzrichtlinien StV 2007.</p> <p>Insbesondere sollen straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nicht als Ersatz für bauliche Maßnahmen zur Lärminderung dienen. Entspre- chende Klarstellungen und Weisungen an die Straßenverkehrsbehörden ergingen u.a. im Rahmen der Niederschrift über die Verkehrsingenieurbesprechung am 18./19.04.2012 (TOP 17), am 28.11.2017 (TOP 3), Bund-Länder-Fachausschuss (BLFA-StVO/OWi) am 20./21.06.2016 (TOP 4.3), 10./11.05.2017 (TOP 3.3), 27./28.09.2017 (TOP 3.4) und den Dienstbesprechungen bei der Bezirksregierung Köln am 26.06.2012 (TOP 4) und 15.10.2013 (TOP 3).</p>		
				Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Deshalb sind die entsprechenden Maß- nahmen als "Einzelfallprüfung" ausge- wiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangs-datum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Die Festlegung der straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen hat auf der Basis der StVO als Einzelfallentscheidung unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten gemäß § 45 StVO durch die Straßenverkehrsbehörde zu erfolgen (nach Anhörung der Kreispolizeibehörde und des Straßenbaulastträgers); dabei ist zu berücksichtigen, dass der Lärmaktionsplan, wenn er Rechtskraft erlangt hat, für die Straßenverkehrsbehörde hinsichtlich der von ihr mitgetragenen Festlegungen bzw. Anregungen bindend ist.</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörde Wermelskirchen wird auf die möglicherweise verkehrsrechtlich nicht zulässigen Maßnahmen, die im Lärmaktionsplan aufgeführt sind, hingewiesen, um eine Selbstbindung zu vermeiden. Das gilt insbesondere in Bezug auf Geschwindigkeitsreduzierungen als Sofortmaßnahme oder - teilweise nachts - als Folgemaßnahme, wie auf der B 51 oder L 157, oder in Bezug auf Motorradlärm in Form von Geschwindigkeitsreduzierungen, Überholverbot und Streckensperrungen.</p> <p>Die VIB ist für die Straßenverkehrsbehörde zwar grundsätzlich bindend aufgrund des Weisungscharakters - allerdings enthält nicht jede Niederschrift eine konkrete Weisung; in vielen Fällen geht es auch um die Interpretation der Rechtslage und genau das dürfte hier der Fall sein; das Ministerium hat seine Rechtsauffassung dargelegt und dies wurde in die Stellungnahme eingearbeitet (klargestellt).</p> <p>Die konkrete Passage aus der VIB (TOP 3 der VIB II/2017 vom 28.11.2017 in Düsseldorf) ist nachfolgend abgedruckt:</p> <p><i>"Somit erfolgt die Festlegung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen im Rahmen von Luftreinhalte- und Lärmaktionsplänen stets auf Basis der StVO und insbesondere als Einzelfallentscheidung unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten gemäß § 45 StVO durch die zuständigen Straßenbaulastträger (Anhörung). Bei der Festlegung von Maßnahmen kann sie ihr Ermessen daher jederzeit ausüben. Erst, wenn ein Luftreinhalteplan oder ein Lärmaktionsplan Rechtskraft erhalten hat, ist die Straßenverkehrsbehörde an die von ihr mitgetragenen Festlegungen bzw. Anordnungen gebunden."</i></p> <p>Außerdem wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass über die Einrichtung von Standorten für eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung (Stachenkasten) die Straßenverkehrsbehörde der Kreisverwaltung gemäß § 48 Abs. 2 OBG auf Basis der Verkehrskonzeption und der Verwaltungsvorschriften (Ziffer 48.25) entscheidet.</p> <p>Stellungnahme des Amtes Infrastruktur und regionale Projekte Kapitel 9.1, S. 34: Das "Integrierte Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis", das unter der maßgeblichen Beteiligung der Stadt Wermelskirchen erarbeitet und im Juli 2019 herausgegeben worden ist, sollte als der Stadt Wermelskirchen vorliegendes Konzept, das einen Beitrag zur Lärmminderung leisten kann, unbedingt entsprechend mit aufgeführt und benannt werden.</p> <p>Es wäre aus Sicht des Rheinisch-Bergischen Kreises darüber hinaus wünschenswert, einen Verweis auf das "Integrierte Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis" auch in das Kapitel 9.2 (Mobilitätsplan)</p>		
				Deshalb sind die entsprechenden Maßnahmen als "Einzelfallprüfung" ausgewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Deshalb sind die entsprechenden Maßnahmen als "Einzelfallprüfung" ausgewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.
				Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.
				Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangs-datum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>einzu führen im Sinne eines Grundlagenpapiers zur Aufstellung eines Mobilitätsplans für die Stadt Wermelskirchen als integriertes Verkehrskonzept in lokalem Maßstab.</p> <p>Kapitel 9.2.3, S. 36: Es wird auf das Thema "Mobilstationen" als wichtiger Teil der Förderung des Umweltverbundes im Rheinisch-Bergischen Kreis und in der Stadt Wermelskirchen hingewiesen. Es wird daher darum gebeten, im genannten Kapitel einen Unterpunkt "Mobilstationen" mit einer entsprechenden Erläuterung aufzunehmen. Mit der Zielsetzung der Vermeidung und Verlagerung von Pkw-Fahrten durch die Einrichtung von Mobilstationen an zentralen Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs, die den Zugang zur multimodalen Mobilität erleichtern und attraktive "Mobilitätsdrehkreisen" als alternative Mobilitätsangebote schaffen sollen, sind die "Mobilstationen" unmittelbar als Maßnahme zu verstehen, die direkt und über eine System- und Netzwerkung einen Beitrag zum Lärmschutz leisten können. Die Stadt Wermelskirchen ist mit der geplanten Einrichtung von zwei Mobilstationen an den Standorten Busbahnhof und Dabringhausen integraler Bestandteil des Mobilstationennetzes, das flächendeckend in allen acht Kommunen des Rheinisch-Bergischen Kreises mit insgesamt 21 Standorten errichtet werden wird. Die Lagepläne für die beiden Mobilstationen-Standorte in Wermelskirchen sind der Stellungnahme beigefügt, liegen der Stadt Wermelskirchen aber selbstverständlich auch originär vor, genauso wie alle Einzelheiten zu den Planungen und einzelnen Maßnahmenbausteinen.</p> <p>Stellungnahme des Amtes ÖPNV: Der zuständige Aufgabenträger (AT) für den ÖPNV im Rheinisch-Bergischen Kreis begrüßt die unter Ziffer 9.2.3 "Förderung Umweltverbund" (S. 36 LAP3) gemachten Perspektiven für eine Stärkung bzw. Förderung des ÖPNV und Radverkehrs in der Stadt Wermelskirchen. Neben einer verbesserten ÖPNV-Anbindung der Stadt Wermelskirchen strebt der AT RBK ebenfalls eine kreisweite Optimierung seines ÖPNV an. Auf dem Korridor Leverkusen - Burscheid - Wermelskirchen - Hückeswagen - Wipperfürth wurde in diesem Jahr auf Kooperationsebene eine Machbarkeitsstudie erstellt. Die drei zuständigen AT für den ÖPNV, der Oberbergische Kreis, der Rheinisch-Bergische Kreis sowie die Stadt Leverkusen haben hierzu eine gemeinsame strategische und finanzielle Projektpartnerschaft vereinbart. Der Norden des RBK und des OBK ist exemplarisch für einen "schnellen Raum". Die betroffenen Siedlungsbereiche verfügen über keine schnellen ÖPNV-Angebote, die diese Qualitäten substituieren können, um diese Räume leistungsfähig an die Ballungszentren der Rheinschiene und den regionalen Schienennverkehr anzubinden. Dabei spielen Mobilität und Verknüpfungen innerhalb der Region eine entscheidende Rolle, da eine stark zunehmende funktionale Diversifizierung von Raumstrukturen zu beobachten ist. Die stark frequentierten - auf den MIV ausgelegten - Verkehrsachsen sind primär in Ost-West-Richtung konzentriert und spiegeln die Pendlerverflechtungen in der Region wider.</p>	Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.
				Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangs-datum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme	
			<p>Aktuell werden zwei Planvarianten für einen Schnellbus diskutiert, die sich im Korridor der Balkantrasse befinden und aktuell durch die beiden zentralen Regionalbuslinien 260 sowie 239/240 erschlossen werden.</p> <p>Der Rheinisch-Bergische Kreis hat vor einigen Jahren - ebenfalls in Kooperation mit den AT Leverkusen und Oberbergischer Kreis - das saisonale Freizeit- bzw. Wochenendangebot Bergischer FahrradBus geschaffen, welches parallel zur Balkantrasse verlaufend den Stellenwert dieser wichtigen Entwicklungsachse unterstreicht.</p> <p>Der Entwurf des LAP3 kann darüber hinaus im Kontext des fraktionsübergreifenden Antrags zur Sicherung regionalbedeutsamer Schienenwege und Trassen im neuen Plankonzept des Regionalplans Köln: https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/gremien/Regionalrat/sitzungenRegionalrat/sitzung_24/06b.pdf vom 13. März 2020 (24. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirks Köln) gesehen werden. Der Regionalrat Köln hat beschlossen regionalbedeutsame Schienenwege und Trassen im Plankonzept des neuen Regionalplans sowohl zeichnerisch als auch textlich auf u.a. nachstehenden Relationen zu sichern:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wermelskirchen Dellmanstraße (B51) / Am Wassertrum – Wermelskirchen Dellmannstraße (B51) / Grünestraße ▪ Wermelskirchen – Opladen <p>Aus Sicht des AT ÖPNV wird die Sicherung dieser genannten Trassen ausdrücklich befürwortet. Nicht mehr genutzte bzw. (teils) stillgelegte Schienenverbindungen werden als Optionstrassen für die Zukunft benötigt. Eine Neuplanung wäre aufgrund der hohen Siedlungsdichte mit erheblichen Restriktionen verbunden. Mit der Verlagerung des Verkehrs vom MIV hin zum Umweltverbund besteht zudem die Möglichkeit einer nachhaltigen Lärminderung.</p>	Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.	
			Stellungnahme des Bauamtes: Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
			Stellungnahme des Brandschutzes: Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
			Stellungnahme der Unteren Jagdbehörde: Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
			Stellungnahme der Unteren Fischereibehörde: Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
			Stellungnahme des Gesundheitsamtes: Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
			Stellungnahme des Jugendamtes: Keine Stellungnahme abgegeben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
6	Handwerkskammer zu Köln Geschäftsbereich IV	16.12.2020	Heumarkt 12 50667 Köln	<p>Im Hinblick auf die Maßnahmenvorschläge muss die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sichergestellt bleiben. Die Standorte der Handwerksbetriebe müssen erreichbar und die Standortqualität insgesamt unbeeinträchtigt bleiben.</p> <p>Zudem müssen die innerstädtischen Wirtschaftsverkehre im erforderlichen Ausmaß aufrechterhalten werden können.</p> <p>Wir verweisen darauf, dass Querungshilfen durch vermehrte Brems- und Beschleunigungsvorgänge die Lärmemissionen erhöhen können.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange	Eingangs-datum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme	
			<p>Alle Maßnahmen, die der Verkehrsverflüssigung und -verstetigung dienen (Einrichtung von Kreisverkehren, Beseitigung von Fahrbahnschäden) unterstützen wir.</p> <p>Vor der Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung sollten die schadhaften Pflasterbeläge erneuert werden. Der Erneuerung der Deckschichten mit lärminderndem Belag ist – soweit möglich – Priorität einzuräumen.</p> <p>Die Fahrzeuge bewegen sich bei 30 km/h zumeist nicht mehr im verbrauch- und schadstoffoptimierten Bereich und haben von daher einen höheren Schadstoffausstoß.</p> <p>Die angedachten Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h lehnen wir ab, weil die Leistungsfähigkeit der betroffenen Straßen beziehungsweise Straßenabschnitte dadurch beeinträchtigt wird. Tempo 30 auf Haupt- und wichtigen Verbindungsstraßen sehen wir höchst kritisch. Temporeduzierungen sollten im Hauptstraßenennetzung nur aus Sicherheitsgründen erfolgen.</p> <p>Durch das Einrichten von Seitenanlagen für Fuß- und Radverkehr sowie Querungsanlagen darf die Kapazitätsgrenze der Straße nicht reduziert werden. Es sollte auch in Spitzenbelastungszeiten kein Rückstau entstehen, da sonst die <u>Luftschadstoffbelastung</u> zunehmen würde.</p> <p>Der Bau der angeführten Kreisverkehre und die Sanierung der genannten Fahrbahnen mit lärminderndem Asphalt wird uneingeschränkt unterstützt. Es wird angeregt, die für eine Sanierung mit lärminderndem Asphalt vorgesehenen Straßenabschnitte aus den Auflistungen für Geschwindigkeitsreduzierungen herauszunehmen.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
				Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
				Zur Aussage trifft fachlich nicht zu.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
				Durch Tempo 30 wird die Leistungsfähigkeit einer Straße innerorts nicht eingeschränkt. Die Aussage, dass Temporeduzierungen nur nach Sicherheitsgründen erfolgen sollen, widerspricht § 45 StVO.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
				Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
				Zur Kenntnis genommen. Dem Hinweis auf eine Herausnahme der Geschwindigkeitsbeschränkungen bei Straßen, die mit einem lärmindernden Asphalt erhalten sollen, kann nicht gefolgt werden. Zum einen sind es ausdrücklich als Sofortmaßnahmen ausgewiesene Maßnahmen, zum anderen soll anschließend die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h heraufgesetzt werden, um einen Kfz-Verkehr zu verstetigen und die Spitzenpegel weiter zu brechen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
7	IHK Köln	18.12.2020	An der Schusterinsel 2 51379 Leverkusen	<p>Die Wirtschaft benötigt eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Dies ist die Grundvoraussetzung für die Mobilität von Materialien, Waren und Personen in einer arbeitsteiligen Volkswirtschaft. Auf Verkehr kann nicht verzichtet werden.</p> <p>Die Reduktion und Verlagerung von Verkehrsströmen dürfen nicht zu wirtschaftlichen Schäden der betroffenen Unternehmen führen. Als Vertreterin der regionalen Wirtschaft möchten wir die Belange der örtlichen Unternehmen beim Lärmaktionsplan der Stadt Wermelskirchen berücksichtigt wissen.</p> <p>Da der Schwerverkehr nur einen sehr geringen Anteil des fließenden Verkehrs auf den untersuchten Straßen ausmacht, begrüßen wir in der vorliegenden Entwurfsvfassung, dass auf wirtschaftshemmende Maßnahmen wie Fahrverbote und Sperrung von Infrastruktur verzichtet wird.</p> <p>In Kapitel 9.3 des Entwurfs wird an mehreren Straßenabschnitten unter anderem die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit vorgeschlagen. Geschwindigkeitsverringerungen können neben der erwünschten Lärminderung jedoch auch eine Verschlechterung des Verkehrsflusses hervorrufen.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Solche Maßnahmen sind im Lärmaktionsplan nicht enthalten.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen unterliegt grundsätzlich, wie im Lärmaktionsplan ausgeführt, der Einzelfallprüfung.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange	Eingangs-datum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Daher sind diese Maßnahme im jeweiligen Einzelfall genau zu prüfen, gegebenenfalls durch weitere technische Maßnahmen (z.B. Ampelschaltungen) zu ergänzen und nach einem nicht zu lang gewählten Zeitraum hinsichtlich des Verkehrsflusses zu überprüfen.</p> <p>Außerdem werden im Entwurf Vorschläge angeführt, die eine Änderung des jeweiligen Straßenquerschnitts vorsehen. Hierbei fordern wir, den Schwerlastverkehr, der diese Straßen benutzen muss, zu berücksichtigen. Begegnungsverkehr von LKWs muss weiterhin problemlos möglich sein und darf nicht durch einen geringeren Straßenquerschnitt, die Errichtung von Verkehrsinseln oder ähnliche bauliche Maßnahmen behindert werden.</p> <p>Wir möchten abschließend auch darauf hinweisen, dass es sich bei den untersuchten Straßen um Verkehrsträger des übergeordneten Verkehrsnetzes handelt. Diese Straßen sind für die Aufnahme größerer Verkehrs mengen vorgesehen. Um einen reibungslosen Verkehrsfluss nicht zum Er liegen zu bringen und Verkehr nicht auf untergeordnete Straßen zu verlagern, sind alle Maßnahmenvorschläge in Einzelfallprüfungen abzuwagen. Alle die Wirtschaft betreffenden Maßnahmenvorschläge sollten im Dialog mit der Wirtschaft überprüft werden.</p>		
				<p>Der Lärmaktionsplan enthält keine Maßnahmen, die die Durchfahrt für Lkw verhindern soll.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Anhang III

Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) **"Umgebungslärm"** unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ausgeht;
- b) **"gesundheitsschädliche Auswirkungen"** negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen;
- c) **"Belästigung"** den Grad der Lärmbelästigung in der Umgebung, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird;
- d) **"Lärmindex"** eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht;
- e) **"Bewertung"** jede Methode zur Berechnung, Vorhersage, Einschätzung oder Messung des Wertes des Lärmindexes oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen;
- f) **"L_{den}"** (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) den Lärmindex für die allgemeine Belästigung, der in Anhang I näher erläutert ist;
- g) **"L_{day}"** (Taglärmindex) den Lärmindex für die Belästigung während des Tages, der in Anhang I näher erläutert ist;
- h) **"L_{evening}"** (Abendlärmindex) den Lärmindex für die Belästigung am Abend, der in Anhang I näher erläutert ist;
- i) **"L_{night}"** (Nachtlärmindex) den Lärmindex für Schlafstörungen, der in Anhang I näher erläutert ist;
- j) **"Dosis-Wirkung-Relation"** den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindexes und einer gesundheitsschädlichen Auswirkung;
- k) **"Ballungsraum"** einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;
- l) **"ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{den}-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;
- m) **"ruhiges Gebiet auf dem Land"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;

- n) "**Hauptverkehrsstraße**" eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr;
- o) "**Haupteisenbahnstrecke**" eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr;
- p) "**Großflughafen**" einen vom Mitgliedstaat angegebenen Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit "Bewegung" der Start oder die Landung bezeichnet wird); hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen;
- q) "**Ausarbeitung von Lärmkarten**" die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindexes mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten geltenden Grenzwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmindexes ausgesetzt sind;
- r) "**strategische Lärmkarte**" eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet;
- s) "**Grenzwert**" einen von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert für L_{den} oder L_{night} und gegebenenfalls L_{day} oder $L_{evening}$, bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen. Grenzwerte können je nach Lärmquellen (Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm usw.), Umgebung, unterschiedlicher Lärmempfindlichkeit der Bevölkerungsgruppen sowie nach den bisherigen Gegebenheiten und neuen Gegebenheiten (Änderungen der Situation hinsichtlich der Lärmquelle oder der Nutzung der Umgebung) unterschiedlich sein;
- t) "**Aktionsplan**" einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung;
- u) "**akustische Planung**" den vorbeugenden Lärmschutz durch geplante Maßnahmen wie Raumordnung, Systemtechnik für die Verkehrssteuerung, Verkehrsplanung, Lärmschutz durch Schalldämpfungsmaßnahmen und Schallschutz an den Lärmquellen;
- v) "**Öffentlichkeit**" eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen sowie gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Gepflogenheiten die Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen dieser Personen.

Die vollständige EU-Umgebungslärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter

www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf

eingesehen werden.

Anhang IV

Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr

Hinweis: Die nachfolgenden Tabellen stammen aus einem Forschungsvorhaben aus dem Jahr 2010⁹. Nicht alle Angaben entsprechen deshalb dem aktuellen Stand der Technik. Die Tabelle ist aber dennoch geeignet, einen Überblick zu bieten, welches Maßnahmenspektrum zur Lärminderung geeignet ist und mit welcher Pegelminderung in etwa gerechnet werden kann.

Straßenverkehrslärm

Vermeidung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitrahmen	Beispiele
Förderung des Umweltverbundes				
▪ Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung ▪ Nutzungsmischung ▪ Förderung Umweltverbund ▪ Förderung multimodaler Verkehre ▪ Beschränkung des Kfz-Verkehrs ▪ Mobilitätsmanagement ▪ Öffentlichkeitsarbeit	▪ Substitution von Kfz-Fahrten durch Fahrten im Umweltverbund	▪ Verkehrsmenge -30 % -> -1,5 dB(A) ▪ Verkehrsmenge -50 % -> -3 dB(A) ▪ Verkehrsmenge -90% -> -10 dB(A)	▪ langfristig	▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Durchschnitt Deutschland West: 44% [1] ▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Freiburg: 61% [1] ▪ Anteil Umweltverbund am Modal-Split Zürich: 72% [1]
Förderung stadtverträglicher Güterverkehr				
▪ Förderung Schienengüterverkehr ▪ Gleisanschlussverkehr ▪ dezentrale Güterverkehrszentren ▪ Stadt-Logistik	▪ Reduktion des Straßengüterverkehrs (und damit des SV-Anteils) durch Verlagerung auf andere Verkehrsmittel sowie Bündelung der Fahrten	▪ Abnahme SV-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 5 % -> -1,8 dB(A) ▪ Reduktion SV-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 1% -> -3 dB(A) ▪ Faustformel: Die Reduktion einer Lkw-Fahrt entspricht der Minderung um ca. 20 Pkw-Fahrten	▪ mittel- bis langfristig	▪ Minderungspotenzial des Vorbeifahrtpegels von Nutzfahrzeugen 5-6 dB(A) [2]

Verminderung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitrahmen	Beispiele
Verlangsamung des Kfz-Verkehrs				
▪ Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ▪ verkehrsberuhigte Gestaltung von Straßen ▪ Öffentlichkeitsarbeit	▪ Reduzierung der Lärmbelastung durch Senkung der Geschwindigkeit	▪ Reduktion von 130 auf 100 km/h (Autobahn) -> -1 dB(A) ▪ Reduktion von 130 auf 80 km/h (Autobahn) -> -1,5 dB(A) ▪ Reduktion von 50 auf 30 km/h -> -2,4 dB(A) ▪ Bei Ergänzung von Tempo 30-Zonen um	▪ kurz- bis mittelfristig	▪ Vielzahl im gesamten Bundesgebiet

⁹ Planungsbüro Richter-Richard, "Wirksamkeit und Effizienz kommunaler Maßnahmen zur Einhaltung der EG-Luftqualitäts- und Umgebungslärmrichtlinie", Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (2010)

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitrahmen	Beispiele
		bauliche Maßnahmen entspricht, Reduktion von 40 auf 30 km/h -> -1,2 dB(A)		
Verstetigung des Verkehrsflusses				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Signalsteuerung ("Grüne Welle") ▪ Straßenum- und -rückbau ▪ Ausbau von ausreichend dimensionierten Parkstreifen ▪ Umgestaltung von Knotenpunkten ▪ Kreisverkehrsplatz anstatt LSA-gesteuerter Knotenpunkt ▪ gesonderte Linksabbiege-fahrstreifen oder Verbot des Linksabbiegens 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unnötige Be-schleunigungs- und Verzöge-rungsvorgänge werden vermieden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduktion um -2 bis -3 dB(A) ▪ Reduktion um -0,5 dB(A) bei Kreisverkehrsplatz anstatt Knotenpunkt [6] 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vielzahl von Beispielen im ge-samten Bundesgebiet
Leise Fahrbahnbeläge				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanierung schadhafte Fahrbahndecke ▪ Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Pflasterbelägen ▪ leise Pflasterbeläge ▪ Austausch Pflasterbeläge gegen Asphalt ▪ Einsatz lärmindernde Asphaltdeckschichten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduzierung der Reifen-Fahrbahn-geräusche 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ konventionelle Sanie- rung der Fahrbahndecke -> -0,5 bis -1,5 dB(A) ▪ Split-Mastix-Belag (SMA) gegenüber As-phaltbeton -> -2 bis -3 dB(A) ▪ dichte Oberfläche: bei Pkw -> -2 bis -4 dB(A), Lkw -> -2 dB(A) [4] ▪ Porous Mastix Asphalt (PMA) gegenüber As-phaltbeton -5 dB(A) [3] ▪ offenporige Deckschicht >50 km/h: Pkw -> -6 bis -8 dB(A), Lkw -> -4 bis -5 dB(A) [4] ▪ semidichte Beläge AC MR 4/8 gegenüber As-phaltbeton -> -3 dB(A) ▪ Ersatz Asphaltbeton durch "Düsseldorfer As-phalt" < 50 km/h bis zu -3,5 dB(A) ▪ Gummiasphalt, erst teil-weise erprobt, -6 bis -7 dB(A) ▪ unebenes Pflaster von 50 auf 30 km/h -> -3 dB(A) ▪ Ersatz unebenes Pflas-ter durch SMA bei 50 km/h -> -3 bis -7 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kurz- bis mittelfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Augsburg: zweilagiger offen-porigen Flüsterasphalt bei 50-70 km/h -> -5 dB(A) [5] ▪ Düsseldorfer Asphalt: in VIE-LEN Städten zwischenzeitlich Standardbauweise ▪ Gummiasphalt: Schwerin und Österreich

Verlagerung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitrahmen	Beispiele
Verlagerung/Bündelung von Pkw-Verkehren				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hierarchisierung des Netzes mit entsprechender Straßen- gestaltung ▪ steuernde und lenkende Maßnahmen ▪ Ortsumfahrungen, Entlas- tungsstraßen ▪ Rück-/Umbau von Straßen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlagerung auf weniger empfindli- che Straße, Bün- delung auf Haupt- verkehrsstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsmenge -30 % -> -1,5 dB(A) ▪ Verkehrsmenge -50 % -> -3 dB(A) ▪ Verkehrsmenge -90 % -> -10 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In fast jeder Stadt zu finden
Verlagerung/Bündelung Güterverkehr				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gebietsbezogene Verkehrs- verbote/-beschränkungen ▪ Vorzugsrouten ▪ Lenkung des Lkw-Verkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Räumliche und/oder zeitliche Verlagerung des Güterverkehrs (Reduzierung SV- Anteil) auf weniger empfindliche Stra- ßen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduktion SV-Anteil Stadtstraßen von 10 auf 0 % -> -5,1 dB(A) ▪ Reduktion SV-Anteil Stadtstraßen von 5 auf 0 % -> -3,3 dB(A) ▪ Verbot von schweren Nutzfahrzeugen -> -1 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kurz- bis mittelfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In fast jeder Stadt zu finden

Verringerung von Lärmimmissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitrahmen	Beispiele
Schallabschirmung				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wände, Wälle, Lärmschutz- bebauung, Troglagen, Tun- nel, Einhausungen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abschirmung in der Schallausbrei- tung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einhausungen/ Tunnel -> Beseitigung der Lärmquelle ▪ Lärmschutzwände / -wälle -> -5 bis -15 dB(A) [3] 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beispiele sind fast überall in unterschiedlichsten Ausbau- formen zu finden
Vergrößerung Abstand Emissionsort - Immissionsort				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Veränderte Aufteilung von Straßenquerschnitten, Rück- bau überbreiter Straßen, An- legen von Schutz-, Park- oder Grünstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vergrößerung des Abstandes zwi- schen Geräusch- quelle und Immis- sionsort 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Faustformel: Verdop- pelung des Abstandes zwischen Geräusch- quelle und Immissions- ort -> -3 dB(A) ▪ Abrücken um eine Fahrbahnbreite von 12 auf 15 m -> -0,5 bis -1,0 dB(A) ▪ Abrücken von 10 auf 15 m -> -2 dB(A) ▪ Abrücken von 10 auf 20 m -> -4 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überall zu finden
Schalldämmung von Außenbauteilen				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schallschutzfenster, ge- dämmte Belüftung, ge- dämmte Rollladenkästen usw. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile schützenswerter Räume; keine Min- derung des Außen- pegels 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schallschutzfenster- klasse 1 -> Schall- dämmaß -25 bis -29 dB(A) bis Schall- schutzfensterklasse 6 -> Schalldämmaß 50 dB(A)) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kurz- bis mittelfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überall zu finden
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verglasung von Balkonen, Terrassen oder Laubengän- gen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Je nach Bautyp ->-5 bis -15 dB(A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittel- bis langfristig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überall zu finden

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitrahmen	Beispiele
	keine Minderung des Außenpegels			
▪ Absorbierende Fassaden	▪ Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile, Gliederung der Fassade	▪ Je nach baulicher Ausbildung -> -2 bis -5 dB(A)	▪ mittel- bis langfristig	▪ Immer häufiger zu finden
Umbau/Neubau von Gebäuden				
▪ Qualifizierter Grundriss	▪ Bauliche Veränderungen am Gebäude (empfindliche Räume zur lärmabgewandten Seite)	▪ Durch Selbstabschirmung -> mindestens 5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A)	▪ mittel- bis langfristig	▪ Immer häufiger zu finden
▪ Vorbauten, Pufferzonen ▪ Baulückenschließung durch Gebäude oder Wände	▪ Neue Gebäude als Lärmschirm	▪ Durch Selbstabschirmung -> mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A)	▪ mittel- bis langfristig	▪ Immer häufiger zu finden
Bauleitplanung				
▪ Veränderung der Baustuktur durch Festsetzungen im Bebauungsplan	▪ Festsetzung von Höhe und Stellung neuer Gebäude	▪ Durch Selbstabschirmung -> mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A)	▪ langfristig	▪ Immer häufiger eingesetzt
▪ Veränderung der zulässigen Nutzung im Flächennutzungsplan/Bebauungsplan	▪ Nutzungsänderung hin zu einer unempfindlicheren Nutzung ▪ Austrocknen von Wohnnutzungen in stark belasteten Bereichen	▪ Höhere zulässige Schallpegel nach DIN 18005 ▪ Auflösung des Lärmkonflikts	▪ langfristig	▪ Häufig eingesetzt

Quellen

- [1] Kretschmer; Leise in die Zukunft, Vortrag Symposium: Weniger Verkehrslärm trotz Wachstum, Berlin 2004
- [2] Spessert, Bruno; Möglichkeiten zur Reduktion des Straßenverkehrslärms - Rückblick, Stand der Technik und Ausblick; in: Zeitschrift für Lärmbekämpfung 2004
- [3] Landesbetrieb Straßenbau NRW
- [4] Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft; Handbuch Umgebungslärm - Minderung und Ruhevorsorge; 2007
- [5] Bayrische Staatskanzlei; Pressemitteilung- Lärmreduzierung im Straßenverkehr, 2003
- [6] Papenfus, T., Fiebig, A., Genuit, K.: Akustische Auswirkungen von Lichtsignalanlagen und Kreisverkehren. In: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 1053, Bonn 2011