

Stadt Wermelskirchen

Der Bürgermeister

Beschlussvorlage - öffentlich -	Drucksache - Nr: RAT/3332/2016 Datum: 18.01.2016 Federführendes Amt: Amt für Stadtentwicklung Mitwirkendes Amt:
--	---

Lärmaktionsplan Straßenverkehr (Stufe 2) für die Stadt Wermelskirchen

Beratungsfolge:

Status	Datum	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	16.02.2016	Ausschuss für Umwelt und Bau	Vorberatung
Öffentlich	29.02.2016	Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	Vorberatung
Öffentlich	14.03.2016	Rat der Stadt	Entscheidung

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 (Stufe 2) für die Stadt Wermelskirchen wird in der vorliegenden Fassung beschlossen.
Der Beschluss weiterer Maßnahmen bleibt vorbehalten.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die im Lärmaktionsplan auf Seite 89 dargestellten Maßnahmen (s. Anlage 6) vorzubereiten. Über die Durchführung und Finanzierung der Maßnahmen ist jeweils gesondert durch Einzelbeschlüsse zu entscheiden.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, im 1. Halbjahr 2016 eine Lärmmeßung durchzuführen, um wirksame Maßnahmen zur Motorradlärmproblematik ableiten zu können.
Die Ergebnisse werden dann in einem der folgenden Ausschüsse präsentiert.
5. Um Planinhalte und deren Umsetzung besser verfolgen zu können, wird die Verwaltung mindestens einmal im Jahr im Ausschuss Bericht erstatten.

Sachverhalt:

Verfahrensstand

Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, bestehende Lärmbelastungen aufzuzeigen und Vorschläge für Lärminderungsmaßnahmen zu erarbeiten. Grundlage dafür sind die gesetzlichen Bestimmungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie und des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zur Lärminderungsplanung. Lärmaktionspläne sind von der Kommune aufzustellen, wenn an Hauptverkehrsstraßen (mit mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr) Auslösewerte überschritten werden. Das ist in Wermelskirchen an der **A 1**, der **B 51** und zum Teil an der **L 101** und der **L 157** der Fall. Die Sitzungsvorlage RAT/3056/2015 enthält weitergehende Informationen zum Thema.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans Straßenverkehr (Stufe 2) für die Stadt Wermelskirchen wurde 2014 erarbeitet und im März 2015 in den politischen Gremien beraten (Ausschuss für Umwelt und Bau sowie Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr).

Schwerpunkt der Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans Wermelskirchen, den das Gutachterbüro LK Argus GmbH aus Kassel im Auftrag der Stadt erstellt hat, ist die Lärminderung an den Hauptbelastungssachsen/ Lärmbrünnepunkten der L 157 und B 51. Es werden Maßnahmen empfohlen, die den Lärm bereits an der Quelle bekämpfen.

Der Lärmaktionsplan betrifft nur Bereiche mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (s.o.). Das Thema Motorradlärmb ist insoweit nicht abgebildet. Um aber den Hinweisen aus der Bevölkerung Rechnung zu tragen, sind Maßnahmenideen für diese Problematik aufgenommen worden.

Die Offenlage erfolgte vom 24. Juni bis 2. September 2015. In diesem Zeitraum hatten die Bürgerinnen und Bürger der Stadt sowie die Träger öffentlicher Belange Gelegenheit, zum Entwurf Stellung zu nehmen. Der Plan lag öffentlich im Rathaus aus und war ebenfalls online auf der Internetseite der Stadt Wermelskirchen abzurufen.

Die Ergebnisse der Offenlage mit den Vorschlägen der Verwaltung zur Berücksichtigung sind in Anlage 1 dargestellt.

Nach Abschluss der Offenlage kann nun die Beschlussfassung durch den Rat der Stadt erfolgen.

Zusammenfassung der Ergebnisse der Offenlage

Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange (TöB)

Sechs der insgesamt 18 beteiligten Träger öffentlicher Belange haben eine Stellungnahme abgegeben, zwei haben schriftlich erklärt, dass sie keine Anregungen oder Bedenken haben.

Die eingegangenen Stellungnahmen enthielten im Wesentlichen allgemeine Hinweise oder Angaben zu gesetzlichen Regelungen, wie Verweise auf Planfeststellungsbeschlüsse oder verkehrsrechtliche Anordnungen. In den Stellungnahmen wurden keine Aspekte vorgebracht, die eine Änderung oder Anpassung des Lärmaktionsplan-Entwurfs erforderlich machen.

Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger

Es gingen insgesamt 25 schriftliche Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern während der Offenlage 2015 ein.

Acht Anregungen betrafen die kartierten Straßen **innerhalb** der Maßnahmenbereiche des Lärmaktionsplans. Dazu zählten die Hauptverkehrsstraßen A 1, B 51 und Teile der Landesstraßen L 157 sowie der L 101 mit mehr als 8.200 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden; (in der Abbildung 1 blau dargestellt).

Die Anregungen bezogen sich auf Lärmbelastungen an der A 1 im Bereich Hünger/ Pohlhausen, Belastungen an der L 157 (Ostringhausen/ Hilfringhausener Straße) sowie im östlichen Stadtgebiet an der B 51, dort insbesondere durch LKW-Verkehr.

Die Mehrzahl der Anregungen (rund 70 %) befasste sich mit dem Straßenverkehrslärm **außerhalb** der Maßnahmenbereiche des Lärmaktionsplans. Inhalt dabei war - wie bei den beiden vorangegangenen Bürgerbeteiligungen 2014 (Lärmforum und online-Beteiligung) - die hohe subjektive Betroffenheit beim Thema Motorradlärm. 2014 nannten über 85 Prozent der Beiträge Motorräder als störende Lärmquelle. Dies wurde durch die Offenlage 2015 bestätigt, der „Problem“-Schwerpunkt befand sich im Eschbachtal an der L 409/ L408 (Preyersmühle, siehe Abbildung 2).

Dieser Bereich war nicht Bestandteil der Lärmkartierung nach Umgebungslärmrichtlinie, da die Verkehrsbelastung weniger als 3 Mio. Kraftfahrzeuge pro Jahr beträgt.

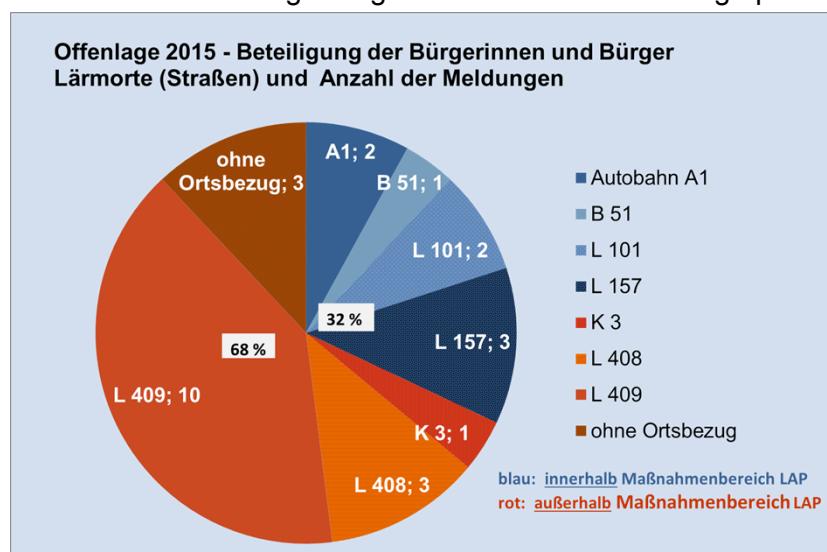


Abbildung 1 • Öffentlichkeitsbeteiligung 2015: Lärmorte und Anzahl der Meldungen

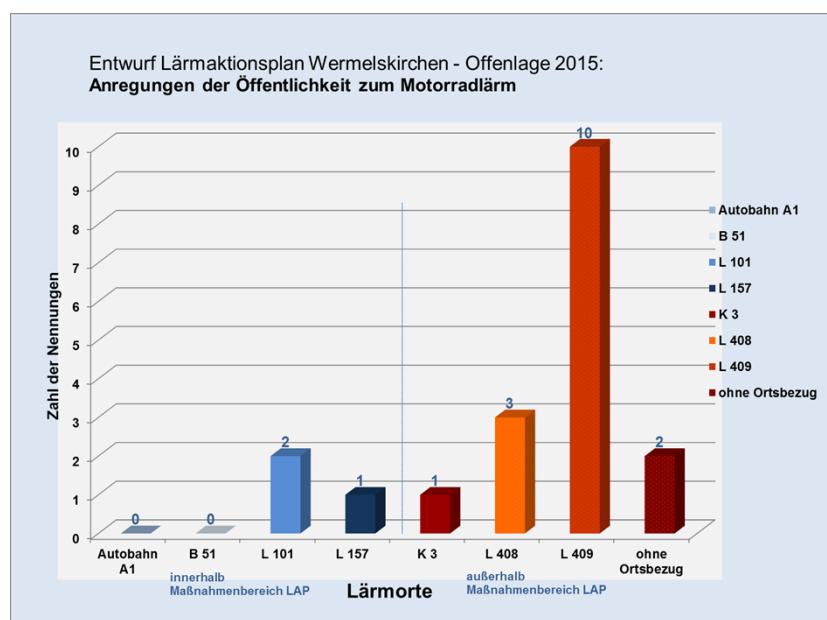


Abbildung 2 • Öffentlichkeitsbeteiligung 2015: Verortung der Motorradlärmberroffenheit

Dennoch wiesen zahlreiche Bewohner aus dem Ortsteil Preyersmühle in der Offenlage auf die Verkehrssituation an den Landesstraßen L 409 und L 408 hin. Neben der Lärmsituation wurde im Eschbachtal zudem eine besondere Gefahrensituation für Fußgänger/ Schulkinder beschrieben.

Neu, gegenüber der Öffentlichkeitsbeteiligung 2014, wurden die Kreisstraße K 3 sowie Bereiche im Stadtgebiet von Wermelskirchen (Taubengasse, Viktoriastraße, Berliner Straße) als Lärmquelle benannt.

Im Zuge der Offenlage 2015 gaben Bürger zahlreiche Hinweise zur Reduzierung. Viele Vorschläge betrafen die Reduzierung des Motorradlärms, wurden aber auch für Problemabschnitte der Hauptverkehrsstraßen (A 1, B 51 oder L 157) eingereicht.

Zu den am häufigsten genannten Vorschlägen gehörten vermehrte (Verkehrs-) Kontrollen und Geschwindigkeitsreduzierungen (mittels 30er-Zonen, Bodenwellen, Rüttelstreifen, baulichen Maßnahmen), siehe Grafik.

In Abbildung 3 werden beispielhaft die Maßnahmenvorschläge für die Bereiche Preyersmühle und Dhünn dargestellt.

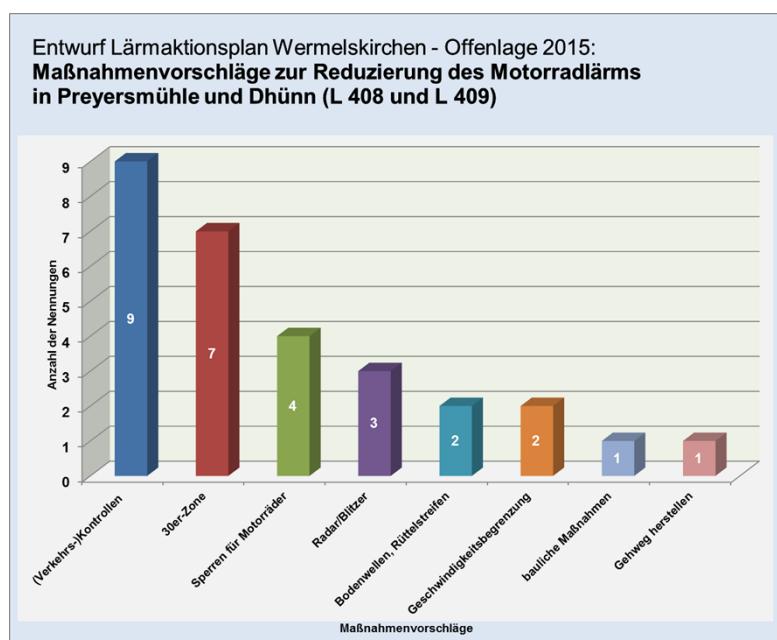


Abbildung 3: Maßnahmenvorschläge Preyersmühle und Dhünn

Weiteres Vorgehen

Ratsbeschluss

Die Verwaltung hat die eingegangenen Anregungen und Hinweise der Offenlage 2015 einzeln behandelt und geprüft.

Ergebnis: Die eingegangenen Anregungen und Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit machen eine Änderung des vorliegenden Lärmaktionsplan-Entwurfes nicht erforderlich (siehe Anlage 1).

Damit kann der Lärmaktionsplan Wermelskirchen in der Fassung von Juni 2015 jetzt vom Rat der Stadt beschlossen werden. Der Plan enthält die erforderlichen Datenerhebungen und -auswertungen, er benennt die Bereiche in Wermelskirchen, in denen Bewohner der Stadt durch Verkehrslärm belästigt werden und er enthält ein Maßnahmenprogramm, um die Belästigungen so weit wie möglich zu vermindern.

Umsetzung von Maßnahmen

Wie bereits in den Ausschusssitzungen im März 2015 dargestellt, sind die Möglichkeiten zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen (u.a. aufgrund von Zuständigkeitsregelungen, rechtlichen Bestimmungen und Erfassungsmethoden) begrenzt.

Die vorhandenen Lärminderungspotenziale werden jedoch unabhängig davon ausgeschöpft und sind in den Empfehlungen zum „Lärmaktionsplan Wermelskirchen - Maßnahmenempfehlungen nach Maßnahmenbereichen“ (Lärmaktionsplan, Seite 89, Tabelle 21, bzw. Anlage 6) zusammengefasst.

Der Plan gibt einen Überblick über die bereits durchgeführten oder geplanten Maßnahmen. Darüber hinaus werden kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmenempfehlungen zur Reduzierung der Lärmbelastung gegeben. Die Empfehlungen zielen auf Verbesserungen in den Bereichen mit der höchsten Lärmgefährdung ab.

Die Maßnahmenempfehlungen betreffen folgende Bereiche:

1. **L 157 Burger Straße**, Bandwirkerstraße -B 51 Dellmannstraße (371 m):
kurzfristige Empfehlung Lärmaktionsplan: Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30
2. **L 157 Dabringhauser Straße**, 40 m nördlich Eich – Jahnstraße (148 m):
langfristige Maßnahmenempfehlung Lärmaktionsplan: Verkehrsverstetigung
3. **L 157 Dabringhauser/ Hilfringhauser Straße**: 25 m südlich Danziger Straße – Luisenstraße (298 m):
kurz- bis mittelfristige Empfehlung Lärmaktionsplan: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, nachts, für einen Teilbereich
langfristige Maßnahmen: bauliche Veränderungen des Straßenraums und Verkehrsverstetigung
4. **L 157 Ostringhausen**, 50 m westlich Ostringhauser Gasse – Bandwirkerstraße (288 m):
Geplante Maßnahme (bis 2018) u. Lärmaktionsplanempfehlung: Fahrbahnsanierung, lärmärmer Belag
langfristige Maßnahme: bauliche Veränderungen des Straßenraums
5. **L 157 Hünger, A 1 – Bollinghausen** (146 m):
Geplante Maßnahme (bis 2018) u. Lärmaktionsplanempfehlung: Fahrbahnsanierung, lärmärmer Belag
6. **B 51 Neuenhöhe**, Am Kirschbaum - 300 m östl. Wüstenhof (438 m):
kurz- bis mittelfristige Empfehlung Lärmaktionsplan: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts, für einen Teilbereich
langfristige Maßnahme: Verkehrsverstetigung
7. **A 1 Bereich Im Wolfhagen** (374 m):
bereits realisiert: Fahrbahnsanierung, lärmärmer Belag
bereits realisiert: aktiver und passiver Schallschutz
Geplante Maßnahme (bis 2018) und Empfehlung Lärmaktionsplan: aktiver Schallschutz (Schallschutzwand) Höllenbachtal
8. **B 51 Tente**, Höhe Postweg – Bähringhausen (291 m):
bereits realisiert: Fahrbahnsanierung, lärmärmer Belag
Geplante Maßnahmen ohne Umsetzungshorizont: Verkehrsverstetigung, passiver Schallschutz
9. **B 51 Neuenhaus**, 50 m westlich Kirchweg - Lange Heide (319 m):
Empfehlung Lärmaktionsplan langfristige Maßnahmen: bauliche Veränderungen des Straßenraums, Verkehrsverstetigung

10. **A 1 Bereich Anschlussstelle Wermelskirchen** (274 m):
bereits realisiert: Fahrbahnsanierung, lärmärmer Belag
Empfehlung Lärmaktionsplan: Aktiver Schallschutz
11. **B 51 Tente**, Tenter Hof - 100 m nordöstlich In den Birgden (450 m):
bereits realisiert: Fahrbahnsanierung, lärmärmer Belag
geplant, ohne Umsetzungshorizont: Verkehrsverstetigung, passiver Schallschutz
12. **L 157 Dabringhauser Straße**, Jahnstraße - 25 m südlich Danziger Straße (200 m):
Empfehlung Lärmaktionsplan langfristig: Verkehrsverstetigung

Voraussetzung für die Umsetzung der Maßnahmen sind **vorherige umfassende Prüfungen**. Für diese gilt:

1. Prüfung der Realisierungsmöglichkeiten und Wirksamkeit - mit den zu beteiligenden Behörden
2. Klären der Zuständigkeiten (Maßnahmenträger)
3. Ermittlung der Kosten, ggfs. Fördermittel
4. Beschluss durch Fachausschuss Wermelskirchen

Motorradlärm

Der Motorradlärm ist wegen der zahlreichen Hinweise der Öffentlichkeit in den Lärmaktionsplan Wermelskirchen eingeflossen (S. 83 - 85 Lösungsansätze Motorradlärmproblematik außerhalb der kartierten Maßnahmenbereiche). Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat den Motorradlärm jenseits der kartierten Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 8.200 Kraftfahrzeugen pro Tag verdeutlicht. Insbesondere an Wochenenden ist das Stadtgebiet als Motorradregion beliebt, dies stellt aber für viele Bewohner eine große Lärmbelastung dar. Im 1. Schritt sollen 2016 Verkehrserhebungen / Messungen durchgeführt werden, um wirksame Maßnahmen daraus abzuleiten.

Folgende Herangehensweise ist 2016 geplant:

- 2016 exemplarische Lärmessung Motorradlärm (vorgesehen im Mai)
Die Verwaltung prüft zurzeit die geeigneten Messverfahren
Ansatz Haushaltssmittel: 15.000 Euro
- Ende 2016 Bericht über die Ergebnisse
- anschließend Einrichtung Arbeitsgruppe Motorradlärm bzw. Runder Tisch
- Prüfung zusätzlicher Lärmberechnungen außerhalb der kartierten Straßen(-bereiche) im Stadtgebiet, mit Kostenermittlung.

Überprüfungen

Lärmaktionsplanung ist ein fortdauernder Prozess. Alle 5 Jahre sind die Pläne zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten (§ 47d, Abs. 5 Bundes-Immissionsschutzgesetz).

Die Besonderheit bei der Erstellung des Lärmaktionsplans Wermelskirchen ist, dass der Plan während der mehrjährigen Bauphase für den 6-streifigen Ausbau der A 1 erarbeitet wurde. Die Bauphase hat dazu geführt, dass sich die Datengrundlage für die Lärmkartierung im Laufe der Jahre stark verändert hat (z.B. durch den Bau neuer Lärmschutzwände und -wälle)

Mögliche Auswirkungen werden 2017 mit Beginn der Lärmkartierung für die nächste Stufe (Stufe 3) der Lärmaktionsplanung erfasst.
Abweichungen werden dann in einer Fortschreibung ergänzt.

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN:	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		
FINANZIELLE ABSICHERUNG DER AUSGABEN BEI: 014.002.001 5279903				
Gesamtkosten der Maßnahme Beschaffungs/ Herstellungskosten einschl. MWSt.)	zur Verfügung stehende Mittel: Ansatz, Ausgaberest	Verpflichtungsermächtigung		
15.000,-	EUR	15.000,-	EUR	EUR
Jährliche zusätzliche Folgekosten:			EUR	Keine
Der Betrag steht haushaltsmäßig in voller Höhe zur Verfügung: (bei Nein: Stellungnahme der Kämmerei erforderlich)				
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein			
Auswirkungen auf das Haushaltssicherungskonzept: (bei Ja: Stellungnahme der Kämmerei erforderlich)				
<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein			
Wenn Ja, welche:				

Anlage/n:

- Anlage 1: Ergebnisse der Offenlage 2015 zum Lärmaktionsplan Wermelskirchen
- Anlage 2: Schreiben der Träger öffentlicher Belange; Anregungen und Stellungnahmen
- Anlage 3: Schreiben der Öffentlichkeit; Anregungen und Stellungnahmen
- Anlage 4: Lärmaktionsplan Straßenverkehr (Stufe 2) für die Stadt Wermelskirchen in der Fassung von Juni 2015
- Anlage 5: Karten 1 - 9 zu Verkehrsmengen, Schwerverkehrsanteilen, Geschwindigkeiten, Lärmpegeln, Lärmbedroffenheit, Maßnahmenbereichen und -empfehlungen, Gebietskulissen ruhiger Gebiete
- Anlage 6: Integriertes Gesamtkonzept Lärmaktionsplan (Auszug LAP Wermelskirchen, S. 89)

Lärmaktionsplan Wermelskirchen – Offenlage 2015

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (TöB)

Keine Anregungen:

Stadt Burscheid, Stadtwerke Solingen GmbH (schriftlich mitgeteilt)

Ohne Rückmeldung:

Bezirksregierung Köln, Naturschutzverbände, Stadt und Stadtwerke Remscheid, RVK, VRS, RBN, Handwerkskammer zu Köln, Rheinischer Einzelhandels- und Dienstleistungsverband, Einzelhandelsverband Rheinisch-Bergischer Kreis

Eingegangene Anregungen:

I. Stellungnahmen TöB	Art / Umfang der Berücksichtigung – Abwägungsvorschlag der Verwaltung
1- RHEINISCH-BERGISCHER KREIS	
Anlage 2, I	
<u>Untere Landschaftsbehörde</u>	
Hinweise zu den Maßnahmenbereichen 7, 8 und 11 zu geschützten Arten, Schutzgebieten bzw. Beteiligungsverfahren	Die Hinweise werden zu Kenntnis genommen Keine Änderung des Lärmaktionsplans
<u>Artenschutz</u>	
Der Artenschutz weist auf die Einhaltung der Rechtsvorschriften hin	Kenntnisnahme Keine Änderung des Lärmaktionsplans
<u>Straßenbaulastträger</u>	
Fehlanzeige	Kenntnisnahme
<u>Verkehrslenkung</u>	
(Abgabe der Stellungnahme nach Abstimmung mit Kreispolizei)	
Hinweis auf Anwendung der Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 für Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen inklusiv der Berechnungsverfahren und Einzelfallprüfung.	Die Hinweise werden zu Kenntnis genommen Keine Änderung des Lärmaktionsplans
Hinweis der Kreispolizei Rhein-Berg auf das speziell auf die Motorradfahrer abgestimmte Informations- und Öffentlichkeitsarbeitskonzept.	Kenntnisnahme In Wermelskirchen hat die Öffentlichkeitsbeteiligung der Bürgerinnen und Bürger einen Handlungsschwerpunkt zum Thema Motorradlärm ergeben. Die Stadt wird deshalb Möglichkeiten weitergehender Maßnahmen prüfen (u.a. 2016 Lärmmeßung zur Ermittlung von Belastungsspitzen).

2- LANDESBETRIEB Straßenbau NRW

Betriebssitz Gelsenkirchen**Anlage 2, II und II a**

1. Hinweis zu zusätzlichem aktiven Lärm-
schutz an der Anschlussstelle
Wermelskirchen / Bereich Hünger:

Der Betriebssitz Straßen NRW verweist
auf den Planfeststellungsbeschluss für
den 6-streifigen Ausbau der A 1 von
2006, wonach die Wohnbebauung im
Bereich Hünger aufgrund der Topogra-
fie durch passive Lärmschutzmaßnah-
men an den betroffenen Wohngebäu-
den geschützt wird.

Straßen NRW unterstreicht, dass der
Lärmschutz hier abschließend geregelt
wurde, entsprechend der gesetzlichen
Vorgaben der Lärmvorsorge.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Siehe auch unter *II. Stellungnahmen der
Bürgerinnen und Bürger, Autobahn A 1*

2. Hinweis auf Anpassung der Darstellung
der aktiven Lärmschutzeinrichtungen an
der A 1 im Zuge des 6-streifigen Aus-
baus.

Da die Datenerhebung für diesen Plan
während der mehrjährigen Ausbauphase der
A 1 erfolgte, haben sich durch den Baufort-
schritt Änderungen beim Lärmschutz ergeben,
die in alten Datengrundlagen noch nicht ent-
halten sind. Die Anpassung der Daten erfolgt
bei der Lärmaktionsplanung 2017.

3. Ergänzende Hinweise zu Maßnahmen-
empfehlungen des Lärmaktionsplans,
(B 51 bzw. L157 betreffend): Reduzie-
rung der Fahrbahnbreiten, Querungen,
Fußgängerüberwege, Schutzstreifen,
Geschwindigkeitsreduzierungen.

Die Hinweise werden zur Kenntnisnahme ge-
nommen und fließen in die Prüfungen zur Um-
setzung der Maßnahmenvorschläge ein.

4. Hinweis auf Änderung der Aussage auf
Überschreitung der Auslösewerte für
Bereich „Beutelshufe“.

Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Die Mitteilung
auf Überschreitung erfolgte am 04.07.2012
durch Straßen NRW (RNL Ville-Eifel) selbst:
„bei der lärmtechnischen Untersuchung wur-
den an einigen Objekten Überschreitungen der
nächtlichen Sanierungsgrenzwerte ermittelt.
Diese lassen sich jedoch durch den Einbau
eines lärmindernden Fahrbahnbelages, mit
einer Lärmreduzierung von -2dB(A), abstellen.“
Dem Betriebssitz lag diese Stellungnahme
vermutlich nicht vor.

Keine Änderung des Lärmaktionsplans

I. Stellungnahmen TöB	Art / Umfang der Berücksichtigung – Abwägungsvorschlag der Verwaltung
<u>Regionalniederlassung Rhein Berg</u> Anlage 2, II b Hinweise zu rechtlichen Regelungen und möglichen Auswirkungen verkehrsrechtlicher Anordnungen und Maßnahmenvorschläge aus dem Lärmaktionsplan-Entwurf. Hinweise zu aktiven / passiven Lärm- schutzmaßnahmen planfestgestellter Bereiche (6-streifiger Ausbau A 1 und B 51, s.o. Stellungnahme des Betriebssitzes).	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und fließen in die Prüfungen zur Umsetzung der Maßnahmenvorschläge ein.
<u>3- WUPPERTALER STADTWERKE (WSW)</u> Anlage 2, III Die Bergische Trinkwasser Verbund GmbH weist auf die bestehende Trinkwassertrans- portleitung an der B 51 und A 1, die bei Baumaßnahmen eine Abstimmung und die Freihaltung eines Schutzstreifens erfordert.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
<u>4- STADT SOLINGEN</u> Anlage 2, IV Bitte um Prüfung, ob die Lärmberhoffen- heitsanalyse auf das Solinger Stadtgebiet ausgedehnt werden kann.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des Lärmaktionsplans
<u>5- IHK</u> Anlage 2, V Hinweis auf die Bedeutung der Mobilität für die Wirtschaft und Bitte um umfassende Prüfung bei Maßnahmen zur Geschwindig- keitsreduzierungen und straßenräumlichen Maßnahmen (Stichwort: Begegnungsver- kehr von LKW). Hinweis auf Bedeutung des überörtlichen Straßennetzes.	Absprache mit der Stadt Solingen im Zuge der Lärmaktionsplanung 2017.

II. Anregungen Bürgerinnen und Bürger
(Lärmorte / Straßen **innerhalb** des
kartierten Straßennetzes)

Art / Umfang der Berücksichtigung –
Abwägungsvorschlag der Verwaltung

Autobahn A1

Anlage 3/ Nr. 12 und 16

Anregung, für den Bereich Hünger/
Pohlhausen weitere Maßnahmen vorzuse-
hen, die über die 2006 planfestgestellten
Lärmschutzmaßnahmen zum 6-streifiger
Ausbau hinausgehen (wie Flüsterasphalt).

Straßen NRW als Straßenbaulastträger ist
zuständig für Maßnahmen an der A 1.

Forderungen nach weiteren Lärmschutzmaß-
nahmen im Bereich Hünger / Pohlhausen hat
Straßen NRW bislang abgelehnt. Begründung:

Lärmschutzmaßnahmen der A 1 basieren auf
der gesetzlich geregelten lärmtechnischen
Berechnung.

Berechnung berücksichtigt die wesentlichen
Einflussfaktoren u.a. Verkehrszunahme,
Straßenoberfläche, Steigung, Gefälle der
Strecke.

Basiert auf Prognoseverkehrsaufkommen
für 2010: 80.000 Kraftfahrzeuge pro Tag.
Verkehrszählungen 2010: 68.579 Kraftfahr-
zeuge pro Tag (LKW-Anteil 13,3% tags und
31,6 % nachts). Prognostizierte Verkehrsbe-
lastung bisher nicht erreicht.

Ausgeschöpfe, technische Möglichkeiten
beim aktiven Lärmschutz, daher passive
Lärmschutzmaßnahmen und Entschädigun-
gen bei restlichen Belastungen.

Alle Maßnahmen sind so planfestgestellt.

Der *Lärmaktionsplan Wermelskirchen* (S. 89,
Tab. 21) beinhaltet dennoch die Empfehlung
(in Nummer 10), aktiven Lärmschutz im Be-
reich Hünger/ Pohlhausen zu prüfen. Ziel ist
es, Maßnahmen zur Entlastungen der Anwoh-
ner zu erreichen, die über die Lärmschutz-
maßnahmen des Planfeststellungsbeschlusses
hinausgehen.

Die Stadt Wermelskirchen wird 2016 darauf
drängen, dass Straßen NRW nach Abschluss
der Arbeiten an der A 1 die Lärmsituation im
genannten Bereich überprüft, um die noch
ausstehenden Ergebnisse der neuen Ver-
kehrszählung (2015) und den hohen LKW-
Anteil (nachts über 30 %) zu berücksichtigen.

Realistische Chancen für weitergehende
Lärmschutzmaßnahmen sind gering.
Die Stadt Wermelskirchen strebt dennoch
nachdrücklich mittel- bis langfristig eine Ver-
besserung der Lärmsituation im Bereich Hün-
ger / Pohlhausen an.

Keine Änderung des Lärmaktionsplans

II. Anregungen Bürgerinnen und Bürger (Lärmorte / Straßen innerhalb des kartierten Straßennetzes)	Art / Umfang der Berücksichtigung – Abwägungsvorschlag der Verwaltung
--	--

Es wird darum gebeten, keine weiteren Waldrodungen im Bereich der A 1 durchzuführen und Wiederaufforstungen zu veranlassen.

Die Bewirtschaftung des städtischen Forstes erfolgt nach den Prinzipien des naturnahen Waldbaus und deckt sich mit diesem Wunsch. Naturnahe Waldbewirtschaftung bedeutet u.a. Erhöhung des Laubholzanteiles, Förderung der Naturverjüngung (natürlicher Aufwuchs der nächsten Baumgeneration durch Aufkeimen der Baumfrüchte) und Verzicht auf Kahlschläge.

Rodungen infolge von Stürmen oder Käferbefall sind auch zukünftig nicht auszuschließen, werden aber auf das Allernötigste begrenzt.

Auf den mehr als 1.000 ha Privatforstfläche in Wermelskirchen kann die Stadt die waldbaulichen Ziele nicht beeinflussen.

Keine Änderung des Lärmaktionsplans

B 51

Anlage 3/ Nr. 1

Aufgrund der steigenden Verkehrsbelastung - insbesondere durch LKW-Verkehr - wird angeregt, im Bereich Neuenhöhe Flüsterasphalt aufzubringen.

Für den westlichen Bereich der Straße Neuenhöhe sieht der Lärmaktionsplan die kurz- bis mittelfristige Prüfung auf Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h vor. Zudem enthält der Plan hier die Prüfung zur Verkehrssicherung.

Einbauempfehlungen für lärmärmere Fahrbahnbeläge besagen, dass sie vorrangig auf Straßen eingesetzt werden sollten, auf denen ein Geschwindigkeitsniveau von mindestens 50 km/h besteht und auch zukünftig vorgesehen ist. Bei niedrigen Geschwindigkeiten bewirkt Flüsterasphalt keine Lärmminderung.

Die Anregung ist bei Bearbeitung der Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans zu prüfen.

Die Maßnahmendurchführung setzt eine enge Abstimmung und Zusammenarbeit der zuständigen und zu beteiligenden Behörden voraus (wie Straßen NRW, Polizei, Straßenverkehrsbehörde, Stadt).

Keine Änderung des Lärmaktionsplans

II. Anregungen Bürgerinnen und Bürger (Lärmorte / Straßen innerhalb des kartierten Straßennetzes)	Art / Umfang der Berücksichtigung – Abwägungsvorschlag der Verwaltung
--	---

L 157

Anlage 3/ Nr. 13 und 19

Burger Straße/ Ostringhausen, Hoffnung: Hohe Verkehrsbelastung und überhöhte Geschwindigkeiten, besonders abends und nachts.

Anregung: Geschwindigkeitsreduzierungen und Kontrollen

Die Auswertung der Ergebnisse ergab im Lärmaktionsplan für mehrere Bereiche der L 157 eine hohe Lärmbedrohung mit der Dringlichkeit Priorität 1. Im Lärmaktionsplan betreffen kurz- und mittelfristige Maßnahmenempfehlungen Abschnitte der L 157 (Dabringhausener Straße und Burger Straße, Ostringhausen und Hünger).

Der Bereich Hoffnung liegt außerhalb des kartierten Straßenabschnitts und ist aufgrund der geringen Anzahl betroffener Wohngebäude nicht erfasst.

Die Stadt Wermelskirchen nimmt die Anregungen zur Kenntnis und wird in Gesprächen mit Straßen NRW und dem Kreis und der Polizei auf vermehrte Kontrollen und Geschwindigkeitsreduzierungen hinwirken.

Die Maßnahmendurchführung setzt eine enge Abstimmung und Zusammenarbeit der zuständigen und zu beteiligenden Behörden voraus (wie Straßen NRW, Polizei, Straßenverkehrsbehörde, Stadt).

Keine Änderung des Lärmaktionsplans

III. Anregungen Bürgerinnen und Bürger (Lärmorte / Straßen außerhalb des kartierte Straßennetzes)

Schwerpunkt Motorradlärm

Art / Umfang der Berücksichtigung –
Abwägungsvorschlag der Verwaltung

Die nachfolgenden Straßen gehören nicht zum Maßnahmenbereich der Lärmaktionsplanung mit den kartierten Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 8.200 Kraftfahrzeugen/ 24 Stunden.

Der Lärmaktionsplan Wermelskirchen behandelt die Anregungen dennoch und stellt bei Problemen Lösungsansätze (insbesondere bei Motorradlärm) vor.

Die Maßnahmendurchführung setzt eine enge Abstimmung und Zusammenarbeit der zuständigen und zu beteiligenden Behörden voraus (wie Straßen NRW, Polizei, Straßenverkehrsbehörde, Stadt).

L 409

Anlage 3/ Nr. 5, 7, 8, 10, 14, 17, 18, 21, 22, 25

Preyersmühle, Dhünn: hohe Lärmbelastung durch Motorräder, Problem Sicherheit

Anregungen u.a.: Geschwindigkeitsreduzierungen, Kontrollen, Rüttelstreifen

Die über die Bürgerbeteiligungen eingebrachten Lärmorte mit der Problematik Motorradlärm sollen durch exemplarische Verkehrserehebungen und Messungen verifiziert und erfasst werden, um anschließend wirksame Maßnahmen zu entwickeln.

Ansätze zur Reduzierung des Motorradlärms können z.B. sein:

- Ordnungspartnerschaften Motorradlärm, wie im Hochsauerland mit Kreis, Polizei und kreisangehörigen Kommunen. Gemeinsame Planung und Bündelung von Aktivitäten der Ordnungspartner
- Leitpfostenzählgeräte mit integrierter Lärmmeßtechnik, um besonders laut auffallende Motorräder zu kontrollieren
- Einfluss auf Lärmbegrenzungsvorschriften nehmen (die Landesregierung von Baden-Württemberg versucht, anspruchsvollere Lärmbegrenzungsvorschriften bei der Zulassung von Motorrädern auf EU-Ebene durchzusetzen)
- Lärmessungen in Wermelskirchen im Mai 2016

III. Anregungen Bürgerinnen und Bürger (Lärmorte / Straßen außerhalb des kartierten Straßennetzes) Schwerpunkt Motorradlärm	Art / Umfang der Berücksichtigung – Abwägungsvorschlag der Verwaltung
---	--

- Runder Tisch mit Betroffenen und beteiligten Behörden zur Abstimmung der ange regten Maßnahmenvorschläge und weiterer Maßnahmen. Der Runde Tisch soll nach Vorlage der Verkehrserhebungen in der zweiten Jahreshälfte 2016 eingerichtet werden.

Keine Änderung des Lärmaktionsplans

L 408 *Anlagen 3/* Nr. 6, 9, 11

Eschbachtal: hohe Lärmelastung durch Motorräder, Problem Sicherheit

s.o. unter L 409

Anregung: Geschwindigkeitsreduzierungen Kontrollen, Rüttelstreifen

Keine Änderung des Lärmaktionsplans

L 101 *Anlage 3/* Nr. 3 und 4

Lärmelastigung und Unfallpotenzial durch Rasen, Problembereich Umgehungsstraße Besonders am Wochenende:

Ausflugsverkehr und Motorräder

Anregungen:

- Geschwindigkeitsreduzierungen
- Kreisverkehre
- effiziente Verkehrsüberwachung
- Berechnungsmethoden, die Motorradlärm adäquat erfassen
- Wochenend-Fahrverbote (für Motorräder)
- Ausweisung „Ruhiger Gebiete“ (ULR)

Zur Motorradlärmproblematik s.o. unter L 409

Bei der Identifizierung der „Ruhigen Gebiete“ besteht noch Regelungsbedarf, das Bundes-Immissionsschutzgesetz definiert nicht, was „Ruhige Gebiete“ sind.

Weiterer Regelungsbedarf besteht auch bei den Schutzfolgen „Ruhiger Gebiete“.

Im Zusammenhang mit der Motorradproblematik wird die Ausweisung „Ruhiger Gebiete“ geprüft.

Keine Änderung des Lärmaktionsplans

K 3 *Anlage 3/* Nr. 2

Beeinträchtigungen durch hohes Verkehrs aufkommen und hohe Geschwindigkeiten im Bereich Hülsenbusch, Motorradlärm am Wochenende. Anregung: Tempo 50 km/h und Verlegung Ortseingang

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.

Die Lösungsansätze im Lärmaktionsplan zum Motorradlärm und die für 2016 geplanten Maßnahmen zur Minderung der Problematik (s.o. unter L 409) betreffen auch diesen Bereich.

Keine Änderung des Lärmaktionsplans

IV. Anregungen **Bürgerinnen und Bürger**
(Lärmorte / Straßen außerhalb des
kartierten Straßennetzes)

Art / Umfang der Berücksichtigung –
Abwägungsvorschlag der Verwaltung

Innerstädtisch

Viktoriastraße, Taubengasse, Berliner Str.

Anlage 3/ Nr. 15, 20, 24

Lärmprobleme durch zu hohe
Geschwindigkeiten, Schleichwege,
Berliner Straße Ampelschaltungen (nachts)

Anregungen: Verkehrsführung ändern,
Verkehrsberuhigung, Kontrollen,
intelligente Ampelschaltung

Die Anregungen werden zur Kenntnis
genommen.

Die Verwaltung prüft die Anregungen im Rah-
men der Verkehrsplanung.

Keine Änderung des Lärmaktionsplans

Anlage 2

**Entwurf Lärmaktionsplan Straßenverkehr (Stufe 2) für die
Stadt Wermelskirchen:**

**Anregungen und Stellungnahmen der
Träger öffentlicher Belange (TöB)
zur Offenlager vom 24. Juni bis 2. September 2015**

- I. Rheinisch-Bergischer Kreis
(Untere Landschaftsbehörde, Artenschutz, Kreisstraßen und Verkehr – nach Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde) vom 27.08.2015
- II. Straßen NRW, Betriebssitz vom 24.08.2015
 - a. Straßen NRW, Betriebssitz vom 09.02.2015
 - b. Straßen NRW, RNL RB vom 10.02.2015
- III. Wuppertaler Stadtwerke (WSW) vom 20.07.2015
- IV. Stadt Solingen vom 29.07.2015
- V. Industrie- und Handelskammer zu Köln vom 02.09.2015

I. Rheinisch-Bergischer Kreis (vom 27.08.2015)

- Untere Landschaftsbehörde
- Artenschutz
- Kreisstraßen und Verkehr – nach Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde



Der Landrat

Landrat • Postfach 20 04 50 • 51434 Bergisch Gladbach

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

Dienststelle: Amt 67 Planung und Landschaftsschutz, Block B, 3. Etage
Öffnungszeiten: Mo. - Fr. 8.30 - 12.00 Uhr
Mo. - Do. 14.00 - 16.00 Uhr
oder nach Terminvereinbarung
Buslinien: 227, 400
Haltestelle Kreishaus
Bearbeiter/in: Fr. Filz
Telefon: Mo. - Fr., 7:30 - 12:00 Uhr
02202 / 13 2377
Telefax: 02202 / 13 104020
E-Mail: Bauleitplanung@rbk-online.de
Unser Zeichen:
Datum: 27.08.2015

Stadt Wermelskirchen, "Lärmaktionsplan" hier: Offenlage vom 24.06.2015 bis 02.09.2015

Sehr geehrte Frau Zemella,

anbei übersende ich Ihnen meine Stellungnahme zu obiger Maßnahme.

Die Stellungnahme aus Sicht der Unteren Landschaftsbehörde:

Von den konkret benannten Maßnahmen werden die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nur an den Maßnahmenstandorten 7, 8 und 11 betroffen. Am Standort 7 sind keine Maßnahmen vorgesehen. Hier ist ein Vorkommen der Zwergfledermaus bekannt. Die Standorte 8 und 11 liegen im Landschaftsschutzgebiet 2.2-1 „Remscheider Bergland und Dhünnhochfläche“. Am Standort 11 liegt das Naturschutzgebiet 2.1-4 „Sengbachtal“ nicht weit entfernt. Am Standort 8 wird das Höllenbachtal gekreuzt. An beiden Standorten sind Lärmschutzmaßnahmen durch Wände/Wälle geplant. Hier ist eine Beteiligung der unteren Landschaftsbehörde im Verfahren erforderlich.

Maßnahmen, die zur Erweiterung des Straßenquerschnittes, zu neuen Straßenabschnitten beziehungsweise zur Errichtung von Nebenanlagen führen, können 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 eingearbeitet werden.

Die Stellungnahme aus Sicht des Artenschutzes:

Zum jetzigen Zeitpunkt der Planung können keine konkreten Aussagen zu artenschutzrechtlich relevanten Beeinträchtigung 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, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW zum Artenschutz 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 Artenschutz bei Planungs- und Zulassungsverfahren (VV-Artenschutz) in der Fassung der 1. Änderung vom 15.09.2010 zu halten.

Das Anlegen von Hecken und Pflanzen von Bäumen wird aus Sicht des Artenschutzes grundsätzlich begrüßt.

Die Stellungnahme aus Sicht der Kreisstraßen (Bau/Unterhaltung) und Verkehr:

- nach Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde -

Aus Sicht als Straßenbaulastträger wird für den Rheinisch- Bergischen Kreis 'Fehlanzeige' gemeldet.

Aus Sicht der Verkehrslenkung - in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde – werden folgende grundsätzliche Aussagen zur rechtlichen Basis für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen im Zusammenhang mit Lärmimmissionen abgegeben:

Als Basis für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen in Zusammenhang mit Lärmimmissionen dienen die Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 vom 23.11.2007. Danach ist für jede einzelne relevante Örtlichkeit der Verkehrslärm durch den zuständigen Straßenbaulastträger zu berechnen (und nicht zu messen). Ob überhaupt bzw. welche verkehrsordnungsrechtlichen Maßnahmen letztlich in Betracht kommen und ob diese dann tatsächlich angeordnet werden, entscheidet die Straßenverkehrsbehörde für jeden Einzelfall gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007. Insbesondere sollen straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nicht als Ersatz für bauliche Maßnahmen zur Lärmminde rung dienen. Entsprechende Weisungen an die Straßenverkehrsbehörde ergingen u. a. im Rahmen der Niederschrift über die Verkehrsingenieursbesprechung am 18./19.04.2012 (TOP 17) und den Dienstbesprechungen bei der Bezirksregierung Köln am 26.06.2012 (TOP 4) und 15.10.2013 (TOP 3).

Da in dem Lärmaktionsplan auch vermehrt polizeiliche Kontrollen, insbesondere im Zusammenhang mit Kradfahrern, gefordert werden, bat die Kreispolizeibehörde darum, den nachfolgenden Abschnitt in die Stellungnahme mit aufzunehmen:

"Das landschaftlich außerordentlich attraktive Wermelskirchen ist bei Motorradfahrern sehr beliebt. Aus diesem Grund hat die Kreispolizeibehörde bereits vor vielen Jahren ein speziell auf Motorradfahrer abgestimmtes Konzept entwickelt.

Neben präventiven Maßnahmen wie

- frühzeitige Untersuchung der Unfallhäufungsstellen auf unfallbegünstigende Faktoren
- Informations- und Aufklärungsveranstaltungen an beliebten Motorradstrecken
- koordinierte und überregionale Öffentlichkeitsarbeit etc.

setzt die Kreispolizeibehörde auch auf repressive Maßnahmen. Unter Einsatz modernster Überwachungstechnik wie Laser/ESO-Messanlage und des zivilen Videomotorrades werden regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Diese wurden im Jahr 2015 nochmals intensiviert.

Weiterhin werden die Motorräder auf technische Veränderungen kontrolliert. Zur Bekämpfung von Geräuschemissionen werden Standgeräuschmessungen durchgeführt."

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Krügener-Conen

II. Straßen NRW, Betriebssitz (vom 24.08.2015)

- a. Straßen NRW, Betriebssitz vom 09.02.2015
- b. Straßen NRW, RNL RB vom 10.02.2015



Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Betriebssitz · Postfach 101653 · 45816 Gelsenkirchen

Stadt Wermelskirchen
Der Bürgermeister
Stadtverwaltung
42929 Wermelskirchen

Betriebssitz

Kontakt: Claudia Sigismund
Telefon: 0209-3808-176, Mobil: 0173-7011629
Fax: 0209-3808-
E-Mail: claudia.sigismund@strassen.nrw.de
Zeichen: 10000/21000.090/2.10.02.16/LAP Wermelski
(Bei Antworten bitte angeben.)
Datum: 24.08.2015

Lärmaktionsplan der Stadt Wermelskirchen Stufe II

Stellungnahme zum Entwurf Stand: Juni 2015

Ihr Schreiben vom 18.06.2015 – Az.: 61/

Hiesige Schreiben vom 09.02.2015 – w.o. und vom 10.02.2015 - 20600/2/Wu/2.10.02.1643/(LAP St 2 Werm.)

Sehr geehrte Frau Zemella,
sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

im Rahmen der Beteiligung zu o.a. Lärmaktionsplan wird seitens des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen wie folgt Stellung genommen:

die im Lärmaktionsplan empfohlenen Maßnahmen werden zur Kenntnis genommen, jedoch kann kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahmen vorausgesetzt werden. Die Aussagen aus den o.a. Schreiben haben weiterhin Gültigkeit, soweit sie im aktuellen Entwurf des LAP (Entwurfsstand Juni 2015) unberücksichtigt bleiben.

Darüber hinaus wird ergänzend zum aktuellen LAP-Entwurf (Stand Juni 2015) die nachfolgende zusätzliche Stellungnahme gegeben:

Zu Punkt 6.5.3 „Empfehlungen zu aktiven Schallschutzmaßnahmen“,
zu Punkt 6.6.3 „Empfehlungen zu passiven Schallschutzmaßnahmen“ und
zu Punkt 8.2 „Langfristmaßnahmen des Lärmaktionsplans Wermelskirchen“:

Bei allen drei o.g. Punkten wird zusätzlicher aktiver Lärmschutz an der Anschlussstelle Wermelskirchen für den Bereich Hünger angesprochen. Es wird dazu auf die Notwendigkeit einer noch durchzuführenden lärmtechnischen Überprüfungen verwiesen.

Zum lärmrechtlichen Sachverhalt im Bereich Hünger ist auf den Planfeststellungsbeschluss für den 6-streifigen Ausbau der A 1 von der Anschlussstelle Wermelskirchen bis zur Tank- und Rastanlage Remscheid hinzuweisen. Der PLAFE-Beschluss - datiert vom 12.06.2006 - liegt der Stadt Wermelskirchen vor (Beteiligung als Träger öffentlicher Belange).

Gemäß PLAFE-Beschluss erfolgt der Schutz der Wohnbebauung im Bereich Hünger vor dem Verkehrslärm der A 1 nicht durch aktivem Lärmschutz an der Fahrbahn, sondern durch passive

Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen Wohngebäuden. Grund dafür sind die topografischen Gegebenheiten, wonach mit Lärmschutzanlagen an der A1 keine ausreichende Wirksamkeit erreichbar ist, da die zu schützende Bebauung von Hünger deutlich höher als die Autobahn liegt. Die anspruchsberechtigen Gebäude, an denen die maßgebenden Lärmgrenzwerte der 16. BlmSchV überschritten waren, sind im PLAFE-Beschluss mit Straße und Hausnummer benannt worden, die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen sind inzwischen durchgeführt und abgeschlossen.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



(Sigismund)

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Betriebssitz · Postfach 101653 · 45816 Gelsenkirchen

Stadt Wermelskirchen

Der Bürgermeister
Stadtverwaltung
42929 Wermelskirchen

Betriebssitz

Kontakt: Claudia Sigismund
Telefon: 0209-3808-176, Mobil: 0173-7011629
Fax: 0209-3808-
E-Mail: claudia.sigismund@strassen.nrw.de
Zeichen: 10000/21000.090/2.10.02.16/LAP Wermelski
(Bei Antworten bitte angeben.)
Datum: 09.02.2015

Lärmaktionsplan der Stadt Wermelskirchen Stufe II

Stellungnahme zum Entwurf Stand: Oktober 2014

Ihr Schreiben vom 24.10.2014 – Az.: 66/

Sehr geehrte Frau Meuser,
sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

im Rahmen der Beteiligung zu o.a. Lärmaktionsplan wird seitens des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen wie folgt Stellung genommen:

die im Lärmaktionsplan empfohlenen Maßnahmen werden zur Kenntnis genommen, jedoch kann kein Einvernehmen in Bezug auf diese Maßnahmen vorausgesetzt werden.

Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation an Straßen, die im Zuständigkeitsbereich von Straßen.NRW liegen, richten sich nach den Regelungen und Regelwerken für die Straßenbauverwaltung. In diesem Fall sind die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der Berechnungsvorschrift „VBUS“ nicht maßgebend. Darüber hinaus sind die bau- und haushaltrechtlichen Voraussetzungen zu beachten, so dass Informationen zu geplanten Maßnahmen seitens Straßen.NRW grundsätzlich unter Vorbehalt stehen.

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A 1 von der AS Wermelskirchen bis zur Tank- und Rastanlage Remscheid wurde der Lärmschutz mit Planfeststellungsbeschluss vom 12.07.2006 nach den gesetzlichen Vorgaben der Lärmyversorgung abschließend geregelt. Da die im LAP angesprochenen „Maßnahmenbereiche“ sich in diesem Abschnitt befinden, werden die von Ihnen angesprochenen Maßnahmen zur Kenntnis genommen.

Die Angaben des Ausbaues der A 1 im Bereich zwischen der Anschlussstelle Wermelskirchen und der Tank- und Rastanlage Remscheid bezüglich

1. der Errichtung einer Lärmschutzwand auf dem Brückenbauwerk Höllenbach mit einer Höhe von 4,50 m im Rahmen der Sanierung der Brücke Höllenbach
2. der Abwicklung der Entschädigungen für den passiven Schallschutz an den Gebäuden im Bereich des Planfeststellungsabschnittes zwischen der Anschlussstelle Wermelskirchen und der Tank- und Rastanlage Remscheid

3. des aufgebrachten lärmindernden Fahrbahnbelages -2 dB(A) im Bereich des Planfeststellungsabschnittes zwischen der Anschlussstelle Wermelskirchen und der Tank- und Rastanlage Remscheid sind korrekt.

Allerdings ist bei der Durchsicht der Unterlagen aufgefallen, dass der in Karte 5 (Lärmpegel an bewohnten Gebäuden) vorhandene aktive Lärmschutz entlang der A 1 nicht vollständig dargestellt ist. So sind z.B. im Bereich „Wolfhagen“ die dort vorhandenen Lärmschutzwände – und Wälle nicht verzeichnet – und möglicherweise in der schalltechnischen Berechnung unberücksichtigt geblieben. Auf Seite 22/23 des LAP-Entwurfs ist dagegen unter Punkt 3.3 genau dieser aktive Lärmschutz im Text erwähnt.

Die Überprüfung der Lärm situation im Bereich der Wohnbebauung „Beutelshufe“ hat keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmsanierung nach derzeitiger Sach- und Rechtslage ergeben. Hier bitte ich die Aussage im Lärmaktionsplan dahingehend zu ändern.

Da sowohl planerische als auch bauliche Grundsätze zur Verminderung von Lärmemissionen in dem Lärmaktionsplan angesprochen werden, sind nachfolgende Aspekte im Zusammenhang mit Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen zu berücksichtigen:

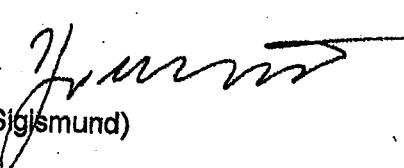
- Bei der Reduzierung von Fahrbahnbreiten ist die RAST zu beachten. Diese sieht eine Fahrbahnbreite von 6,50 m für Bundes- und Landesstraßen vor.
- Querungen wirken zwar Geschwindigkeitsdämpfend, jedoch wird durch das häufigere Anhalten und Anfahren wieder mehr Störgeräusche erzeugt. Unter Punkt 6.3 wird ausgeführt, die Geschwindigkeit konstant zu halten, denn „Störungen im Verkehrsablauf bewirken Beschleunigungs- und Bremsvorgänge, die besonders lärmintensiv sind“.
- Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) dienen nicht der Verkehrsberuhigung. Hier setzen die „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen R-FGÜ“ strenge Maßstäbe an.
- Die Beurteilung, ob ein Schutzstreifen erforderlich ist, hängt u. a. vom SV - Verkehr ab. Bei den Angaben der Verkehrsbelastung auf Seite 70 ist aber nur der % - Anteil nachts angegeben.

Hinsichtlich verkehrsrechtlicher Anordnungen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder LKW-Fahrverbote bitte ich zu berücksichtigen, dass hierdurch der widmungsrechtliche Zweck einer Bundesfern- oder Landesstraße oftmals in Frage gestellt wird. Zudem kann eine Verlagerung des Verkehrs durch eine Beschränkung stattfinden, die eine Mehrbelastung an anderer Stelle hervorruft. Bei straßenversrechtlichen Maßnahmen ergeben sich die Anordnungsvoraussetzungen aus der Straßenverkehrs-Ordnung und den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien –StV vom 23.07.2007).

Eine ergänzende Stellungnahme zu den angesprochenen Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen werden Sie von der Regionalniederlassung Rhein-Berg unmittelbar erhalten.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


(Sigismund)

1.) Vermerk:

Kontakt: Thorsten Wurm

Telefon: 02261/89-258

@-mail: thorsten.wurm@strassen.nrw.de

Az.: 20600/2/Wu/2.10.02.16(LAP St 2 Werm.)

Lärmaktionsplan, Stufe 2 der Stadt Wermelskirchen

Schreiben der Stadt Wermelskirchen vom 24.10.2014 an die RNL Rhein-Berg

Stellungnahme der RNL Rhein-Berg, Stufe 2 der Stadt Wermelskirchen [ergänzend zur Stellungnahme des BS Ge vom 09.02.2015, Az.: 1000/2100.090/2.10.02.16/LAP Wermelski]

Mit Schreiben vom 24.10.2014 (Az.: 66/) hat die Stadt Wermelskirchen den Entwurf zur Lärmaktionsplan Stufe 2 der Regionalniederlassung Rhein-Berg mit Bitte um Stellungnahme vorgelegt.

Die nachfolgende Stellungnahme bezieht sich ausschließlich auf die Bereiche des Landes- Und Bundesstraßennetzes, welches durch die LANUV im Rahmen der Stufe 2 kartiert wurde (Kartierungsvoraussetzungen siehe auch Kapitel 2.1. des Vorlageberichtes). Diese beziehen sich auf („Teil“-) Bereiche der B 51 (n), die L 157 und L 101. Dies ist insofern von Belang, da in der Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe auch Kapitel 4 bis 7.2) teils Straßen Bereiche angesprochen wurden, die nicht in der Baulast von Straßen NRW stehen, bzw. die nicht Gegenstand der Kartierung Stufe 2 der LANUV sind.

Die Stadt Wermelskirchen hat die LK Argus Kassel GmbH mit der Ausarbeitung beauftragt – Herr Dipl.-Geogr. Holger Heering hat im Mai/Juni 2014 für benötigte Grundlagendaten Kontakt mit der RNL RB aufgenommen (Zuständigkeiten, Kontaktdaten, geplante/durchgeführte Baumaßnahmen an den Bundes- und Landesstraßen).

Anhand der Eingangsdaten, die das LANUV NRW als Shape-Dateien der Stadt Wermelskirchen für das Aufstellen eines schalltechnischen Modells zur Verfügung gestellt hat, hat die LK Argus Kassel GmbH die Lärmkartierung gem. § 47 BlmSchG durchgeführt. Die Lärmdataen wurden anhand der Vorläufigen Berechnungsmethode für Umgebungslärm an Straßen (VBUS) berechnet. Die Berechnung erfolgt für den 24-Stunden-Zeitraum (LDEN) und den Nacht-Zeitraum (LNight) (siehe auch Kapitel 2 des Vorlageberichtes – Analyse der Lärm situation).

Die Eingangsdaten der LANUV wurde von dem Ing. Büro auf Plausibilität geprüft und Fehler oder unrealistische Annahmen (z. B. Geschwindigkeiten) korrigiert.

Für die Lärmaktionsplanung wurden von der Stadt Wermelskirchen die Auslösewerte LDEN/Lnight von 70 (65) dB(A) bzw. 65 (60) dB(A) festgelegt (siehe auch Kapitel 1.5 des Vorlageberichtes - Auslösewerte der Lärmaktionsplanung). Die „geklammerten Werte“ entsprechen hier dem Entwurf des Runderlasses aus 2012, der 5 dB(A) niedrigeren Auslösewerte vorsieht. Dieser Runderlass wurde allerdings nicht verabschiedet.

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen nimmt die im Lärmaktionsplan der Stadt Wermelskirchen festgesetzten Maßnahmen zur Lärminderung zur Kenntnis. Jedoch kann für diese Maßnahmen kein Einvernehmen mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen vorausgesetzt werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass für den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen für die Errichtung von Lärmschutz an bestehenden Bundesfern- und Landesstraßen die Regelungen der Lärmsanierung maßgeblich sind. Die Auslösewerte der Lärmsanierung für Bundesfernstraßen sind in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 - festgesetzt. Mit Verabschiedung des Bundeshaushaltes 2010 durch den Deutschen Bundestag sind die Auslösewerte zur Lärmsanierung für Bundesfernstraßen - wie bereits im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II vom 27.08.2009 angekündigt - um 3 dB(A) gesenkt worden. Für Landesstraßen sind mit Verabschiedung des Landeshaushalt 2011 die Auslösewerte um 3 dB(A) abgesenkt worden. Erst bei Überschreiten der Lärmsanierungswerte sind Maßnahmen zur Lärminderung nach den Regelungen der Lärmsanierung möglich. **Nach den VLärmSchR 97 wird die Lärmsanierung als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltrechtlicher Regelungen gewährt.**

Die Lärmsanierung dient der Verminderung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt. Die Regelungen zum Verfahrensablauf ergeben sich aus den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR-97 in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS-90). Eine der Grundvoraussetzungen ist, dass der Beurteilungspegel einen der maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet.

Zur Einschätzung der Lärmsituation werden die Beurteilungspegel mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen (SV-Zählung 2015 sobald verfügbar, da teils rückläufige Verkehrsentwicklungen im untergeordneten Netz) nach dem in den RLS-90 (*Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen*) vorgeschriebenen Verfahren berechnet und den festgelegten Immissionswerten gegenübergestellt. In die lärmtechnische Berechnung fließt u. a. die Verkehrsbelastung in Form des Durchschnittlichen Täglichen Verkehrs mit den entsprechenden Schwerlastverkehren ein. Das Berechnungsverfahren gemäß der RLS-90 sieht aufgrund der Verkehrsbedeutung der Motorräder (Verteilung am Gesamt-Verkehrsaufkommen, jahreszeitliche Verteilung) keine separate Berücksichtigung vor.

Die nach diesen Richtlinien berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsbedingungen können besonders in Bodennähe und in Abständen über etwa 100 m deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Daher ist ein Vergleich von Messwerten mit den nach diesen Richtlinien berechneten Werten nicht ohne weiteres möglich (siehe auch vorgeschlagene Schallpegelmessverfahren für Motorräder).

Aus den Angaben der Lärmkartierung kann somit noch keine Betroffenheit nach den Kriterien der Lärmsanierung abgeleitet werden. Vielmehr wird eine zusätzliche Betrachtung der Lärmsituation nach den Regelungen der Lärmsanierung notwendig, da die Vorgaben aus der Umgebungsrichtlinie nicht für Bundesfern- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes maßgeblich sind.

Da die Angaben in der Lärmkartierung zum L_{night} in etwa mit dem Nachtpegel gemäß der RLS-90 vergleichbar sind (abhängig von der Genauigkeit und Vollständigkeit der Eingabedaten bei der LANUV-Berechnung), können diese aus der Lärmkartierung als erster Anhaltspunkt für eventuelle Betroffenheiten im Rahmen der Lärmsanierung herangezogen werden, so dass sich betroffene

Eigentümer zwecks genauer Klärung der Voraussetzungen einer Lärmsanierung an den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (regionale Zuständigkeit – Regionalniederlassung Rhein-Berg) wenden können.

Die RNL RB möchte auch die Stadt Wermelskirchen darauf aufmerksam machen, dass aus einer Steigerung der Lärmeinwirkungen auf die "ruhigen Gebiete", resultierend aus der allgemeinen Verkehrsentwicklung auf den bestehenden Straßen, kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmsanierung entsteht.

Nach Meinung des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen wird der **widmungsrechtliche Zweck einer Bundes- oder Landesstraße oftmals durch verkehrsrechtliche Anordnungen in Frage gestellt (hier für die L 157 und L 101 geplant)**. Zudem kann durch eine Beschränkung des Verkehrs eine Verlagerung stattfinden, die eine Mehrbelastung an anderer Stelle hervorruft. Geschwindigkeitsbegrenzungen können dann in Betracht kommen, wenn u.a. die Lärmrichtwerte der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ („Lärmschutz-Richtlinien-StV“; Verkehrblatt 2007, S. 767) überschritten werden, der LKW-Anteil unter 10 % liegt und der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) (Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann. Für verkehrsrechtliche Anordnungen sind die jeweiligen Straßenverkehrsbehörden zuständig.

Offenporige Asphalte, wie auch andere **Lärm mindernde Beläge**, wie z.B. Splittmastixasphalt und Asphaltbeton erzielen ihre gewünschte Wirkung dann, wenn die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt (siehe auch vorgeschlagene Oberflächensanierungen im Bereich der L 157). Sobald eine Deckensanierung in dem betroffenen Abschnitt ansteht, wird auch die Möglichkeit des Einsatzes von lärmindernden Fahrbahnoberflächen geprüft. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.

„Auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen, Bauliche Maßnahmen an der Fahrbahnoberfläche (Fahrbahnbetrag)“ ist zu bemerken, dass gemäß der Rechenvorschrift RLS-90, Tabelle 4 nur bei Fahrgeschwindigkeiten über 60 km/h und nur bei bestimmten Belägen eine Lärminderung in der Berechnung berücksichtigt werden darf (Korrekturbeiwert D_{Stro}). Für Stadtstraßen gibt es bisher **keine anerkannten lärmarmen Bauweisen, die bei Einsatz eine Lärminderung von > 2 dB(A) verursachen**.

Nachstehend möchte ich speziell auf folgende Punkte in Ihrem Bericht eingehen:

Zu Punkt 2.1.1 „Eingangsdaten der Lärmkartierung, Lärmschutzeinrichtungen“ ist anzumerken, dass sich laut NWSIB an der L 101 keine Schallschutzeinrichtungen in der Baulast des LS NRW befinden (Vermutung – hier handelt es sich um private Anlagen, Anlagen der Kommune).

Zu Tabelle 3 – die dargestellten Betroffenheitszahlen stimmen ungefähr mit dem Bericht der LANUV überein (siehe auch abweichende Berechnungsannahmen, 2.1.1 Eingangsdaten der Lärmkartierung).

Zu Karte 5 – die Kartierungsergebnisse L_{Night} nach VBÜS korrespondieren mit den berechneten Nacht Beurteilungspegeln gemäß der RLS 90; dies haben bereits abgewickelte Lärmsanierungs-Einzelanträgen an der L 157 im Bereich Burger Str. und Ostringhausen in den letzten Jahren gezeigt.

Zu Punkt 2.2.2 „Räumliche Betroffenheitsanalyse - Lärmbetroffene sensibler Einrichtungen“ ist darauf hinzuweisen, dass der Bericht der LANUV in diesem Punkt abweicht.

Zu Punkt 3.1.1 „Fahrbahnsanierung / Landesstraßenerhaltungsprogramm“ – vorhandene Planungen – siehe meine vorangegangenen Ausführungen zu bauliche Maßnahmen an der Fahrbahnoberfläche.

Zu Punkt 3.4 „Passiver Schallschutz“ – umgesetzte Maßnahmen an der A 1 und B 51 (n) ist anzumerken, dass es sich hier um Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge gehandelt hat (nicht um punktuelle Einzelanfragen zur Lärmsanierung)!

Zu Punkt 3.6 „Geplante Maßnahmen“ möchte ich darauf aufmerksam machen, dass für diese Maßnahmen kein Anspruch auf Umsetzung besteht. Zur Umsetzung sind die Rechtskraft eines Planfeststellungsbeschlusses (Ausbau- und Neubaumaßnahmen), die Entscheidung zur Verwirklichung und Finanzierungszusage des Vorhabenträgers notwendig.

Zu Punkt 4.2.1 „Laute Orte und Maßnahmenvorschläge des Lärmforums“ ist anzumerken, dass die L 409 (Preyersmühle / Dhünn) sowie die Ortsdurchfahrt Stumpf aufgrund der Verkehrsbelastung nicht von der Lärmkartierung erfasst wurde.

Insbesondere die Lärmbedrotheit an der L 409 (Motorräder) im Bereich Höhe Wermelskirchen-Dhünn wurde 2013 von der RNL RB untersucht – ich verweise hier auf das Schreiben an die Stadt Wermelskirchen, Untere Straßenverkehrsbehörde, Hr. Bärwald (Az.: 20600/2/Wu/2.10.02.14/L409 (Abs 3)). Beachten Sie bitte meine vorangegangenen Ausführungen zu Schallpegelmessungen [siehe auch die Ergebnisse Kapitel 4.2.3 – Ergebnisse der Online-Beteiligung, Abbildung (als störend empfundene Fahrzeugart – Schwerpunkt Motorrad) und Abbildung 11 (Zeitraum der Lärmbelästigung – Schwerpunkt Wochenende (Motorradlärme))].

Für die gewünschten Lückenschlüsse an der B 51 (n) gelten die Festlegungen des PLAFE-Beschlusses vom 16.11.1998 (hier ist die Bemessung des Schallschutzes auf Lärmvorsorge erfolgt)!

Zu Geschwindigkeitsbeschränkungen von 50 auf 30 km/h (bzw. 70 auf 50 km/h) siehe meine vorangegangenen Ausführungen zu verkehrsrechtlichen Anordnungen und dem Widmung rechtlichen Zweck der Landes- und Bundesstraßen.

Zu Tabelle 14 – „Maßnahmenvorschläge (ohne ausschließlich Motorräder)“ sind folgende Aspekte zu den geäußerten Wünschen aus der Bevölkerung grundsätzlich festzustellen:

- Aufforstungen haben schalltechnisch (gem. RLS 90) keine Bedeutung.
- Der Ortsteil Hünger bietet seitens der L 157 (Straße / Gebäudebestand) keine Möglichkeiten für akt. LS durch den Straßenbaulastträger. Dies gilt ebenfalls für die Ortsteile Tente und Burger Straße.
- Die Burger Straße ist seitens der Lärmquelle B 51 n über den PLAFE Beschluss mit abgedeckt (teils aktiver LS vorhanden).

Zu Abbildung 15 – „Lärminderungspotential“ ist anzuführen, dass der lärmarme Fahrbahnbelag LOA 5D nicht zu einer anerkannten Bauweise des LS NRW gehört (siehe auch die vorangestellten Aussagen zu anerkannt lärmarmen Bauweisen gem. RLS 90).

Zu Punkt 6.2.4 „Empfehlungen zur Geschwindigkeitsreduzierung sowie Geschwindigkeitsüberwachungen“ sind die vor genannten Einschränkungen gültig.

Der Punkt 6.3.2 „Empfehlungen zur Verkehrsverstetigung“ bedingt eine Optimierung der Signalzeitenpläne vorhandener LSA-Anlagen; dies liegt in der Zuständigkeit der StV-Ämter – sind

funktionale Anpassungen an den LSA-Anlagen selbst erforderlich (z.B. Steuergeräte, LSA-Signalgeber etc.) führt diese der LS NRW per StV-rechtlicher Anordnung durch.

Das angesprochene LSA-System umfasst ca. 15 LSA-Anlagen, die hintereinander geschaltet sind (Baujahr 2003 bis 2006, mit LED-Technik, teils Video Detektion) - die für mobilitätsbehinderte Menschen optimierte Anlage ist hier der "Schwachpunkt" in der "Grünen Welle"!

Zu Punkt 6.4.2 „Hinweise zur lärmarmen Straßenraumgestaltung“ in Form der pauschalisierten Aussage zur Reduzierung der Fahrbahnbreite (z. B. durch die Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer) kann auf **klassifizierten Straßen** nie eine verbleibende Rest **Fahrbahnbreite zwischen den Borden** von 6,00 m bedeuten (Sicherheitsrisiko). Vielmehr sind die erforderlichen Rahmenbedingungen des Streckenabschnittes (Netzbedeutung – Einordnung nach der RIN, Verkehrsbelastung, SV-Anteil, Längsneigungsverhältnisse etc.) genauestens zu analysieren, welche Art der Radverkehrsführung erforderlich ist. Es gelten die einschlägigen Richtlinien (z. B. die RAST) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (EAR). Die Anlage von Schutzstreifen in Steigungsstrecken wird gemäß der RAST – hier z. B. die L 157 bei einer Verkehrsbelastung im DtV von > 15.000 Kfz/24h und SV Anteilen bis 5 % nicht für sinnvoll erachtet. Demnach empfiehlt die RAST bei Kraftverzeugverkehrsstärken über 1.000 Kfz/h eine bauliche Separierung (siehe 5.1.2 der RAST 2006 - Entwurfs- und Abwägungsgrundsätze der empfohlenen Querschnitte) und eine **asymmetrische Radverkehrsführung** (siehe auch Tabelle 30 der RAST 2006).

Zu Punkt 6.4.2 „Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger im Längsverkehr“ ist zu bemerken, dass dort die Mitbenutzung von Gehwegen zum Parken meist aus dem Grund von den StV-Ämtern angeordnet wird, wo der Parkdruck groß ist und vorhandene Fahrbahnbreiten eine Anlage von Parkbuchten oder das Parken in abmarkierten Bereichen auf der Fahrbahn nicht zulässt. Dies würde auch bedeuten, dass die Stadt Wermelskirchen ihre Parkraumbewirtschaftung neu zu überdenken hat. Dasselbe gilt teils auch für kombiniert Nebenanlagen, auf denen die Radfahrer mit geführt werden sollen.

Da die Schall Minderungseffekte bei diesen Maßnahmen nur gering sind, sollte dieser Ansatz nur bei minimalen Überschreitungen der Auslösewerte in Betracht gezogen werden.

Zu Punkt 6.4.2 – „Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger im Querungsverkehr“ ist an zu führen, dass diese Aussage sehr pauschal zu werten ist - die übergeordneten Straßen erfüllen hauptsächlich eine Verbindungsfunction - d. h. hierzu müssen für die Straßenanlagen nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßen) Qualitätsstufen im Verkehrsablauf erreicht werden; bei hohem (ungeregelten) Querungsdruck kann sich dieser Geschwindigkeitsdämpfungseffekt negativ auf die Verkehrsverstetigung auswirken bzw. bewirken, dass es zum "Verkehrsinfarkt" kommt!

Querungshilfen in Form von Mittelinselfen bedingen ein Abrücken der Fahrbahnräder in Richtung Nebenanlagen (Verschwenkungs- bzw. Verziehungsbereiche), d. h. der Verkehr rückt näher an die vorhandene Bebauung heran (kontra produktiv).

Zu Punkt 6.4.2 – „Parkstreifen“ ist anzumerken, dass bauliche Gestaltungen nur dann zu bevorzugen sind, wenn die baulichen Anpassungen gering sind (z. B. keine Änderung der Wasserführung und Entwässerungseinrichtungen). Des Weiteren sollte ausgeschlossen werden, dass bei Pflasterungen (mit grober Textur) die Mitbenutzung durch den fahrenden Verkehr erfolgt (siehe auch Tabelle 4 der RLS 90 – schlechte D_{Stro} Werte von Pflasterbelägen mit ungünstiger Oberflächenstruktur).

Zu Punkt 6.5.1 – „Konzept aktiver Lärmschutz (Grundsätze und Wirkung)“ ist zu bemerken, dass bei der Konzeptionierung von aktiven Maßnahmen neben der **baulichen Realisationsmöglichkeit** auch die **Verhältnismäßigkeit nach § 41 BIMSchG Absatz (2)** abzuprüfen ist (Kosten der Schutzmaßnahme muss im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen).

Folgend ist zu beachten, dass für den Betroffenen bei parallel liegenden Schallquellen (hier z. B. die B 51n (Dellmannstraße) und innerstädtische Straßen Friedrichstr. Eich etc.) ein subjektiver Überlagerungseffekt eintreten kann.

Wichtig ist der Aspekt, dass Schallreflektionen vorhandener / geplanter Lärmschutzwände den Lärmeindruck nicht verstärken.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen können nicht nur im Bestand Straße / Bebauung durch den Straßenbaulastträger sinnvoll, sondern auch bei geplanten Erschließungs-Maßnahmen der Kommune im Rahmen der Bauleitplanung (Immissionsschutz) erforderlich sein.

Nachträglich privat initiierte Maßnahmen der Bürger bedürfen einer intensiven baurechtlichen Beratung durch die Kommune, da hier (meist) das BauGB greift (siehe auch § 63 bzw. § 65 BauO NRW) – des Weiteren sind weitere planungsrechtliche Vorgaben (z. B. Satzungen, etc...) zu beachten.

Zu Punkt 6.6 „Konzept passiver Schallschutz“ ist an zu merken, dass hier versäumt wurde zu erwähnen, dass im Rahmen der PLAFE zur A 1 sowie der B 51 n bereits passiver Schallschutz im Rahmen der Lärmvorsorge abgewickelt wurde. Die Verträge, die zwischen dem Straßenbaulastträger und den Betroffenen abgeschlossen wurden, beinhalten grundsätzlich eine Sperrklausel - demnach kann passiver LS in Bezug auf den PLAFE-Beschluss nur einmal den Betroffenen gewährt werden.

In Bereichen rechtskräftiger Bebauungspläne oder Satzungen können bereits durch die Kommune Vorgaben für passiven Schallschutz vorgegeben und umgesetzt worden sein.

Zu Punkt 7. 2 „Motorradlärm“ wird auf die vorangegangenen Ausführungen hingewiesen – die Ordnung rechtliche Sanktionen durch Schallmessungen durch die Polizei / Ordnungsämter (und deren rechtliche Akzeptanz) ist mir unbekannt. Modellversuche sollten aus meiner Sicht in Verbindung und in Absprache mit dem Verkehrsministerium bzw. den entsprechenden Forschungseinrichtungen erfolgen.

Nachfolgend wird nochmals auf die nachfolgende Maßnahmenliste (siehe die nachfolgend Seite) eingegangen:

Zu 1) Lärmreduzierung durch Geschwindigkeit begrenzende Maßnahmen in Teilbereichen auf der – B 51 und L 157. Es wird in Zweifel gezogen, dass die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen „eine wahrnehmbare Schallpegelsenkung von 3dB(A)“ zur Folge haben werden.

Zu 2) Bezuglich der angeführten Oberfächensanierungen wird auf Tab. 4 der RLS 90 verwiesen; das angeordnete Geschwindigkeitsniveau beträgt 50 km/h.

Um die Flut der zu erwartenden Anfragen aus dem gesamten Zuständigkeitsbereich systematisch bearbeiten zu können, beabsichtigt der Landesbetrieb, auf der Grundlage der Lärmkartierung der Stufe 2 eine Prioritätenliste zu erstellen (Anzahl der voraussichtlichen Betroffenheiten und Grad der Betroffenheit) und die einzelnen Gebiete entsprechend dieser Reihenfolge nacheinander zu untersuchen.

Da es sich beim Lärmschutz nach Lärmsanierungskriterien um eine freiwillige Leistung des Bundes und Landes im Rahmen haushaltrechtlicher Regelungen handelt, soll mit dieser Vorgehensweise erreicht werden, dass die zur Verfügung stehenden Haushaltssmittel zuerst für die am stärksten betroffenen Bereiche eingesetzt werden.

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Oktober 2014

• Tabelle 21: Integriertes Gesamtkonzept Lärmaktionsplan Wermelskirchen - Maßnahmenempfehlungen nach Maßnahmenbereichen

Strasse/nam	Bereich	Länge in m	Priorität	Maßnahmenempfehlungen / Prüfaufträge	Verkehrsverstärkung
L 157 Burger Straße	Bandwirkenstraße - B 51 Dellmannstraße	371	1	E _{so} 1)	
L 157 Dabring- hauser Straße	40 m nördlich Eich - Jahnstraße	148	1	E	
L 157 Dabring- hauser/ Höffing- hauser Straße	25 m südlich Danziger Straße - Luisenstraße	298	1	E _{so} 1) ①② E E	
L 157 Ostringhausen	50 m westlich Ostring- hauser Gasse - Bandwirkenstraße	288	2	G/ E 2)	E
L 157 Hüniger	A 1 - Bollinghausen	146	2	G/ E 2)	
B 51 Neuenhöhe	Am Kirchbaum - 300 m östlich Wüstenhof	438	2	E _{so} ①② 1)	
B 51 Neuenhöhe	Emil-Lux-Straße - 70 m östlich Töckelhausen	569	2	E _{so} ① 1)	
A 1	Bereich im Wohlagen	374	3	R	R _A / G/E
B 51 Tente	Höhe Postweg - Bähringhausen	291	3	R V	P
B 51 Neuenhaus	50 m westlich Kirchweg - Lange Heide	319	3	E	
A 1	Bereich Abfahrt Wermelskirchen	274	3	R	A
B 51 Tente	Tenter Hof - 100 m nordöstlich in den Birgden	450	3	R V	P
L 157 Dabring- hauser Straße	Jahnstraße - 25 m südlich Danziger Straße	200	3	E	

R: bereits realisierte Maßnahme

G: Geplante Maßnahme 2018

E: Empfehlung des Lärmaktionsplans bis 2018 (kurz- bis mittelfristige Maßnahmen)

E: Empfehlung des Lärmaktionsplans ab 2018 (langfristige Maßnahme)

①: empfohlene Maßnahme betrifft Teilbereich des Maßnahmenbereichs zur Lärmaktionsplanung

②: nachts

86

Aufgestellt:

gez. Thorsten Wurm

(Thorsten Wurm)

Einverstanden:

gez. Peter Felsenheim

(Peter Felsenheim)

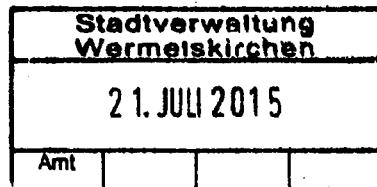
Anlage:

- ❖ **Karte 5 zum LAP Wermelskirchen - LNight max am Gebäude**
- ❖ **Karte 8 – Empfehlungen zu kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen in den Maßnahmenbereichen**
- ❖ **Karte 9 – Gebietskulisse ruhiger Gebiete in Landschaftsräumen**

III. Wuppertaler Stadtwerke (WSW) (vom 20.07.2015)

WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH
42271 Wuppertal

Stadt Wermelskirchen
Amt für Stadtentwicklung
Telegrafenvstr. 29 – 33
- Frau Brigitte Zemalla -
42929 Wermelskirchen



Ansprechpartner(in)
Herr Reidenbach
Kontakt
wolfgang.reidenbach@
wsw-online.de
Tel.: 0202 569-78 57
Fax: 0202 569-40 66
Datum
20.07.2015

Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Offenlage
Hier: Lärmaktionsplan Straßenverkehr (Stufe 2) für die Stadt Wermelskirchen

Ihre Zeichen
Az.: 61/ 18.06.2015
Unsere Zeichen
021/2 Rei

Sehr geehrte Frau Zemalla,
oben angegebene Angelegenheit bearbeiten wir für die

WSW Energie & Wasser AG
Bromberger Straße 39 - 41, 42281 Wuppertal,

(früher: Wuppertaler Stadtwerke AG), die für die Energieversorgung und Stadtentwässerung zuständig ist.

Für die WSW Energie & Wasser AG teilen wir Ihnen mit, dass weder Bedenken noch Anregungen zu den bekannt gegebenen Planungen vorzubringen sind.

Für die **Stadt Wuppertal**,
Johannes-Rau-Platz 1, 42275 Wuppertal,

die für die Wasserversorgung zuständig ist, teilen wir Ihnen im Namen der Betriebsführerin „WSW Energie & Wasser AG“ mit, dass auch hier keine Bedenken oder Anregungen zu den bekannt gegebenen Planungen vorzubringen sind.

Für die **WSW mobil GmbH**,
Bromberger Straße 39 - 41, 42281 Wuppertal,

die für den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs zuständig ist und Teilrechtsnachfolgerin der Wuppertaler Stadtwerke AG (jetzt: WSW Energie & Wasser AG) ist, teilen wir Ihnen mit, dass ebenfalls keine Bedenken oder Anregungen zu den Planungen vorzubringen sind.

WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH
Bromberger Straße 39 – 41
42281 Wuppertal
Tel.: 0202 569-0
Fax: 0202 569-4590
www.wsw-online.de
wsw@wsw-online.de

Bankverbindung
Stadtsparkasse Wuppertal,
IBAN DE81 3305 0000 0000 1942 74
BIC WUPSD33

Aufsichtsratsvorsitzender
Dietmar Bell

Geschäftsführer
Andreas Feicht (Vorsitzender)
Wolfgang Herkenberg
Markus Schiomski

Registergericht
Amtsgericht Wuppertal HRB 20118
USt.-IdNr.: DE 253012895
USt.-Nr.: 131/5937/1024
Gläubiger-ID.-Nr.
DE83WSW00000007585

Zertifiziert nach:
DIN EN ISO 9001

Für die

Bergische Trinkwasser Verbund-GmbH,
Bromberger Straße 39 - 41, 42281 Wuppertal,

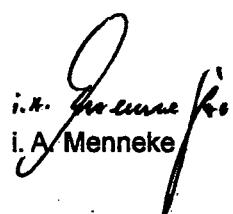
Seite 2/2

deren Betriebsführung der WSW Energie & Wasser AG obliegt, teilen wir Ihnen im Namen des Fachbereiches 12/331 (Wasserwerk Darbringhausen, Fernwasserversorgung) mit:

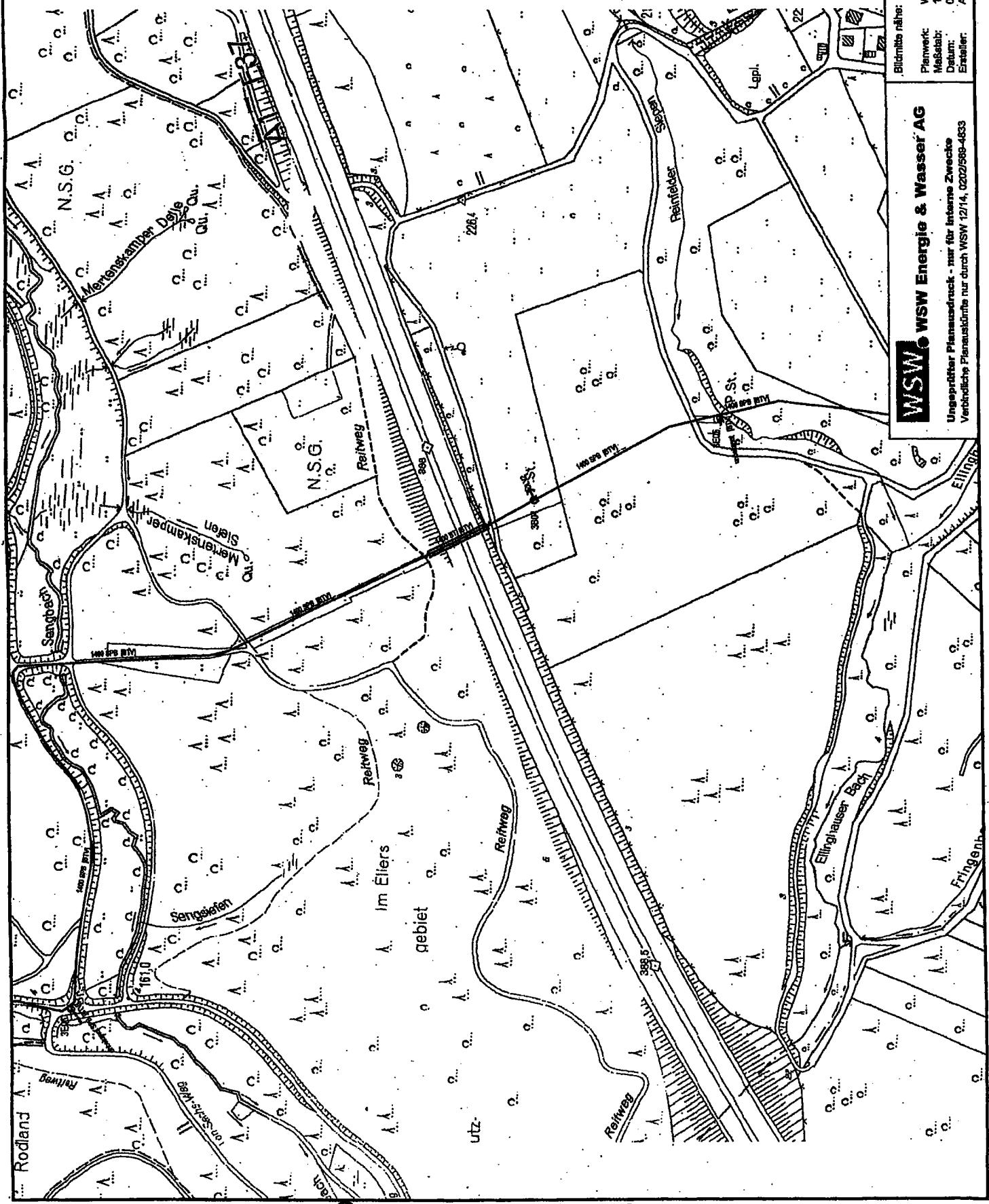
Im Bereich des Lärmschutzplanes Wermelskirchen kreuzt die Trinkwasserleitung DN 1400 der BTV, die B51 im Bereich Schwarze Delle und die A1 im Bereich Sengbach. (siehe beigefügte Pläne)

Bei Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des 8m breiten Schutzstreifens sind die Baumaßnahmen mit dem Fachbereich 12/33 abzustimmen.

Mit freundlichen Grüßen
WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH


i. A. Menneke


i. A. Reidenbach



WSW WSW Energie & Wasser AG

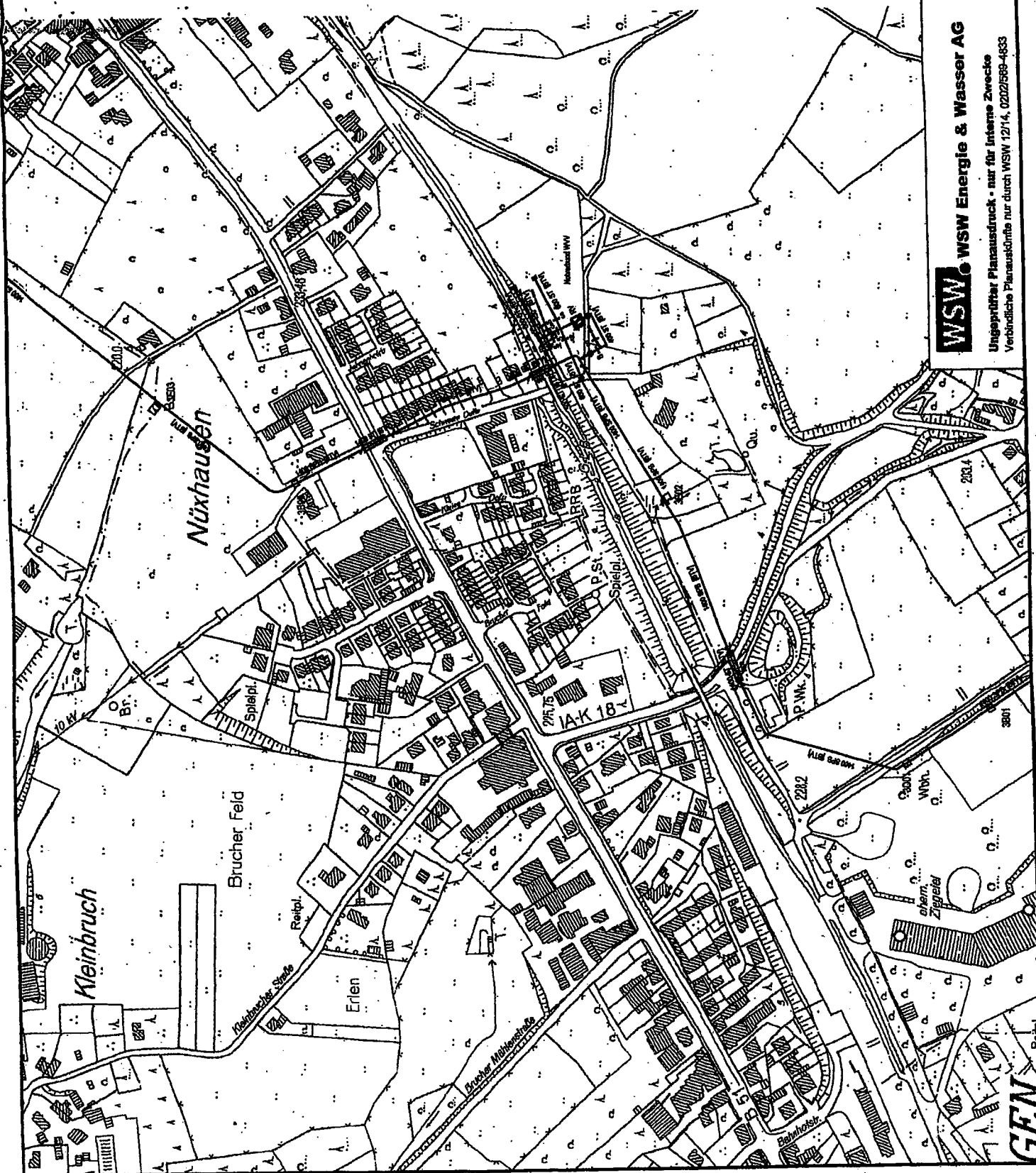
Ungesetzlicher Planausdruck - nur für interne Zwecke
Verbindliches Planenstruktur nur durch WSW 12/14, 0202/588-4833

Blickricht. Nähe:

Wasser
Planausdruck:
Maßstab:
Datum:
Bearbeiter:

1:3192
07.07.2015

Andreas Mager



WSW WSW Energie & Wasser AG

Ungeprüfter Planausdruck - nur für Interne Zwecke
Verbindliche Planausdrücke nur durch WSW 12/14, 0202589-4833

Bildmittl. nahe Schwarze Delle 16
Wertheimkirchen
Wasser
1:3192
07.07.2015
Andreas Meger
Planiert:
Datum:
Ersteller:

GFM

IV. Stadt Solingen (vom 29.07.2015)

Solingen

Stadt Solingen · Der Oberbürgermeister 67 42601 Solingen

Stadtverwaltung Wermelskirchen
Amt für Stadtentwicklung
Frau Zemella
Telegrafstraße 29-33
42929 Wermelskirchen

Stadtverwaltung Wermelskirchen			
03. AUG. 2015			
Amt			

STADTDIENST NATUR UND UMWELT

Gebäude Bonner Str. 100
Zimmer 246
Telefon 0212 - 290 0
Durchwahl 290 6552
Fax 0212 290 74 6552
Mail m.kistenich@solingen.de
Es berät Sie Matthias Kistenich
Sprechzeiten donnerstags von 8.00 Uhr bis 12.00 Uhr
und nach Vereinbarung

Ihr Schreiben

Mein Zeichen

Solingen, 29. Juli 2015

Stellungnahme zum Lärmaktionsplan Straßenverkehr (Stufe 2) für die Stadt Wermelskirchen Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Offenlage

Sehr geehrte Frau Zemella,

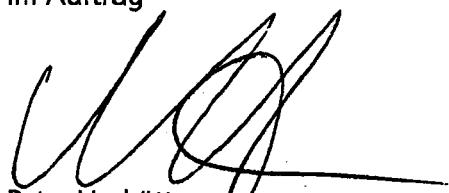
die Belange der Stadt Solingen werden durch die Maßnahmenvorschläge im LAP Wermelskirchen weitestgehend nicht berührt.

Allerdings möchte ich Sie darum bitten, insbesondere im Bereich der A1, südlich der L157 (Ortslage Solingen-Oberburg, Wermelskirchener Straße) zu prüfen, ob die Lärmberroffenheitsanalyse (vgl. Karte 6) hier bis auf das Solinger Stadtgebiet ausgedehnt werden kann.

Hintergrund dieser Bitte sind Beschwerden über zunehmende Lärmbelästigungen durch die A1 von Anwohnern der Talsperrenstraße im Solinger Ortsteil Oberburg.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Peter Vorkötter
Stellvertretender Stadtdienstleiter

V. Industrie- und Handelskammer zu Köln (vom 02.09.2015)

IHK Köln | Geschäftsstelle Leverkusen/Rhein-Berg
An der Schusterinsel 2, 51379 Leverkusen

Stadt Wermelskirchen
Amt für Stadtentwicklung
Telegrafenstr. 29-33
42929 Wermelskirchen

Ihr Zeichen | Ihre Nachricht vom
61/ | 18.06.2015

Unser Zeichen | Ansprechpartner
Holt | Sebastian Holthus

E-Mail
sebastian.holthus@koeln.ihk.de

Telefon | Fax
+49 2171 4908-903 | +49 2171 4908-909

Datum
2. September 2015

**Lärmaktionsplanung Straßenverkehr (Stufe 2) für die Stadt Wermelskirchen
Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange im Rahmen der Offenla-
ge**

Sehr geehrte Damen und Herren,

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. Die Reduktion und Verlagerung von Verkehrsströmen darf nicht zu wirtschaftlichen Schäden der betroffenen Unternehmen führen. Als Vertreterin der regionalen Wirtschaft möchten wir die Belange der Unternehmen vor Ort beim Lärmaktionsplan der Stadt Wermelskirchen berücksichtigt wissen.

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.

Unter 6.2 (Geschwindigkeitskonzept) wird die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in drei Teilbereichen vorgeschlagen. Die Geschwindigkeitsverringerung kann neben der erwünschten Lärminderung auch eine Verschlechterung des Verkehrsflusses hervorrufen. Daher ist diese Maßnahme im jeweiligen Einzelfall genau zu prüfen, gegebenenfalls durch weiter technische Maßnahmen (z.B. Ampelschaltungen) zu ergänzen und nach einem nicht zu lang gewählten Zeitraum hinsichtlich des Verkehrsflusses zu überprüfen.

In Kapitel 6.4 (Konzept zu straßenräumlichen Maßnahmen) werden 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.

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 Verkehrsmengen vorgesehen. Um einen reibungslosen Verkehrsfluss nicht zum Erliegen zu bringen und Verkehr nicht auf untergeordnete Straßen zu verlagern, sind alle Maßnahmenvorschläge in Einzelfallprüfungen abzuwägen. Alle die Wirtschaft betreffenden Maßnahmenvorschläge sollten im Dialog mit der Wirtschaft überprüft werden.

Mit freundlichen Grüßen

Industrie- und Handelskammer zu Köln
Im Auftrag



Dipl.-Geogr. Sebastian Holthus
Referent | Leiter Standortpolitik
Geschäftsstelle Leverkusen/Rhein-Berg

Entwurf Lärmaktionsplan Straßenverkehr (Stufe 2) für die
Stadt Wermelskirchen:

Anregungen und Stellungnahmen der **Öffentlichkeit**
zur **Offenlage** vom 24. Juni bis 2. September 2015

Aus Datenschutzgründen sind die personenbezogenen Daten anonymisiert

Zemella, B.

Von: formmailer@kdvz.de
Gesendet: Sonntag, 28. Juni 2015 22:47
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

1

Ihre Nachricht An der B51 Neuenhöhe hat der Lärm durch den erhöhten Verkehr zugenommen. Auch der LKWVerkehr ist sehr angestiegen seit dem Bau des Logistik Lagers Lux. Wir sind der Meinung das der Austausch einer neuen Asphaltdecke z.B Flüsterasphalt den Lärm enorm senken würde.

Anrede Frau

Vorname [REDACTED]

Nachname [REDACTED]

Straße, Hausnummer [REDACTED]

PLZ 42929

Ort Wermelskirchen

Zemella, B.

Von: formmailer@kdvz.de
Gesendet: Montag, 6. Juli 2015 14:12
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

2

Ihre Nachricht Hallo,

ich bin Anwohner vom Hülsenbusch, der in die K3 mündet. Wir leiden unter einer immer stärker werdenden Lärmbelästigung. Die Gründe hierfür sind:

Keine Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich K3 (also 100km/h zulässig).

Besonders am Wochenende verstärkter Motorradverkehr.

Bedingt durch die Nähe zum Industriegebiet und zum LUX- Lager in Lüffringhausen hohes Verkehrsaufkommen von 6-9, um 14 Uhr (Schichtwechsel) und von 16-19 Uhr.

Eine kurzfristige Abhilfe könnte ein 50er Tempolimit schaffen (Verlegung des Ortseingangs/ausgangs- Schild unter den Hülsenbusch. Denn auch die Ausfahrt aus dem Hülsenbusch in Richtung RS Talsperre ist wegen der Raserei auf der K3 manchmal mehr als gefährlich.

Ich schreibe hier auch im Namen meiner Nachbarn. Eine Unterschriftensammlung kann bei Bedarf gerne nachgereicht werden.

Anrede Herr

Vorname J. [REDACTED]

Nachname [REDACTED]

Straße, Hausnummer [REDACTED]

PLZ 42929

Ort Wermelskirchen

Zemella, B.

Von: formmailer@kdvz.de
Gesendet: Sonntag, 19. Juli 2015 15:30
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

3

Ihre Nachricht Betreff L101:

Die \"Ortsumgehung Dabringhausen\"

Das Problem:

\"RASER\"

WARUM?

Diese Ortsumgehung wurde in den ~70Jahren geplant und gebaut, mit all den Fehlern und Vorgaben die in dieser Zeitphase modern und als Standard galten.

Unter heutigen Standpunkten ist diese Umgehungsstraße durch ihre Bauweise eine Lärmbelästigung, sie fördert Rasen und da keine oder nur sehr wenige, dazu ungenügende ineffiziente Verkehrssicherheitskontrollen durchgeführt werden, erzeugt diese Straße durch ihre Unübersichtlichkeit an den viel zu groß angelegten Kreuzungspunkten, ein sehr hohes Unfallpotenzial, verstärkt an den Wochenenden durch hohen Ausflugsverkehr und von Motorradrennfahrern die diese Straße geradezu als Einladung zum Rasen ansehen und annehmen und ohne Rücksicht auf andere Mitmenschen (hier sind auch die unmassgeblichen Anwohner, vielleicht auch deren Kinder, vielleicht auch die alten Menschen) gemeint die hier wohnen und dies alles erdulden müssen.

Der Fahrbahnbetrag wurde erneuert! Sehr gut für alle rasenden Benutzer. Man kann jetzt noch besser Rasen und Krach machen! Ganz Toll!!

Ich lenke die Sicht der verantwortlichen Hobbypolitiker, Seilschaftshalter, pseudo Parteimitglieder und amtliche Wermelskirchner, \"ich bin gegen alles Politiker, was nicht auf unseren eigenen Mist gewachsen, \" nach Odenthal, Schlebusch, Leverkusen/ Opladen, wo durch Kreisverkehre, Geschwindigkeit und unübersichtliche Straßenkreuzungen versucht wurden sicherer zu machen.

Eine effiziente Verkehrsüberwachung gehört selbstverständlich dazu, da leider viele Verkehrsteilnehmer dass richtige Verhalten beim befahren dieser Verkehrsleitsysteme (Kreisverkehre), nicht oder nur unzureichend beherrschen. Aber dies ist eine andere Story!

Dies schreibt in der / mit der Erkenntnis, dass sich sowieso nichts ändert, (Durch wen auch, mit wem auch weshalb auch?) [REDACTED] Anrede Herr Vorname [REDACTED] Nachname [REDACTED] Straße, Hausnummer [REDACTED] Z

42929 Ort Wermelskirchen Email [REDACTED] Teleron [REDACTED]

Von: formmailer@kdvz.de
Gesendet: Mittwoch, 22. Juli 2015 10:36
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

Ihre Nachricht Problem: Lärm durch Motorräder und -fahrweisen, insbesonders an der L101, Kreuzung K18 sowie L294

Häufig beobachtet man im Straßenverkehr rücksichtslose und damit lärmverhörende Fahrweisen. Hierbei fallen Motorradfahrer besonders auf. Die Zunahme des Freizeitverkehrs an schönen Wochenenden betrifft die Stadtbewohner nicht nur zu Hause, sondern auch bei Ausflügen, und erst recht die Bewohner in Erholungsgebieten. Attraktive Motorradstrecken werden bundesweit geballt zu Zeiten angefahren, in denen andere Menschen Ruhe und Erholung suchen. Zwar hört man auf Hauptverkehrsstraßen Motorräder kaum aus dem Gesamtverkehr heraus, wenn sie entsprechend ihrer Zulassung und niedertourig betrieben werden, anders jedoch in ruhigen Wohnstraßen und Erholungsgebieten. Hier heben sich die Einzelpegel wegen ihres Klangcharakters deutlich vom Umgebungsgeräusch ab, man nimmt sie über Hunderte von Metern wahr. Dies wird als wenig ästhetisch und als belästigend empfunden. Verursacht wird die Störung u.a. durch die besondere Fahrweise und das Verhalten Einzelner. Deren Fahrzeuge weisen in zunehmendem Maße manipulierte Auspuffanlagen auf, etwa ein Drittel aller Fahrer benutzt illegale Ersatzschalldämpfer (siehe auch Veranstaltung des Umweltbundesamtes Verbraucherforum Motorradlärm; am 26.4.2010 in Berlin;

<http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/veranstaltungen/motorradlaerm.htm>.

Bemerkenswerterweise sind bereits die zulässigen Geräuschemissionswerte für die Typzulassung mit dem eines schweren Lkw identisch, wenngleich sich die Messverfahren etwas unterscheiden. Als neue ähnliche Lärmquelle kommen vierrädrige Maschinen, sog. Quads hinzu.

Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm

Motorradverkehr ist zudem überwiegend nicht notwendiger Verkehr.

Lösungsansatz

Der Verwaltung fällt es außerordentlich schwer, bei typischen Motorradstrecken (meist klassifizierte Straßen) nur aus Gründen des Lärmschutzes ein Benutzungsverbot für Motorräder anzuordnen. Dies gilt auch dann, wenn es sich nur auf Samstage und Sonn- und Feiertage erstrecken würde. Dies wäre jedoch aus der bisherigen Erfahrung; die einzige wirksame Maßnahme. Das könnte auch durch die Ausweisung von Erholungsgebieten als besonders sensible Ruhegebiete (siehe auch EU Umgebungslärmrichtlinie [10a]) erfolgen. Dort dürften dann lärmverzerrende Freizeitgeräusche nicht stattfinden.

Hinzu kommt, dass weder eine Berechnung der Lärmimmissionen nach den RLS-90 [8] noch eine Orientierung an den Richtwerten der 16. BlmSchV [9] den Betroffenen gerecht wird.

Motorräder werden meist nur an vergleichsweise wenigen schönen Tagen benutzt, ein Jahresmittelungspegel ohne Berücksichtigung der Einzelwerte führt daher zu völlig unzutreffenden und nicht sachgerechten Ergebnissen (zu den spezifischen Lärmproblemen mit motorisierten Zweirädern (siehe OVG NRW, Urteil vom 29.10.2008; Az. 8 A 3743/06).

Um die Problematik des Motorradlärm in den Griff zu bekommen, genügt es nicht, die Grenzwerte bei der Typzulassung abzusenken. Vielmehr bedarf es eines europäisch einheitlichen Verbots von Auspuffanlagen, deren Schallemission durch Manipulation erhöht werden kann. Wenn nämlich in einem Land der EU eine Genehmigung für einen Ersatzschalldämpfer erteilt wird, gilt diese Zulassung EU-weit, auch wenn dieser Auspuff in Deutschland nicht die Typgenehmigung erhalten würde. Auch Umgehungen der Grenzwerte bei Typzulassung durch elektronische Tricks darf nicht geduldet werden. Wirksame Kontrollen der manipulierten Auspuffanlagen müssen vor Ort mit

sachgerechten Messverfahren durchgeführt werden können. Die Vor-Ort-Kontrolle ist auch deshalb notwendig, weil die Fahrer wegen des erforderlichen Schutzhelms auf Fotos nicht erkennbar sind.

Beste Grüße!

Anrede [REDACTED]

Vorname [REDACTED]

Nachname [REDACTED]

Straße, Hausnummer [REDACTED]

PLZ 42929

Ort Wermelskirchen

Email [REDACTED]

Telefon [REDACTED]

Zemella, B.

5

Von: formmailer@kdvz.de
Gesendet: Samstag, 15. August 2015 12:49
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

Ihre Nachricht Gerne haben wir uns am Lärmforum im Juni 2014 beteiligt. Schaut man sich die Auswertung an, so ist beispielsweise zu entnehmen das als störend empfundene Lärmquelle von 150 Beiträgen gleich 131 mal das Motorrad genannt wurde. Außerdem hatte die Preyersmühle die meisten Nennungen.

Erst dachten wir das Empfinden des gesteigerten Lärmpegels in den letzten Jahren wäre subjektiv, jedoch sind 100.000 mehr Motorräder als noch vor 5 Jahren unterwegs. Besonders die lauten Rennmaschinen mit über 1000 Kubik erleben einen Boom mit 36.330 Neuzulassungen.

Wir sind selbst Motorrad-Fahrer. Was aber hier unten auf der L408/L409 für Beschleunigungsrennen gefahren werden ist untragbar!

Unser Baby schreckt alle paar Minuten auf, die Lautstärke ist so extrem, das die Gläser trotz kostspieligen Schallschutzfenstern im Schrank vibrieren. Öfter sogar so laut das es im Gehörgang schmerzt.

Mal ganz abgesehen das man hier vor der Türe auch Angst haben muss das man überfahren wird.

Die Lösungen sind z. Bsp.

- Verkehrskontrollen (wir haben hier in 13 Jahren noch nie eine gesehen),
- die Umsetzung des speziellen Forums zum Thema Motorrad, welches vor über einem Jahr vorgeschlagen wurde.
- Ortschaft Preyersmühle Zone 30 - außerhalb dieser Zone auf der L408 und L409 Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h (es ist teilweise auf 50 km/h beschränkt, allerdings hier wird bis zu 150 km/h am Haus vorbei gerauscht) -
- Verkehrsberuhigung durch Einführung von Bremsschwellen

Bitte beachten; insbesondere an trockenen Wochenenden sowie Mo.-Fr. abends (19 Uhr-22 Uhr) werden hier Geschwindigkeits-Rennen gefahren.

Wir würden es sehr begrüßen, wenn die Ortschaft Preyersmühle bei der Stadt Wermelskirchen mehr berücksichtigt werden würde und wir ein positives Feedback erhalten.

Vielen Dank & Gruß

Anrede Frau

Vorname [REDACTED]

Nachname [REDACTED]

Straße, Hausnummer [REDACTED]

PLZ 42929

Ort Wermelskirchen

Email [REDACTED]

Zemella, B.

6

Von: formmailer@kdvz.de
Gesendet: Samstag, 15. August 2015 17:14
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

Ihre Nachricht Hallo,
wir finden es gut, dass das Lärmforum sich um den Lärm an der L408/409 kümmert.
Wir in Zurmühle sind vom Motorradlärm vor allem Sonntags immer stark betroffen. Wir würden uns eine 30er-Zone für die Ortsdurchfahrt wünschen. Gerade jetzt, wo wir hier auch wieder mehrere Schulkinder haben und die Straße in der Kurve sehr schlecht bis gar nicht einsehbar ist, wäre dies eine gute Maßnahme. Auch Bodenwellen als Verkehrsberuhigung wären gut.

Freundliche Grüße,

Anrede Frau
Vorname [REDACTED]
Nachname [REDACTED]
Straße, Hausnummer [REDACTED]
PLZ 42929
Ort Wermelskirchen
Email: [REDACTED]
Telefon [REDACTED]

Zemella, B.

Von: formmailer@kdvz.de
Gesendet: Montag, 17. August 2015 20:13
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

7

Ihre Nachricht

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Anwohner der Preyersmühle beobachte ich seit nunmehr fast 18 Jahren eine sehr stark angestiegene Zahl an Motorrad-Rasern - Wortwahl ist absichtlich so gewählt. Niemand hält sich hier an Tempo 50. Durch o.g. Verkehrsteilnehmer entsteht hier eine unerträgliche Lärmbelästigung.

Vorschläge: Verbot der Durchfahrt für Motorräder oder 2-seitige Blitzzanlagen (siehe Kohlfurth) oder Tempo 30.

Gehweg-Situation entlang der L409 in der Preyersmühle:

Völlig unzureichend, teilweise muss man am Straßenrand entlang gehen. Hier wohnen kleinere Kinder, die an dieser gefährlichen Straße täglich zur Bushaltestelle gehen müssen - vor allem in der dunklen Jahreszeit ein Albtraum - auch wegen Schwerlastverkehr z. Bsp. Fa. Bouss, Fa. Gogarn, Fa. Techno Cargo usw.!

Vorschläge: Tempo 30 mit Blitzzanlagen oder durch Leitplanken oder Betonelemente durchgehend abgetrennter Gehweg. Die kürzlich aufgestellten Verbotsschilder für Kfz über 16t (Durchfahrtverbot in der Preyersmühle) werden geflissentlich von den Betroffenen ignoriert!

Hier empfiehlt sich eine unregelmäßige Polizei-Kontrolle.

Ich möchte mich für die Lösung mit der Fußgängerampel im Bereich des Restaurants Preyersmühle bei Ihnen bedanken. Habe selbst 3 Kinder, die an dieser Straße aufgewachsen sind und die durch diese Ampel etwas mehr Sicherheit bekommen haben.

Grundsätzlich wird die Ortschaft Preyersmühle und Eschbachtal von der hiesigen Politik absolut stiefmütterlich behandelt!

Ich wünsche Ihnen trotzdem viel Erfolg und gute Zusammenarbeit bei Ihren weiteren Projekten.

MfG

Anrede Herr

Vorname

Nachname

Straße, Hausnummer

PLZ 42929

Ort Wermelskirchen

Email

Telefon

Zemella, B.

Von: formmailer@kdvz.de
Gesendet: Mittwoch, 19. August 2015 17:27
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

8

Ihre Nachricht Seit vielen, vielen Jahren, kämpfen einige Bürger der Ortschaft Preyersmühle für ein wenig mehr Sicherheit und Ruhe.

Leider ist bis auf die Aufstellung einer mobilen Ampelanlage bisher nichts geschehen.

In Ortschaften wie Pohlhausen, kann auf einer Hauptstrasse eine 30 Km/h Zone eingerichtet werden.. So eine Zone wäre auch für unsere Ortsdurchfahrt wünschenswert. Durch die Anstiege auf beiden Seiten, wird vorher immer ordentlich \"Schwung\" genommen, so dass sich kaum ein Verkehrsteilnehmer an die vorgeschriebenen 50 Km/h hält. Nicht selten, werden regelrechte Rennen durch die Senkung gefahren.

Eine sporadische Überwachung der Verkehrslage, oder das Aufstellen einer Blitzanlage, wären doch vielleicht einmal eine Überlegung wert.

Auf jeden Fall wäre es wunderbar, wenn sich nach all den Jahren, einmal irgendetwas in eine positive Richtung für die Anwohner an der Rennstrecke Preyersmühle drehen würde.

MfG. [REDACTED]
Anrede Frau
Vorname [REDACTED]
Nachname [REDACTED]
Straße, Hausnummer [REDACTED]
PLZ 42929
Ort Wermelskirchen
Email [REDACTED]
Telefon [REDACTED]

Zemella, B.

Von: formmailer@kdvz.de
Gesendet: Donnerstag, 20. August 2015 15:44
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

9

Ihre Nachricht Objekt: Durchfahrt des Eschbachtals durch die Ortschaft vor Preyersmühle über L408 Wir fordern
GESCHWINDIGKEITSBEGRENZUNG SEIT 12 JAHREN

Der Verkehrsaufkommen und die Lärmbelästigung durch überhöhte Geschwindigkeit, besonders im Sommer, haben noch einmal zugenommen. Viele Autofahrer nutzen die Strecke um nach Remscheid-Bliedinghausen zu kommen. Diese Strecke wird nie polizeilisch kontrolliert, auch auf unsere Bitte nicht. Es finden regelmässig besonders abends oder Sonntag morgens im Sommer Motorradrennen statt, oder Kunstdressuren auf dem Motorrad auf ein Rad beispielsweise. Die Lärmelästigung ist enorm.

Die Geschwindigkeit mancher macht es teilweise morgens oder abends zum Abenteuer, aus der eigenen Ausfahrt rauszufahren.

Wir fordern bei diversen Instanzen seit 12 JAHREN inszwischen, dass dort was passiert, wie regelmässige Verkehrskontrollen und auch jedenfall Geschwindigkeitsbegrenzung!! Hier leben ca. 7 Kinder, die aus Angst immer zu Bushaltestellen gefahren werden!!

Es wäre schön, wenn auch wir im Tal

Anrede Frau

Vorname [REDACTED]

Nachname [REDACTED]

Straße, Hausnummer [REDACTED]

PLZ 42929

Ort Wermelskirchen

Email [REDACTED]

Telefon [REDACTED]

Zemella, B.

10

Von: formmailer@kdvz.de
Gesendet: Sonntag, 23. August 2015 12:57
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

Ihre Nachricht Sehr geehrte Damen und Herren,

ich wohne in Preyersmühle und der Verkehrslärm ist unerträglich. Besonders durch Motorradfahrer und LKW, die sich in keinster Weise an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten. Ich schlage vor, intensive Radarkontrollen durchzuführen und die Strecke für Motorräder zu sperren. Ich habe an einem Sonntagnachmittag in einer Stunde 200 Motorräder gezählt. Es geht so nicht weiter. Bald jeden Tag könne wir hier im Ort tote Katzen und Hunde von der Straße \"krazten\". Muss erst ein Kind sterben?

Anrede Frau

Vorname [REDACTED]

Nachname [REDACTED]

Straße, Hausnummer [REDACTED]

PLZ Wermelskirchen

Ort Wermelskirchen

Email [REDACTED]

Telefon [REDACTED]

Zemella, B.

Von: formmailer@kdvz.de 11
Gesendet: Sonntag, 23. August 2015 08:10
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

Ihre Nachricht Auf der L408 , Eschbachtal,Ortsteil Zurmühle wäre dringend eine bauliche Maßnahme oder aber 30er Beschilderung notwendig. Die Motorräder , Pkw und teils auch Lkw haben selten unter 70 km/h oft sogar deutlich über 100 km/h drauf. Das Problem ist zum einen die extrem gefährlichen Ausfahrten der Anwohner die nichts sehen. Die Wanderer die die Straße überqueren wollen und in der Woche die Schulkinder. Wenn man aus einer der Ausfahrten herausfährt, hat man keine Chance den herumrasenden Verkehr zu sehen. Wir haben einen Nachbarn , der macht sogar immer das Auto aus. Hört. Und dann Zack das Auto an und los. Nur Radfahrer und Elektroautos hört man ja nicht... Eine 30er Beschilderung der Ortschaft wäre echt super. Zum Wohle der Anwohner, Touristen, Wanderer, Schulkinder. Zudem ist unsere Hauswand nur Ca 1,5 Meter den Rasern weg, also die Geräuschkulisse laut, vor allem wenn die Lkw durch leicht abgesackten Teerlöcher fahren. (Vom Kanal schätze ich) Anrede Herr Vorname [REDACTED] Nachname [REDACTED] Straße, Hausnummer [REDACTED] PLZ 42929 Ort Wermelskirchen Email [REDACTED]

Zemella, B.

Von: formmailer@kdvz.de
Gesendet: Montag, 24. August 2015 11:47
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

12

Ihre Nachricht Wir wohnen ca. 150 m Luftlinie von der A1 entfernt: Ich bitte die zuständige Behörde, keine weitere Waldrodung zuzulassen - auch nicht von Privatleuten - da wir die A1 dadurch nunmehr immer lauter wahrnehmen, als noch vor 10 Jahren, wo der Wald hinter unserem Haus noch \"komplett\" war. Sollten Rodungen wegen Schädlingsbefall nötig sein, bitten wir auch um Wiederaufforstung. Wald ist auch eine Lärmschutzmauer! Vielen Dank.

Anrede Frau

Vorname [REDACTED]

Nachname [REDACTED]

Straße, Hausnummer [REDACTED]

PLZ 42929

Ort Wermelskirchen

Email [REDACTED]

Telefon [REDACTED]

Von: formmailer@kdvz.de
Gesendet: Dienstag, 25. August 2015 17:42
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

Ihre Nachricht Zwischen Kreisverkehr Ostringhausen und BAB Hünger ist es Angebracht als flankierende Maßnahme zur Fahrbahnsanierung die Geschwindigkeit ganztägig von bisher 50 Km/h auf 30 Km/h zu reduzieren. Ggf. Ist über die Aufstellung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage ("Blitzer") nachzudenken. Grund ist insbesondere der viele (Berufs-)Verkehr sowie der Touristenverkehr und hier insbesondere die Motoradfahrer. Da die L175 in diesem Bereich auch von vielen auswärtigen Fahrzeugen benutzt wird, würde sich ein "Blitzer" unbedingt lohnen. Des Weiteren wird die Strecke sehr häufig mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit befahren. Einzelne Fahrten, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden mit ca. 70 Km/h und mehr sind nicht selten. Bereits aus dieser Sicht würde sich ein "Blitzer" lohnen und Geld in die Haushaltstasse spülen. Ich denke, dass sich das schon nach einigen Monaten rentieren würde und die Anwohner durch die gedämpften Motorengeräusche besser schlafen können.

Anrede Herr

Vorname [REDACTED]

Nachname [REDACTED]

Straße, Hausnummer [REDACTED]

PLZ 42929

Ort Wermelskirchen

Email [REDACTED]

Zemella, B.

Von: formmailer@kdvz.de
Gesendet: Mittwoch, 26. August 2015 21:56
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

14

Ihre Nachricht Wohnen in der \"eigentlich\" landschaftlich schönen Preyersmühle ist ein Horroralptraum durch die sich nicht an die vorgegebene Geschwindigkeitsbegrenzung (50 km/h) haltenden Verkehrsteilnehmer, hierbei sind besonders die an Sonn- und Feiertagen in Horden auftauchenden Motorradfahrer zu nennen.

In der Preyersmühle gibt es keine sicher ausgebauten Bürgersteige, aber auch hier leben Menschen: ältere, alte, jüngere, junge und Kinder ebenso Katzen und Hunde - ähnlich wie in Pohlhausen, nur mit weniger Einfluss. Bei der nächsten Wahl des Bürgermeisters bitte ich auch diesen Aspekt mit zu berücksichtigen.

Die Lärmbelästigung geht soweit, dass ein normales Arbeiten im Garten ohne entsprechenden Ohrenschutz nicht möglich ist.

Beim morgendlichen \"Zurarbeitfahren\" Richtung Remscheid werde ich durch mich bedrängende Autofahrer genötigt. Beim \"Nachhausekommen\" ähnlich aggressives Fahrverhalten, indem man mir mit eindeutigen Zeichen zu verstehen gibt, was ich doch für eine Idiotin bin, mich an die Geschwindigkeit zu halten - zuletzt werde ich dann trotz doppelter durchgezogener weißer Linie, meistens noch hupend überholt.

Eine sicherlich lukrative Einnahmequelle wäre das \"Zur-Kasse-bitte\" dieser asozialen Verkehrsrowdys. Seit 30 Jahren und länger ist dieses Thema immer mal wieder - auch mit Politikern und Verantwortlichen der Stadt - diskutiert worden. Es wurde viel versprochen - bis auf eine Ampelanlage nichts realisiert. Letztendlich hat es fast nichts gebracht.

Vielleicht ist diese Stellungnahme ein gemeinsames Aufbegehren in die ruhigere Richtung.

Anrede [REDACTED]
Vorname [REDACTED]
Nachname [REDACTED]
Straße, Hausnummer [REDACTED]
PLZ 42929
Ort Wermelskirchen
Email: [REDACTED]
Telefon: [REDACTED]

Von: formmailer@kdvz.de
Gesendet: Freitag, 28. August 2015 17:04
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

15

Ihre Nachricht Betreff: Viktoriastraße 16 Die Verkehrsführung vor diesem Haus sollte wie folgt sein: Einbahnstraße von der Hauptstrasse bis zur Zufahrt Dänisches Bettenlager und Toom-Markt.

Abbieger können auch am Haus 14, 16 usw vorbeifahren zur Friedrichsstraße. Nicht möglich soll eigentlich sein die Abfahrt vom Toom-Markt zur Viktoriastraße. Es wird aber nicht verhindert, dass sehr viele PKW den Weg durch die Tiefgarage des Bettenlagers wählen um auf die Viktoriastraße aufzufahren. Bei starkem Verkehrsaufkommen befahren sogar die PKW's kommend von der A 1 über den Parkplatz, durch die Tiefgarage Bettenlager über die Viktoriastraße und die Friedrichsstraße in die Stadt. Kann das nicht verhindert werden? Da sich auch Abends oder am WE Jugendliche mit lärm ausstoßenden Mofas oder ähnlichen Fahrzeugen auf dem Toom-Parkplatz treffen und sich dann über die \"Schleichwege\" hin- und herbewegen.

Anrede [REDACTED]

Vorname [REDACTED]

Nachname [REDACTED]

Straße, Hausnummer [REDACTED]

PLZ [REDACTED]

Ort [REDACTED]

Email [REDACTED]

Telefon [REDACTED]

per Einschreiben/Fax vorab

Stadt Wermelskirchen

Frau Zemella

Telegrafenstraße 29-33

42929 Wermelskirchen

Datum:

Bürgerbeteiligung Lärmaktionsplan

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte noch einmal betonen, wie sehr ich die aktive Auseinandersetzung mit dem Thema Lärm begrüße und wie wichtig es für die Lebensqualität und damit für die Attraktivität einer Stadt ist.

Die Bürger sind aufgefordert, zum Entwurf des Lärmaktionsplans Stellung zu nehmen. Dieser Plan umfasst 100 Seiten und ist von 3 Ingenieuren verfasst. Das schreckt ab, sich diesem Thema zu widmen! Ich bin gespannt auf die Resonanz und gestehe ein, dass meine Ausführungen auf eine rudimentäre Lektüre des Gutachtens fußen.

Es fällt auf, dass der Bereich, der mit Abstand die meisten Nennungen geliefert hat (nämlich 23 von 159) im Ergebnis eine untergeordnete Rolle spielt bzw. in keine konkreten Maßnahmen mündet. Das Signal an Bürger lautet damit, wir fragen zwar, aber wirkliches Gewicht hat eure Stimme nicht.

Ich hatte Ihnen bereits zum ersten Termin des Lärmforums mein Schreiben an die Minister Bosbach und Lindler zugesendet. Die hierin aufgegriffenen Ansätze finde ich nicht berücksichtigt. Insbesondere der Hinweis auf die überaltete Kartographie wurde nicht aufgenommen. So wohl das höhere Verkehrsaufkommen als auch der höhere Lärmpegel durch die Reflexion der Lärmschutzwände finden keine Berücksichtigung. Auch wird zwar Bezug genommen auf das Planfeststellungsverfahren, nicht aber darauf, dass heute die Lärmkartographie zeigt, dass maßgebliche Lärmvorsorgewerte für den Ausbau der A1 überschritten werden. Zum Zeitpunkt der Realisation der Maßnahme war also die Basis für den Beschluss schon überholt.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans mündet bei dem Thema A1 in den Verweis auf die Zuständigkeit von Straßen NRW, was erneut unbefriedigend ist. Der von den Bürgern als dringlichster Bereich identifiziert wurde, verliert sich also im Nirvana der Zuständigkeiten. Der Klassiker für einen ohnmächtigen Bürger mit einem abermals unbefriedigten Ergebnis. Die Frage ist doch, was kann die Stadt im Dialog mit Straßen NRW bewegen, wenn nun schon einmal Neudeutsch "awareness" besteht? Wie wäre es z. B. mit dem Projekt "Wirkungsweise von Flüsterasphalt unter diffusen topographischen Verhältnissen"? Berechnungen scheinen hier ein zweifelhaftes Instrument, da sie die Komplexität der Lage kaum würdigen können.

Schließlich fällt mir im Bericht auf, dass für den Fahrbahnbelag der A1 im Bereich der Anschlussstelle ein "R" gesetzt wurde für "lärmdehmmender Asphalt". Ich selbst empfinde den Belag allerdings nicht leiser als eine übliche Fahrbahndecke.

Ich freue mich auf einen anregenden Dialog, gerne mit ein wenig mehr Gewicht für die Bürger.

Mit freundlichen Grüßen

A large rectangular area of the page has been completely blacked out, obscuring a handwritten signature.

Per email:

wolfgang.bosbach@wk.bundestag.de
christian.lindner@bundestag.de
rainer.deppe@landtag.nrw.de

Deutscher Bundestag
Herrn Minister Wolfgang Bosbach
Herrn Minister Christian Lindner
Platz der Republik 1

11011 Berlin

DATUM:
30. Juni 2010
Straßen NRW10.doc

Landtagsabgeordneter des Landtages NRW
Herrn Rainer Deppe
Platz des Landtags 1

40002 Düsseldorf

*Eingang Q2.06.
2014
K*

Verkehrslärm A1 im Bereich AS Wermelskirchen
Aktenzeichen Straßen NRW: 20200/30000.540/2.20.02.01_A 1

Sehr geehrter Herr Bosbach,
sehr geehrter Herr Lindner,
sehr geehrter Herr Deppe,

ich führe rege Korrespondenz mit Straßen NRW in Sachen Verkehrslärm an der A1 und deren Ausbau im Bereich AS Wermelskirchen.

Ergebnis dieser Korrespondenz ist es,

- 1.) dass wohl derzeit rechnerisch die Grenzwerte für die Lärmsanierung eingehalten werden, die Grenzwerte für die Lärmvorsorge, die für den Ausbau der Autobahn maßgeblich waren, jedoch überschritten werden und nach meinem Eindruck auch zu Baubeginn überschritten wurden. Dies lassen bereits eigene Veröffentlichungen des Bundesministeriums für Umwelt erkennen, auch wenn sie nur bedingt vergleichbar sind.
- 2.) dass das Verkehrsaufkommen seinerzeit nur bis zum Jahre 2015 hochgerechnet wurde. Abgesehen davon, dass dieser Horizont kaum über den voraussichtlichen Fertigstellungstermin hinaus geht, dürften die Zahlen bereits heute überholt sein.
- 3.) dass bereits einseitige errichtete Lärmschutzmaßnahmen die Lärmbelastung zumindest subjektiv auf der gegenüberliegenden Seite erhöhen. Objektive Berechnungsverfahren gibt es hier wohl nicht. Dennoch stehen die Bewohner im Bereich Flurstraße, Pohlhausen und Hünger unter dem Eindruck eines erhöhten Verkehrslärms seit der Errichtung der Lärmschutzwände in Bollinghausen.

Autobahnen sind ganz sicher wichtig für unser Land und insbesondere der Ausbau der A1 ist eine dringend notwendige Maßnahme. Jedoch sollten diese Maßnahmen dann auch auf dem Fuße unserer Vorschriften geschehen und vor allem auch mittelfristig so erfolgen, dass die anwohnende Bevölkerung nicht mehr, sondern weniger von dem Verkehrslärm belastet wird.

Der Dialog mit Straßen NRW hat ergeben, dass nur die Verwendung von offenporigem Asphalt (OPA) bei der topographisch schwierigen Situation sinnvoll und wirksam erscheint und zwar in dem Bereich AS-Wermelskirchen bis zur Talbrücke Einsiedelstein (rund 1,0 – 1,5 Km).

Hierfür bitte ich um Ihre Unterstützung.

Die Haushaltslage besonders mit Blick auf die Konjunkturpakete, als auch die aktuellen Pläne aus dem Verkehrsministerium, den Verkehrslärm mit Maßnahmen für 1,5 Milliarden Euro zu reduzieren, sollten Spielräume für eine solche Maßnahme geben.

Darüber hinaus ließe sich eine solche Maßnahme zum jetzigen Zeitpunkt vergleichsweise günstig realisieren, da die Ausbaumaßnahme noch nicht abgeschlossen ist und der Nutzen würde einige 100 Haushalte erreichen. Für einen ersten Eindruck der Lage erhalten Sie anliegend ein Luftbild des Autobahnabschnittes.

Viele Grüße

CC

Bürgermeister der Stadt Wermelskirchen
Herrn Eric Weik (eric.weik@stadt.wermelskirchen.de)

Anlage

Luftbild A1 Anschlussstelle Wermelskirchen

Zemella, B.

Von: formmailer@kdvz.de 17
Gesendet: Samstag, 29. August 2015 18:08
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

Ihre Nachricht Lärmforum?

Im Juni 2014 war ich persönlich im Rathaus dabei. Nun gehts auf Ende 2015 zu und der Auto und Motorradlärm ist noch extremer(lauter) geworden.

Es ist unerträglich: Raserei und Rennen auf der L408/L409.

Abhilfe: Es gibt nur eine Abhilfe.. und zwar Geschwindigkeitsbegrenzung in der Ortschaft Preyersmühle auf 30 kmH und auf dem Rest der L408 und L409 auf 50 KmH. Wichtig.. die Polizei muss tätig werden und öfter Radarkontrollen machen und getunte Rennwagen und Motorräder kontrollieren.

Ob Fußgänger mit oder ohne Kinderwagen, Radfahrer, Kinder, ältere Menschen oder Tiere... sobald man die Kreuzung überqueren möchte sollte man laufen da man sonst überfahren wird und die Fahrzeuge bei den hohen Geschwindigkeiten nicht rechtzeitig bremsen können.

Natürlich ist die Raserei bei schönem Wetter und an Wochenenden sehr beliebt... aber auch gerne in den Abendstunden zwischen 19 und 22 Uhr wird hier auf der L408 Richtung Schloss Burg gerne Vollgas gegeben...(und das nicht nur an Wochenenden)...

Es vibrieren die Fenster im Haus und im Garten mag man an Wochenenden nicht verweilen, wenn ständig fast 200 Motorräder vorbeirrasen und Ihre getunten Auspuffanlagen und Motoren vorführen. Es ist wirklich unerträglich und auch die gesamte Nachbarschaft der Preyersmühle ist dieser Meinung. Es muss also dringend was geschehen damit die Anwohner der Preyersmühle mal wieder aufatmen können.

Danke für Ihr Verständnis

Gruß

Anrede

Vorname

Nachname

Straße, Hausnummer

PLZ 42929

Ort Wermelskirchen

Email

Von: formmailer@kdvz.de
Gesendet: Sonntag, 30. August 2015 12:12
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

Ihre Nachricht Der Bereich Preyersmühle / Eschbachtal ist an Wochenenden für Anwohner und Besucher (Wanderer) unerträglich laut und durch die hohe Verkehrsdichte auch gefährlich. Die Lärmbelästigung wird durch den Durchgangsverkehr besonders bei schönem Wetter durch Motorräder erzeugt, auch deswegen, weil sich niemand an die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h hält (PKWs natürlich eingenommen). Diese wird nie überwacht und bei bis zu 200 Motorrädern PRO STUNDE ist es hier unerträglich.

Abhilfe könnte in 3 Eskalationsstufen erreicht werden:

- 1 - Überwachung der Tempolimits
- 2 - Einrichtung einer 30-Zone (mit Überwachung)
- 3 - Durchfahrtsverbot für Motorräder an Wochenenden, die drastischste, aber effizienteste Massnahme.

Ich fahre selbst täglich Motorrad, aber in Ortschaften halt im hohen Gang und mit angepasstem Tempo, aber leider haben Sie ja keinen Erziehungsauftrag und so müssen halt amtliche Massnahmen ergriffen werden.

Anrede Herr

Vorname [REDACTED]

Nachname [REDACTED]

Straße, Hausnummer [REDACTED]

PLZ 42929

Ort Wermelskirchen

Email [REDACTED]

Zemella, B.

Von: formmailer@kdvz.de 19
Gesendet: Montag, 31. August 2015 09:56
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

Ihre Nachricht Sehr geehrte Damen und Herren,

es freut mich, dass die Hilfringhauser Str. in Ihren Plänen vorkommt. Allerdings wäre ich mehr als erfreut, wenn Ihre Überlegungen nicht an der Zentrumsgrenze enden würden. Gerade der Bereich in dem es für Autofahrer gut überschaubar werden lässt, lädt derzeit zum Rasen ein. Die Lautstärkenbelastung im Bereich Hoffnung/Hufe nimmt dadurch stetig zu. Gärten zur Hilfringhauserstrasse sind kaum nutzbar.

Es würde mich daher sehr freuen, wenn auch dieser Bereich z.B. mit regelmäßigen Radarkontrollen oder einem feststehenden Blitzer bedacht würde. Gerne stelle ich der Stadt hierfür einen Teil unseres Grundstückes zur Verfügung oder beteilige mich mit einer Spende am Aufbau eines solchen Gerätes. Mit freundlichen Grüßen,
[REDACTED] Anrede [REDACTED] Vorname [REDACTED] Nachname [REDACTED] Straße, Hausnummer [REDACTED] PLZ 42929 Ort
Wermelskirchen Email [REDACTED]

Zemella, B.

Von: formmailer@kdvz.de 20
Gesendet: Montag, 31. August 2015 14:47
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

Ihre Nachricht Hinweis: Taubengasse dient einigen Rasern als Rennerlebnis! 30 km/h Hinweis wird ignoriert! einige Zweirad bzw. Quadsfahrer drehen hier mehrfach Runden! die Lärmentwicklung untragbar. Die Begehung für jung/alt mehr als gefährlich. Die Lebens-qualität geht gegen null. Ohrenbetaübender Lärm auch bei geschlossenen Türen/Fenstern! Anregung: Verkehrsberuhigung jeglicher Art wäre hilfreich! Starenkasten / Bodenerhebungen mittel der Wahl? Die Lärmentwicklung ist auch ein Indikator für Geschwindigkeit und zu hoher Motordrehzahl !

Danke

Anrede [REDACTED]

Vorname [REDACTED]

Nachname [REDACTED]

Straße, Hausnummer [REDACTED]

PLZ 42929

Ort Wermelskirchen

Email [REDACTED]

Telefon [REDACTED]

Zemella, B.

Von: formmailer@kdvz.de 21
Gesendet: Dienstag, 1. September 2015 18:25
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

Ihre Nachricht Mein Vorschlag zur Lärmreduzierung in der Preyersmühle:

Aufstellung einer stationären Radaranlage an der Ortsdurchfahrt, da sich trotz vorgeschriebenem Tempolimit von 50 km/h sehr viele Verkehrsteilnehmer (insbesondere Motorradfahrer) nicht an dieses Tempolimit halten.

Anrede [REDACTED]
Vorname [REDACTED]
Nachname [REDACTED]
Straße, Hausnummer [REDACTED]
PLZ 42929
Ort Wermelskirchen

Zemella, B.

Von: formmailer@kdvz.de
Gesendet: Dienstag, 1. September 2015 16:35
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

22

Ihre Nachricht Sehr geehrte Damen und Herren,

hier mein Hinweis zum Lärmaktionsplan. Seit Jahrzehnten ist bekannt, dass extreme Lärmbelastung von Motoradfahrern in unserer Umgebung besteht. Damit meine ich nicht die normalen ruhigen Fahrer, sondern die, die ihre Fahrzeuge dahingehend manipuliert haben, um extra Lärm zu erzeugen. Das ist besonders auf der kurvenreichen Strecke bei uns in Dhünn der Fall. Von der L157 kommend in Ri. Dhünn über Osmighausen die L 409 in Ri. Hülsen (extra Kurvenreich) wo hinter Möbel Skandic die Geschwindigkeit von 60Kmh aufgehoben ist (für mich unbegreiflich) da m.E. dort die meiste Gefahr besteht, im Hinblick auf die Raserei.

Natürlich alles im hochtourigen Sound. Wenn dann die Fahrt Ri. Haarhause weitergeht, ist der Lärm einfach unerträglich, weil unser Haus (StaelsmühlerStr.4) genau in der Talsenke liegt und jeden Lärm wie ein Echo zurückbringt. Teilweise ist es unmöglich auf der Terrasse zu sitzen.

Ich weiß, dass mindestens die Hälfte der Dhünner Bevölkerung betroffen ist. In der Hoffnung, dahingehend etwas ändern zu können, m.A. nach müssten da häufiger Kontrollen sein. Verbleibe ich mit freundlichen Grüßen.

[REDACTED]
Anrede [REDACTED]
Vorname [REDACTED]
Nachname [REDACTED]
Straße, Hausnummer [REDACTED]
PLZ 42929
Ort Wermelskirchen
Email [REDACTED]
Telefon [REDACTED]

Zemella, B.

Von: formmailer@kdvz.de
Gesendet: Mittwoch, 2. September 2015 09:38
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

23

Ihre Nachricht Sehr geehrte Damen und Herren, als Anwohner der Burger Straße sind wir schon sehr großer Lärmbelästigung durch das enorme Verkehrsaufkommen ausgesetzt, und seit der Erneuerung der Fahrbahndecke vor einigen Wochen ist ein lautes Schlagen der Abdeckung des Straßeneinlaufs an der Bushaltestelle \"Viktoriastraße\", genau neben unserem Haus gegenüber der Jet-Tankstellle, dazugekommen. Dieses Geräusch übertönt manchmal noch den Verkehrslärm sobald ein Fahrzeug über dieses Gitter fährt. Wir fühlen uns durch diese zusätzliche andauernde Lärmelästigung rund um die Uhr zunehmend gestört und bitten um Abhilfe.

Mit freundlichen Grüßen

Anrede [REDACTED]

Vorname [REDACTED]

Nachname [REDACTED]

Straße, Hausnummer [REDACTED]

PLZ 42929

Ort Wermelskirchen

Email [REDACTED]

Telefon [REDACTED]

Zemella, B.

Von: formmailer@kdvz.de
Gesendet: Mittwoch, 2. September 2015 19:59
An: Zemella, B.
Betreff: Stellungnahme Entwurf Lärmaktionsplan

24

Ihre Nachricht Nächtliche Ampelschaltung in der Berlinerstrasse aus oder intelligente Ampeln. Wartender Verkehr, besonders Motorräder und Busse stören die Nachtruhe.

Verkehrsberuhigung scheint wohl nicht mehr im Gespräch zu sein.

Mit freundlichen Grüßen [REDACTED] Anrede [REDACTED] Vorname [REDACTED] Nachname [REDACTED] Straße,
Hausnummer [REDACTED] PLZ 42929 Ort Wermelskirchen Email [REDACTED] Telefon [REDACTED]
[REDACTED]

Stadt Wermelskirchen

Amt für Stadtentwicklung

Bearbeiter/in: Brigitte Zemella	Telefon: 620	Aktenzeichen: 61/	Datum: 02.09.2015
------------------------------------	-----------------	----------------------	----------------------

Dokumententyp: <input type="checkbox"/> Interner Vermerk <input type="checkbox"/> Internes Schreiben ►	Empfänger:
--	------------

Betreff:

Offenlage Entwurf Lärmaktionsplan Wermelskirchen: Aufnahme Stellungnahme

Bezug:	
<input type="checkbox"/> Schreiben	des/der
<input type="checkbox"/> Telefonat	von/mit
<input type="checkbox"/> persönliches Gespräch	am/vom

Sachverhalt:

[REDACTED] Wermelskirchen-Dhünn ist persönlich im Rathaus erschienen. Ihre Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans:

Der Lärm an der L 409 (Dhünn Richtung Halzenberg) ist sehr belastend, insbesondere der Motorradlärme.

[REDACTED] legt an, die Straße für Motorräder in der Motorradsaison zu sperren.

Zu Erledigen:

Schlussverfügung interner Vermerk: <input type="checkbox"/> Wvl. am <input type="checkbox"/> Z.Vg. <input type="checkbox"/> Z.d.A. <input type="checkbox"/>	Schlussverfügung internes Schreiben: <input type="checkbox"/> Übersandt mit der Bitte um Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Übersandt mit der Bitte um weitere Veranlassung <input type="checkbox"/> Übersandt mit der Bitte um Stellungnahme <input type="checkbox"/>
---	--

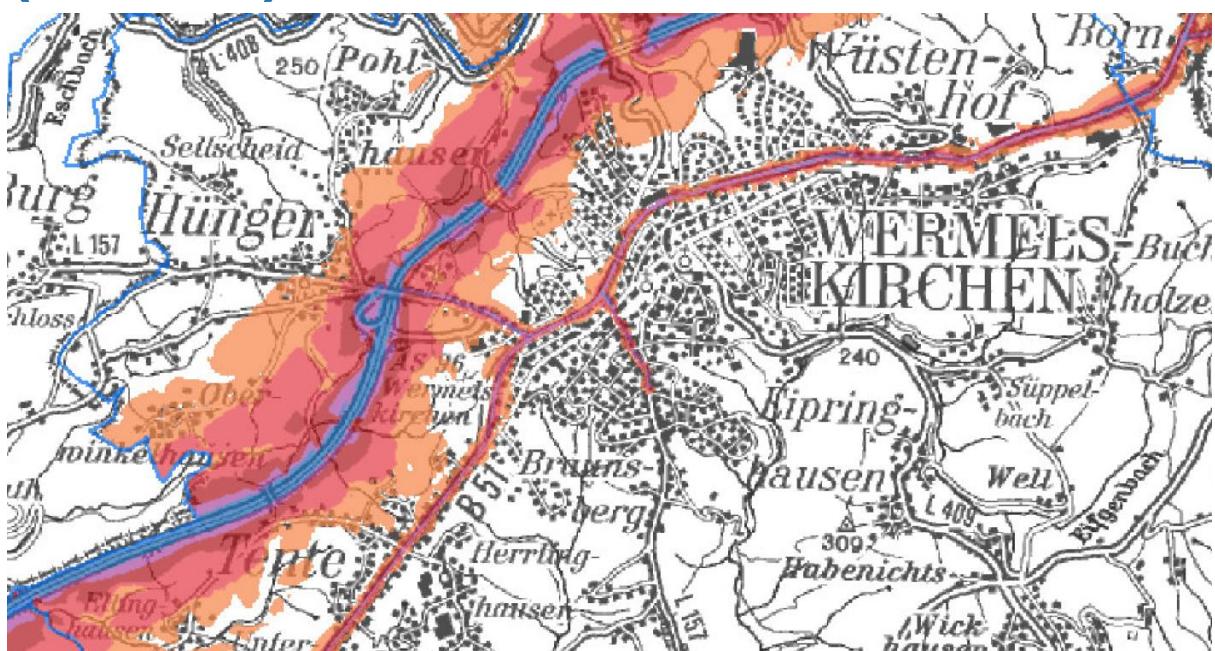
Unterschrift/en:



Brigitte Zemella

25

Lärmaktionsplan Straßenverkehr (Stufe 2) für die Stadt Wermelskirchen



Juni 2015

LK Argus Kassel GmbH

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan Straßenverkehr (Stufe 2) für die Stadt Wermelskirchen

Januar 2016

Auftraggeber

Stadt Wermelskirchen

Amt für Stadtentwicklung
Telegrafenstraße 29 - 33
42929 Wermelskirchen
www.wermelskirchen.de

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de
www.LK-argus.de

Bearbeiter

Dipl.-Ing. Antje Janßen
Dipl.-Ing. Dirk Bänfer
Dipl.-Geogr. Holger Heering
M.Sc. Matthias Balke

Kassel, 11. Juni 2015

Inhalt		Stadt Wermelskirchen	Lärmaktionsplan	Straßenverkehr	Stufe 2
1	Einleitung	1			
1.1	Aufgabenstellung	1			Juni 2015
1.2	Rechtliche Rahmenbedingungen	2			
1.3	Untersuchungsraum	3			
1.4	Zuständige Behörde	5			
1.5	Auslösewerte der Lärmaktionsplanung	5			
2	Analyse der Lärm situation	7			
2.1	Lärmkartierung des LANUV	7			
2.1.1	Eingangsdaten der Lärmkartierung	8			
2.1.2	Strategische Lärmkarten	13			
2.1.3	Betroffenenzahlen	15			
2.2	Beschreibung der Lärm- und Konfliktsituation	16			
2.2.1	Schallpegel an Gebäuden mit Wohnnutzung	16			
2.2.2	Räumliche Betroffenheitsanalyse	17			
2.3	Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung	17			
3	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen	22			
3.1	Fahrbahnsanierung/ Landesstraßenerhaltungsprogramm	22			
3.2	Straßenbau/ straßenräumliche Maßnahmen	24			
3.3	Aktiver Schallschutz	24			
3.4	Passiver Schallschutz	26			
3.5	Bauleitplanung/ Bebauungspläne	26			
3.6	Umgesetzte Maßnahmen und Planungen in den Maßnahmenbereichen	27			
4	Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan	29			
4.1	Anforderungen und Vorgehen in Wermelskirchen	29			
4.2	Schritte und Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung	29			

Stadt Wermelskirchen	4.2.1	Lärmforum	29
Lärmaktionsplan	4.2.2	Schriftliche Beiträge	31
Straßenverkehr	4.2.3	Ergebnisse der Online-Beteiligung	31
Stufe 2			
Juni 2015	5	Strategien zur Verringerung der Lärmbelastung und Handlungsansätze in Wermelskirchen	47
	5.1	Vermeidung von Lärmemissionen	49
	5.2	Verlagerung von Lärmemissionen	51
	5.3	Verminderung von Lärmemissionen	52
	5.4	Verminderung von Immissionen	54
	6	Lärminderungskonzepte in den Maßnahmenbereichen	56
	6.1	Konzept Fahrbahnsanierung und Einsatz lärmärmer Fahrbahnbeläge	56
	6.1.1	Grundsätze und Wirkungen	56
	6.1.2	Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	59
	6.1.3	Empfehlungen zur Fahrbahnsanierung und zum Einsatz lärmärmer Fahrbahnbeläge	59
	6.2	Geschwindigkeitskonzept	60
	6.2.1	Grundsätze und Wirkung	60
	6.2.2	Straßenverkehrsrechtliche Voraussetzungen für Tempo 30	60
	6.2.3	Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	62
	6.2.4	Empfehlungen zur Geschwindigkeitsreduzierung	63
	6.3	Verkehrsverstetigung	69
	6.3.1	Grundlagen und Wirkung	69
	6.3.2	Empfehlungen zur Verkehrsverstetigung	70
	6.4	Konzept zu straßenräumlichen Maßnahmen	71
	6.4.1	Grundsätze und Wechselwirkung	71
	6.4.2	Hinweise zur lärmarmen Straßenraumgestaltung	71
	6.4.3	Empfehlungen zu straßenräumlichen Maßnahmen	73

6.5	Konzept aktiver Schallschutz	75	Stadt Wermelskirchen
6.5.1	Grundsätze und Wirkung	75	Lärmaktionsplan
6.5.2	Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	77	Straßenverkehr
6.5.3	Empfehlungen zu aktiven Schallschutzmaßnahmen	78	Stufe 2
			Juni 2015
6.6	Konzept passiver Schallschutz	78	
6.6.1	Grundsätze und Wirkung	78	
6.6.2	Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	80	
6.6.3	Empfehlungen zu passiven Schallschutzmaßnahmen	81	
7	Empfehlungen zu weiteren Lärmquellen	82	
7.1	Straßenverkehrslärm (außerhalb der Maßnahmenbereiche)	82	
7.2	Motorradlärm	83	
7.3	Gewerbelärm	85	
8	Maßnahmenprogramm Lärmaktionsplan Stufe 2	87	
8.1	Kurz- bis Mittelfristmaßnahmen des Lärmaktionsplans Wermelskirchen	87	
8.2	Langfristmaßnahmen des Lärmaktionsplans Wermelskirchen	88	
8.3	Integriertes Gesamtkonzept	88	
8.4	Maßnahmenwirkung	90	
8.5	Maßnahmenkosten	90	
9	Ruhige Gebiete	93	
	Tabellenverzeichnis	95	
	Abbildungsverzeichnis	96	
	Kartenverzeichnis	97	
	Anhang	97	

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Die Stadt Wermelskirchen ist nach EG-Umgebungslärmrichtlinie verpflichtet, aufbauend auf der vorliegenden Lärmkartierung nach 34. BlmSchV und vor dem rechtlichen Hintergrund des Runderlasses des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 -8820.4.1 v. 7.2.2008 einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

Wermelskirchen liegt mit knapp 35.000 Einwohnern außerhalb der im Rahmen der EG-Umgebungslärmrichtlinie definierten Ballungsräume. Die Lärmkartierung der 2. Stufe¹, mit der die Lärmbelastungssituation erhoben wurde, erfolgte in 2012 für Straßenverkehr auf Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/a. Dies sind in Wermelskirchen die Bundesautobahn A 1, die Bundesstraße B 51 sowie Teile der Landesstraßen L 157 und L 101. Für andere Straßen erfolgte keine Lärmkartierung.

Die Erstellung der Lärmkarten und die Ermittlung der von Lärm betroffenen Menschen hat das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) 2012 für die Kommunen in NRW durchgeführt. Die Ergebnisse werden im Lärmaktionsplan im **Kapitel 2 - Analyse der Lärmsituation** - ausgewertet. Auf Basis dieser Auswertung der Lärmkartierung werden die Bereiche herausgearbeitet, in denen aufgrund der ermittelten Lärmbelastungen und Lärmbedrohungen Maßnahmen erforderlich sind (Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung).

Im **Kapitel 3** werden bereits **vorhandene oder geplante Maßnahmen** entsprechend der zur Verfügung gestellten Informationen der Stadt Wermelskirchen und des Landesbetriebs Straßenbau NRW dargestellt.

Kapitel 4 beschreibt die durchgeführten Schritte zur **Öffentlichkeitsbeteiligung der Lärmaktionsplanung**. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden durch die Bevölkerung sowohl in einem Lärmforum als auch über einen Online-Fragebogen Lärmprobleme benannt und Maßnahmen vorgeschlagen. Die Vorschläge werden verortet, ausgewertet und zusammenfassend dargestellt.

In den **Kapiteln 5 und 6** der Lärmaktionsplanung werden unter Einbindung der Anregungen aus der Öffentlichkeit und bereits bestehender Planungen **Strategien der Lärmreduzierung entwickelt und Maßnahmenkonzepte zur Lärmreduzierung in den Maßnahmenbereichen** erarbeitet.

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Juni 2015

¹ Die Lärmkartierung der 1. Stufe erfolgte 2007 für Hauptverkehrsstraßen mit 6 Mio. Kfz/a, siehe auch Kapitel 2.1

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Unter **Kapitel 7** werden die Maßnahmenkonzepte mit **Empfehlungen zu weiteren**, in der Lärmkartierung nicht berücksichtigten **Lärmquellen** ergänzt. Die Maßnahmenkonzepte münden in ein **Maßnahmenprogramm - Kapitel 8** - in dem die Aktivitäten der Stadt Wermelskirchen für die nächsten 5 Jahre dargestellt werden. Für dieses Maßnahmenprogramm werden die zu erwartenden Entlastungswirkungen sowie die damit verbundenen zu erwartenden Kosten dargestellt.

Der Lärmaktionsplan enthält darüber hinaus in **Kapitel 9** Aussagen zu **ruhigen Gebieten** in Wermelskirchen.

1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Rechtliche Grundlage der Lärmaktionsplanung ist die EG-Umgebungslärmrichtlinie (URL) vom 25.06.2002, die 2005 in deutsches Recht umgesetzt wurde. Hierfür wurde in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ein sechster Teil mit dem Titel „Lärminderungsplanung“ und die Paragrafen 47a bis 47f eingefügt.

Ergänzt wird das BImSchG durch die 34. BImSchV, welche die Details für die Erstellung der Lärmkarten regelt. Für die Lärmaktionsplanung gibt es keine entsprechende Verordnung.

In den **LAI-Hinweisen** zur Lärmaktionsplanung² sowie in weiteren Leitfäden und Musteraktionsplänen³ werden Handlungsempfehlungen zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen gegeben.

In den LAI-Hinweisen sind auch Aussagen zur rechtlichen Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen enthalten: „Zur Durchsetzung von Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, verweist § 47d Abs. 6 BImSchG auf § 47 Abs. 6 BImSchG. Danach sind die Maßnahmen aufgrund eines Lärmaktionsplanes „durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen“. Soweit planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen sind, „haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen“. § 47 d Abs. 6 BImSchG enthält also keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen, sondern verweist auf

² Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) - AG Aktionsplanung: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, aktualisierte Fassung vom 18. Juni 2012. Die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) ist ein Arbeitsgremium der Umweltministerkonferenz (UMK).

³ Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV), EG-Umgebungslärmrichtlinie, Musteraktionsplan, (o.D.)

spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen (z.B. §§ 17 und 24 BImSchG, § 45 Abs. 1 Nr. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO), § 75 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).⁴

„Soweit die tatbestandlichen Voraussetzungen erfüllt sind, wird das in diesen Vorschriften eingeräumte Ermessen allerdings durch § 47d Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit dem Maßnahmenteil des einschlägigen Lärmaktionsplans eingeschränkt. So sind z.B. die in einem Lärmaktionsplan festgelegten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen von den Straßenverkehrsbehörden durchzusetzen. Sind in dem Plan Entscheidungen anderer Träger öffentlicher Verwaltung vorgesehen (z.B. die Aufstellung eines Bebauungsplans) gelten auch hierfür die anderweitig (z.B. im Baugesetzbuch) festgelegten Regeln.“

Ein wesentlicher Aspekt der Lärmaktionsplanung besteht in der Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens über Reihenfolge, Ausmaß und zeitlichen Ablauf von Sanierungsmaßnahmen. Ziel der Lärmaktionsplanung ist eine Verringerung der Gesamtbelastung in dem betrachteten Gebiet. In der Regel ist dazu eine Prioritätensetzung hinsichtlich der Handlungsoptionen erforderlich.⁵

„Sind in einem Lärmaktionsplan planerische Festlegungen vorgesehen, so müssen diese bei der Planung berücksichtigt, d. h. mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einbezogen werden. Dabei ist die Lärmmindehung als Ziel des Lärmaktionsplans einer von mehreren zu berücksichtigenden Belange, die untereinander abgewogen werden müssen.“⁶

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

1.3 Untersuchungsraum

Die Stadt Wermelskirchen ist ein Mittelzentrum mit 35.012 Einwohnern (Stand 2012)⁷ im Bundesland Nordrhein-Westfalen. Sie ist eine kreisangehörige Stadt der Verwaltungseinheit des Rheinisch-Bergischen-Kreises mit einer Fläche von ca. 74,8 qkm⁸, die sich auf über 100 größere und kleinere Stadt- und Ortsteile verteilt. Die größten Stadtteile sind die Kernstadt Wermelskirchen, Dhünn und Dabringhausen. In unmittelbarer Nähe zu Wermelskirchen befinden sich das Städtedreieck Wuppertal (20 km nördlich), Remscheid (5 km nördlich), Solingen (10 km nordwestlich) und die Zentren Köln (35 km südwestlich) und Düsseldorf (45 km nordwestlich).

⁴ LAI - AG Aktionsplanung: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, aktualisierte Fassung vom 18. Juni 2012, S. 16

⁵ Ebd. S. 16 f.

⁶ Ebd., S. 17

⁷ Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW (MBWSV NRW), Mobilität in Nordrhein-Westfalen – Daten und Fakten 2013, S. 13

⁸ Ebd., S. 13

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Auf der Fläche der Stadt befinden sich u.a. Teile der Großen Dhünntalsperre, eine der größten Trinkwassertalsperren im Westen Deutschlands und die Naturschutzgebiete Große Dhünntalsperre (680 ha) sowie Eifgenbachtal und Seitentäler (350 ha).

Wirtschaftlich zeichnet sich Wermelskirchen durch eine klassische klein- und mittelständische Unternehmensstruktur - hauptsächlich aus dem industriellen Sektor - aus, so z.B. Unternehmen der Maschinenbaubranche und der Rollenherstellung, von denen die Firmen Tente Rollen, Interroll und Steinco zu den bekanntesten zählen. Darüber hinaus befindet sich am Standort Wermelskirchen die Firmenzentrale der Baumarktkette OBI.

Das Straßenverkehrsnetz des Stadtgebietes Wermelskirchen umfasst insgesamt rund 255 km Straße (BAB, B, L, K, G).⁹ An das übergeordnete, nationale Straßenverkehrsnetz ist die Stadt direkt über die A 1 angebunden. Sie verläuft in einem ca. 7 km langen Abschnitt im Norden zwischen der Kernstadt Wermelskirchen und dem Stadtteil Hünger in Nordost-Südwest-Richtung durch das Stadtgebiet.

Annähernd parallel und südlich der A 1 verläuft die B 51 durch das Stadtgebiet.

Des Weiteren liegen 5 Landesstraßen (L 68, L 101, L 157, L 294, L 409) und diverse Kreisstraßen auf Wermelskirchener Stadtgebiet.

In der Stadt Wermelskirchen gibt es keinen Bahnhof bzw. SPNV-Haltepunkt (Schienenpersonennahverkehr). Die nächstgelegenen Bahnhöfe befinden sich in Remscheid und Solingen. Über den öffentlichen Personennahverkehr sind diese erreichbar.

Es gibt verschiedene Stadt- und Regionalbuslinien (u.a. Regionalverbindungen nach Köln und Remscheid). Des Weiteren wird seit 2001 ein Bürgerbus auf der Linie 264 betrieben.¹⁰ Das Angebot wird durch Taxibusse, Anrufsammeltaxis und Nachtbusse ergänzt.

Die nächsten Flughäfen sind Köln/ Bonn (ca. 42 km) und Düsseldorf (ca. 60 km).

⁹ Bundesautobahn, Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen; MBWSV NRW, Mobilität in Nordrhein-Westfalen - Daten und Fakten 2013, S. 33

¹⁰ Aufnahme des Fahrbetriebs

1.4 Zuständige Behörde

Zuständig für die Lärmaktionsplanung in Nordrhein-Westfalen sind die Städte und Gemeinden. Für Gemeinden außerhalb der Ballungsräume erstellt das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz die Lärmkarten und stellt sie bereit.

Stadt Wermelskirchen
**Lärmaktionsplan
 Straßenverkehr
 Stufe 2**

Juni 2015

In der Stadt Wermelskirchen ist das Amt für Stadtentwicklung, Telegrafenstraße 29 - 33, 42929 Wermelskirchen für die Lärmaktionsplanung zuständig.

Die Umsetzung der im Rahmen der Lärmaktionsplanung entwickelten Maßnahmenempfehlungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Für die lärmkartierte Straßen in Wermelskirchen ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW Straßenbaulastträger. Für die Stadt Wermelskirchen bestehen damit keine direkten Umsetzungsmöglichkeiten.

1.5 Auslösewerte der Lärmaktionsplanung

In Nordrhein-Westfalen sind die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung in einem Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz aus 2008 festgelegt. Nach diesem Runderlass liegen Lärmprobleme und somit Handlungsbedarf vor, wenn „an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{DEN} von 70 dB(A) oder ein L_{Night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Dies gilt nicht in Gewerbe- oder Industriegebieten nach §§ 8 und 9 der Baunutzungsverordnung sowie in Gebieten nach § 34 Abs. 2 des Baugesetzbuches mit entsprechender Eigenart.“¹¹ Im Musteraktionsplan von NRW werden diese Schwellenwerte als Auslösewerte bezeichnet.¹²

Darüber hinaus gibt es einen geänderten Entwurf des Runderlasses aus 2012, der 5 dB(A) niedrigere Auslösewerte vorsieht. Dieser Runderlass wurde allerdings nicht erlassen.

Für die Lärmaktionsplanung der Stadt Wermelskirchen werden folgende Werte als relevant angesehen:

- Auslösewerte zur Lärmaktionsplanung: $L_{DEN} = 70$ dB(A) und $L_{Night} = 60$ dB(A) entsprechend Runderlass 2008
- Auslösewerte zur Lärmaktionsplanung: $L_{DEN} = 65$ dB(A) und $L_{Night} = 55$ dB(A) entsprechend Entwurf des Runderlasses 2012

¹¹ RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008, S. 1

¹² Vgl. MUNLV: EG-Umgebungslärmrichtlinie Musteraktionsplan, (o.D.), S. 5

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Die niedrigeren Auslösewerte folgen den Erkenntnissen aus der Lärmwirkungsforschung, nach denen statistisch nachweisbar ist, dass bei einer Dauerbelastung mit Mittelungspegeln¹³ ≥ 65 dB(A) tags und ≥ 55 dB(A) nachts das Risiko von Herz- und Kreislauferkrankungen zunimmt.¹⁴

¹³ zeitlich gemittelter Schallpegel zur Darstellung zeitlich veränderter Schalleinwirkungen (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, <http://www.bmub.bund.de/themen/luft-laerm-verkehr/laermenschutz/laermenschutz-im-ueberblick/laermmessung-laemberechnung/>, letzter Zugriff: 03.11.2014)

¹⁴ Vgl. Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen, Drucksache 14/2300, 14. Wahlperiode vom 15.12.99

2 Analyse der Lärmsituation

2.1 Lärmkartierung des LANUV

2007 erfolgte im Rahmen der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung erstmals die Lärmkartierung für die Stadt Wermelskirchen durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV). In dieser Stufe wurden gemäß des BImSchG § 47 Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Mio. Kfz/a kartiert. Verkehrsmengen dieser Größenordnung lagen nur auf der A 1 vor. Von der Erarbeitung von Maßnahmenempfehlungen wurde in dieser Stufe aufgrund des stattfindenden Autobahnausbaus noch abgesehen, da die Begleitmaßnahmen (aktiver und passiver Schallschutz) zu einer Verbesserung der Lärmsituation führen sollten.

In der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung erfolgt die Kartierung gemäß den Anforderungen des BImSchG § 47 für den Straßenverkehr für Gemeinden außerhalb von Ballungsräumen auf Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/a, was einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von **8.200 Kfz/24h** entspricht. Dabei gelten als Hauptverkehrsstraßen Bundes- und Landesstraßen sowie sonstige grenzüberschreitende Straßen (keine Gemeindestraßen). Die Lärmkartierung der 2. Stufe für die Stadt Wermelskirchen hat ebenfalls das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) Nordrhein-Westfalen 2012 durchgeführt.

Entsprechend den Anforderungen wurden in Wermelskirchen die Bundesautobahn A 1, die Bundesstraße B 51 sowie Teile der Landesstraßen L 157 und L 101 kartiert. Weitere Straßen fallen nicht unter die Kartierungspflicht, weil sie entweder nicht diesen Kategorien entsprechen oder eine niedrigere Verkehrsbelastung aufweisen.¹⁵

Kartiert wurde auch nicht die Autobahnauffahrt in Richtung Dortmund, da sich diese 2010 im Bau befand.

Die Lärmdata wurden anhand der Vorläufigen Berechnungsmethode für Umgebungslärm an Straßen (VBU)¹⁶ berechnet. Die Berechnung erfolgt für den 24-Stunden-Zeitraum (L_{DEN}) und den Nacht-Zeitraum (L_{Night}).

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Juni 2015

¹⁵ Z.B. Abschnitte der L 101 in Stumpf und Dabringhausen. Diese Streckenabschnitte wiesen nach Straßenverkehrszählung 2010 einen DTV unter 8.200 Kfz/24h auf.

¹⁶ Bundesministerium der Justiz, Bundesanzeiger Jahrgang 58, Nummer 154a, Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) vom Mai 2006, August 2006, Anlage 3 - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBU)

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

2.1.1 Eingangsdaten der Lärmkartierung

Die Eingangsdaten der Lärmberechnungen wurden der Stadt Wermelskirchen zusammen mit den Kartierungsergebnissen vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV NRW) in shape-Formaten übergeben. Sie basieren auf bundesweiten Straßenverkehrszählungen, die ebenfalls vom Land auf allen klassifizierten Straßen durchgeführt wurden.

Tabelle 1 zeigt zusammenfassend die wesentlichen Eingangsdaten der kartierten Straßen, die im Nachfolgenden beschrieben werden.

● **Tabelle 1:** Karte Straße und Eingangsdaten

Straße, Abschnitt	Kfz/24 h	DTV			Schwerverkehrsanteil in % (> 3,5 to)		Zul. Höchstgeschwindigkeit
		6 - 18 Uhr	18 - 22 Uhr	22 - 6 Uhr	Pkw	Lkw	
A 1, nordöstlich der L 157	65.692	13,9	10,8	31,6	100	80	
A 1, südlich der L 157	75.738	13,6	10,5	30,8	100 - 130	80	
A 1, Auffahrt L 157	16.440	25	35	45	100*	80*	
B 51, südwestl. Stadtgrenze bis zur K 19	9.728	3,3	1,5	3,7	50 - 70	50 - 70	
B 51, K 3 bis nordöstl. Stadtgrenze	12.176	6,4	2,9	7,2	50 - 100	50 - 80	
B 51, K 19 bis K 3	12.938	6,3	2,9	7,2	50 - 70	50 - 70	
L 101, K 16 bis K 11 Höferhof	8.242	2,8	1,3	3,1	50 - 100*	50 - 80	
L 157, B 51 bis Wielstraße	8.930	3,6	1,6	4	50 - 100*	50 - 80*	
L 157, A 1 bis B 51	15.118	4	1,8	4,5	50	50	

* In diesen Abschnitten erfolgte zur Bewertung der Lärmbelastungssituation eine Korrektur der Geschwindigkeiten, siehe Absatz Geschwindigkeiten

Verkehrsmengen

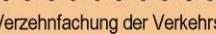
Der Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Lärmbelastung kann folgendermaßen veranschaulicht werden:

- Eine Verdoppelung der Verkehrsmenge bewirkt eine Pegelerhöhung um 3 dB(A)

- Eine Verzehnfachung der Verkehrsmenge bewirkt eine Pegelerhöhung um 10 dB(A), d.h. eine Verdopplung der Lautstärke
- Eine wahrnehmbare Differenz in der Lärmbelastung von 1 dB(A) besteht bei Änderungen der Verkehrsmenge um mindestens 20%
- **Abbildung 1:** Zusammenhang zwischen Verkehrsbelastung, Schwerverkehrsanteil und Lärmbelastung

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Juni 2015

	60 dB(A)	
	63 dB(A)	+ 3 dB(A) deutlich wahrnehmbar
Verdoppelung der Verkehrsbelastung		
 	70 dB(A)	+ 10 dB(A) Verdoppelung der Lautstärke
Verzehnfachung der Verkehrsbelastung		
 → 		
Die Geräuschbelastung eines Lkws entspricht der von 23 Pkw		

Bei der Erstellung der Lärmkarten hat das LANUV Verkehrsdaten aus dem Jahr 2010 verwendet.¹⁷ Im Zuge der Abstimmung wurden der Stadt die Eingangsdaten der Lärmkartierung zur Überprüfung und ggf. Korrektur zugesandt. Die Stadt Wermelskirchen hat keine aktuellen Daten zu Verkehrsmengen auf den kartenierten Straßen, anhand derer Korrekturen an den Eingangsdaten vorgenommen werden können.¹⁸

Die den Lärmberechnungen zugrunde liegenden Verkehrsmengen im Kartierungsnetz sind in Karte 1 dargestellt.

- **Karte 1:** Verkehrsmengen im Kartierungsnetz

Schwerverkehrs-Anteile

Der Schwerverkehrs-Anteil (Lkw + Busse) hat aufgrund der spezifisch hohen Lärmbelastung der Schwerverkehre einen wesentlichen Einfluss auf den Lärmpegel. In der nachfolgenden Tabelle ist der Zusammenhang zwischen

¹⁷ Straßendaten basieren auf der NWSIB, der Straßendatenbank des Landesbetriebes Straßenbau (Straßen.NRW). Stand der Daten ist das Straßennetz der Bundesverkehrswegezählung 2010.

¹⁸ In der Stellungnahme der Stadt wird angemerkt, dass die Straßenabschnitte der L 101 in den Ortslagen Stumpf (K 16 bis L 157) und Dabringhausen (K 11 bis L 294) sowie der Autobahnzubringer/ Auffahrt in Richtung Dortmund bei der Lärmkartierung fehlen.

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

unterschiedlich hohen SV-Anteilen und der Lärmbelastung an einem Rechenbeispiel dargestellt.

- **Tabelle 2:** Zusammenhang zwischen SV-Anteilen und Abweichungen in den Lärmbelastungen (Annahme: M = 1.000 Kfz/h, SV-Anteil 2%)

Veränderung Lkw-Anteile	Zunahme Lärmbelastung
Basis Lkw-Anteil (2%)	--
doppelter Lkw-Anteil (4%)	+ 1 dB(A)
dreifacher Lkw-Anteil (6%)	+ 2 dB(A)
fünffacher Lkw-Anteil (10%)	+ 4 dB(A)
zehnfacher Lkw-Anteil (20%)	+ 6 dB(A)
fünfzehnfacher Lkw-Anteil (30%)	+ 7 dB(A)

In der Karte 2 sind die SV-Anteile in der Nacht im Netz der Lärmkartierung dargestellt. Es werden nur die Nachtwerte dargestellt, da die Schwerverkehrsanteile in Wermelskirchen während der Nacht am höchsten sind.

- **Karte 2:** Schwerverkehrsanteile im Kartierungsnetz (nachts)

Geschwindigkeiten

Lärmbelastungen nehmen mit höheren Geschwindigkeiten zu. So beträgt z.B. der Unterschied zwischen 70 und 50 km/h etwa 2,0 dB(A), zwischen 50 und 30 km/h etwa 2,5 dB(A).

Eine Plausibilitätsprüfung der in der Lärmkartierung berücksichtigten Geschwindigkeiten ergibt Unstimmigkeiten an der L 157 zwischen der B 51 und Eich. In den Eingangsdaten ist dieser Abschnitt mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h berücksichtigt. Das entspricht zwar der offiziellen Beschilderung, widerspricht aber den räumlichen Gegebenheiten.¹⁹ Verbunden mit der Geschwindigkeit von 100 km/h ist ein im Vergleich zu Tempo 50 um 4 dB(A) höherer Emissionspegel.

Auf der Autobahnabfahrt Wermelskirchen aus Richtung Dortmund gelten ebenfalls 100 km/h entsprechend Eingangsdaten. Auch hier ist diese Geschwindigkeit bei normaler Fahrweise nicht zu erwarten. Für diesen Abschnitt wird eine Geschwindigkeit von 60 km/h angenommen.

¹⁹ Der Abschnitt ist ca. 60 m lang und liegt zwischen zwei lichtsignalgeregelte Kreuzungen. An der Kreuzung in Richtung Norden muss links oder rechts abgebogen werden (T-Kreuzung).

Eine weitere Korrektur erfolgte für die L 101 zwischen Stumpf und Dabringhausen (70 km/h statt 100 km/h).

Die zugrunde gelegten Geschwindigkeiten im Kartierungsnetz sind in Karte 3 dargestellt.²⁰

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Juni 2015

- **Karte 3:** Geschwindigkeiten im Kartierungsnetz

Fahrbahnoberflächen

Nach den vorliegenden Daten zum Fahrbahnbelag im Kartierungsnetz weisen die kartierten Straßen Asphalt als Fahrbahnbelag auf.

Zum Teil sind diese Asphaltoberflächen schadhaft. Die damit verbundenen Unebenheiten können ebenfalls erhöhte Lärmpegel verursachen (z.B. L 157 Ostringhausen, siehe Abbildung 2). Diese Mängel gehen nicht in die Lärmberechnungen ein. Unabhängig davon trägt die Sanierung schadhafter Fahrbahnbeläge zur Lärminderung bei.

- **Abbildung 2:** Straßenschäden an der L 157 Ostringhausen zwischen Ostringhauser Gasse und Bandwirkerstraße



²⁰ In der Darstellung sind die offiziell zulässigen Höchstgeschwindigkeiten dargestellt (ohne Korrektur)

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Lärmschutzeinrichtungen

Aktive Lärmschutzeinrichtungen wie Lärmschutzwände und -wälle schirmen die angrenzende Bebauung vor Lärmeinwirkungen ab.

In Wermelskirchen sind Lärmschutzeinrichtungen an mehreren Straßenabschnitten in die Lärmkartierung eingegangen:

- Schallschutzeinrichtungen im Verlauf der A 1 (ohne Lärmschutzeinrichtungen im Bereich A 1 Höllentalschlucht auf Wermelskirchener Seite)²¹
- Schallschutzeinrichtungen entlang der B 51
- Weitere Abschnitte mit Schallschutzeinrichtungen an der L 157 und L 101
- **Abbildung 3:** Lärmschutzwand an der B 51 im Abschnitt Remscheider Straße bis Berliner Straße in Höhe Bahnhofstraße



In der in Kapitel 2.2.1 folgenden Karte 4 sind die in die Lärmkartierung der Stadt Wermelskirchen eingegangenen Lärmschutzeinrichtungen dargestellt.

²¹ Zum Zeitpunkt der Kartierung noch im Bau befindlich

2.1.2 Strategische Lärmkarten

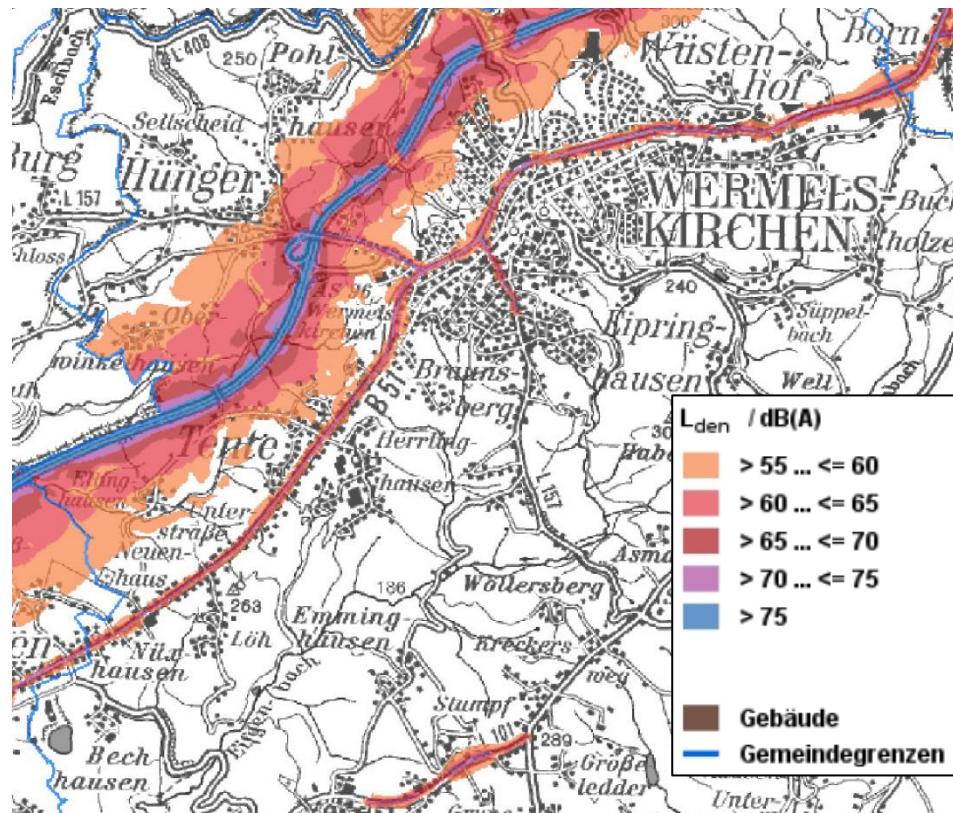
Das Ergebnis der Lärmkartierung sind strategische Lärmkarten²², auf denen die Schallpegel, die außerhalb der Gebäude in 4 m Höhe über dem Gelände errechnet wurden, in Form von Isophonenbändern dargestellt werden.

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Juni 2015

Die Karten liegen für 24 Stunden (L_{DEN}) und die Nacht (L_{Night}) vor.

- **Abbildung 4:** Straßenverkehrslärm, L_{DEN} , Kartierung 2012, LANUV (Ausschnitt)



© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © Geobasis.NRW, © BKG, © Planet Observer

<http://www.umgebungslärm-kartierung.nrw.de/>

Die Schallpegel für den Tag (24h) werden von $L_{DEN} > 55$ dB(A) bis > 75 dB(A) eingeteilt.

²² „Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet“ (EG-Umgebungslärmrichtlinie (URL) vom 25.06.2002, Artikel 3 - Begriffsbestimmungen, Buchstabe r)

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

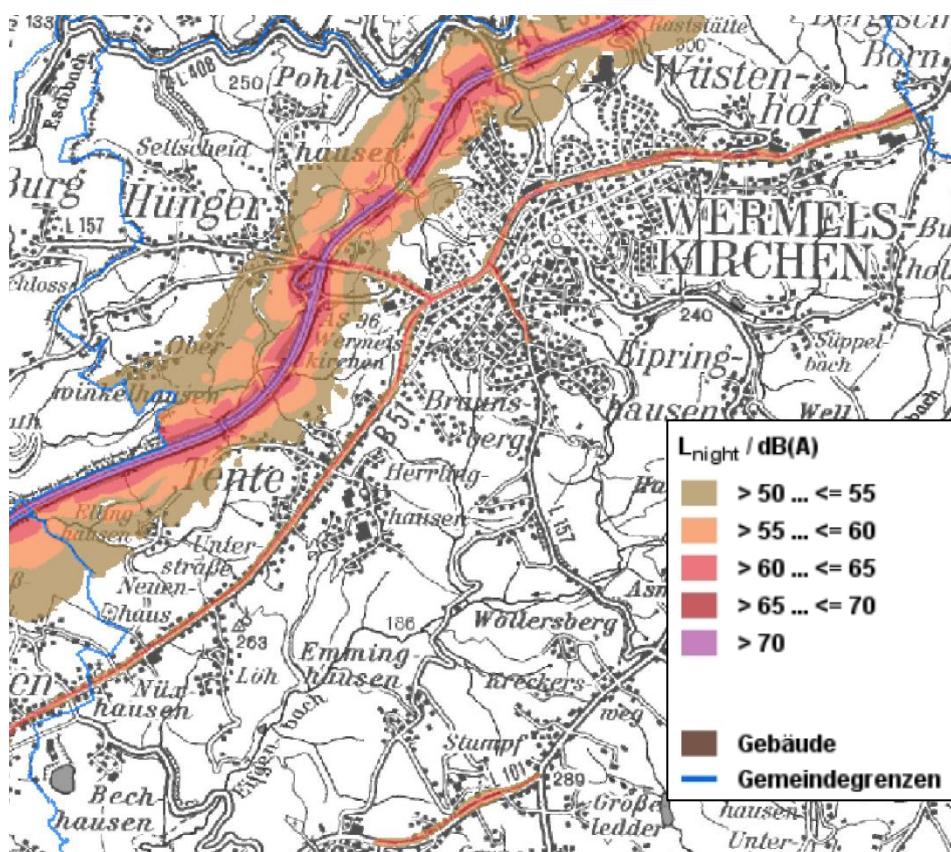
Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Die Pegelklassen für den Nachtzeitraum werden von $> 50 \text{ dB(A)}$ bis $> 70 \text{ dB(A)}$ eingeteilt.

● **Abbildung 5:** Straßenverkehrslärm, L_{Night} , Kartierung 2012, LANUV (Ausschnitt)



© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © Geobasis.NRW, © BKG, © Planet Observer

<http://www.umgebungslärm-kartierung.nrw.de/>

2.1.3 Betroffenenzahlen

Die Betroffenenzahlen hat das LANUV über die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung von Betroffenenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)²³ ermittelt.

Stadt Wermelskirchen
**Lärmaktionsplan
 Straßenverkehr
 Stufe 2**

Juni 2015

Nach der Berechnungsmethodik sind nicht alle Einwohner eines Gebäudes gleichmäßig von Lärm betroffen, sondern es erfolgt eine anteilmäßige Berechnung, die den Anteilen der belasteten Fassaden Rechnung trägt.

In den folgenden Tabellen wird die Anzahl der betroffenen Menschen getrennt für den L_{DEN} und den L_{Night} aufgelistet.

- **Tabelle 3:** Geschätzte Gesamtzahl lärmelasteter Menschen, L_{DEN} (auf 10er-Stellen gerundet)²⁴

Pegelklasse	Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit einem Schallpegel L_{DEN} von			
	> 55- 60 dB(A)	> 60- 65 dB(A)	> 65- 70 dB(A)	> 70- 75 dB(A)
nach Pegelklassen	1.440	810	480	90
Pegelklassen zusammengefasst	2.820	1.380	570	90

- **Tabelle 4:** Geschätzte Gesamtzahl lärmelasteter Menschen, L_{Night} (auf 10er-Stellen gerundet)²⁵

Pegelklasse	Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit einem Schallpegel L_{Night} von			
	> 50- 55 dB(A)	> 55- 60 dB(A)	> 60- 65 dB(A)	> 65- 70 dB(A)
nach Pegelklasse	1.120	620	140	0
Pegelklassen zusammengefasst	1.880	760	140	0

²³ Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung von Betroffenenzahlen durch Umgebungslärm, nicht amtliche Fassung der Bekanntmachung im Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20. April 2007

²⁴ Betroffenenstatistik der Lärmkartierung Wermelskirchen, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz, 2012

²⁵ Betroffenenstatistik der Lärmkartierung Wermelskirchen, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz, 2012

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan
Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Von Lärmbelastungen ganztags über einem L_{DEN} von 55 dB(A) sind in der Stadt Wermelskirchen entlang des kartierten Straßennetzes 2.820 Menschen betroffen.

Einem L_{DEN} von 65 dB(A) und mehr sind 570 Menschen ausgesetzt, einem L_{Night} von 55 dB(A) und mehr 760 Menschen. Dies sind rund 2% der Bevölkerung der Stadt Wermelskirchen.

Bei der Erstellung der Lärmkarten ist nach der 34. BlmSchV auch die Erfassung lärumsensibler Einrichtungen ab einem $L_{DEN} > 55$ dB(A) erforderlich. Lärumsensib le Einrichtungen sind nach Umgebungslärmrichtlinie Schulen und Krankenhäuser.

In Wermelskirchen liegen an vier Schulgebäuden Pegelwerte von L_{DEN} zwischen 55 dB(A) bis 65 dB(A) vor (Grundschulverbund Hünger/ Haiderbach, insgesamt 4 Gebäude). An Krankenhäusern wurde kein Pegel $L_{DEN} > 55$ dB(A) ermittelt.

2.2 Beschreibung der Lärm- und Konfliktsituation

2.2.1 Schallpegel an Gebäuden mit Wohnnutzung

In den Karte 4 und Karte 5 sind alle Gebäude mit Wohnnutzung und einem Lärmpegel am Gebäude über den Auslösewerten

- $L_{DEN} = 70$ dB(A) oder $L_{Night} = 60$ dB(A) entsprechend Runderlass 2008
- $L_{DEN} = 65$ dB(A) oder $L_{Night} = 55$ dB(A) entsprechend dem Entwurf zum Runderlass 2012

dargestellt.

Die grau dargestellten Gebäude haben entweder einen Gebäudepegel unterhalb der genannten Werte oder sind unbewohnt.

- **Karte 4:** Lärmpegel an bewohnten Gebäuden nach Auslösewerten L_{DEN}
- **Karte 5:** Lärmpegel an bewohnten Gebäuden nach Auslösewerten L_{Night}

2.2.2 Räumliche Betroffenheitsanalyse

Lärmberroffenheit der Wermelskirchener Bevölkerung

Die räumliche Verortung der Lärmberroffenheit (räumliche Betroffenheitsanalyse) ermöglicht eine Zuordnung der Lärmberroffenheit zu den Straßen des Kartierungsnetzes. Hierfür wird die sogenannte **LärmKennZiffer (LKZ)** ermittelt.

Juni 2015

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Die LärmKennZiffer ist vereinfacht ausgedrückt das Produkt aus der Anzahl der Menschen, die Lärmelastungen über $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ oder $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$ ausgesetzt sind und dem Maß der Überschreitung dieser Werte.

Bei einer LKZ = 50 sind beispielsweise 50 Einwohner von Lärmelastungen mit durchschnittlich 1 dB(A) über 55 dB(A) oder 10 Einwohner von Lärmelastungen mit durchschnittlich 5 dB(A) über 55 dB(A) betroffen.

Die höchsten für Wermelskirchen ermittelten LKZ-Werte für (z.T. kurze) Abschnitte liegen für die LKZ_{Night} bei 214 und für die LKZ_{DEN} bei 183.

Vorrangig betrachtet wird die LärmKennZiffer für den Nachtzeitraum LKZ_{Night} , da die Lärmelastungen für die Wohnbevölkerung entlang der belasteten Straßen während der Nacht gravierender sind. Ein Vergleich mit der LKZ_{DEN} ergibt zwischen den beiden Kenngrößen nur geringe Unterschiede.

Die einwohnerbezogene Lärmberroffenheit LKZ_{Night} ist in Karte 6 dargestellt.

- **Karte 6:** Lärmberroffenheit LKZ_{Night}

Lärmberroffene sensible Einrichtungen

Schulen und Krankenhäuser sind nicht von Lärmelastungen über einem L_{DEN} von 65 dB(A) betroffen.

2.3 Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung

Die Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung werden aus den Abschnitten des Kartierungsnetzes mit einer hohen Lärmberroffenheit (LKZ) gebildet, um zusammenhängende Straßenabschnitte als solche betrachten zu können und für diese Maßnahmen zu entwickeln. Die Zusammenführung von Abschnitten und die Abgrenzung von Maßnahmenbereichen erfolgt über die Werte der LärmKennZiffer sowie über vergleichbare durchschnittliche Verkehrsbelastungen (DTV), Schwerverkehrsanteile (Lkw und Bus), Geschwindigkeiten im Abschnitt und über die städtebauliche Struktur.

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Nicht weiter betrachtet werden Streckenabschnitte ohne Lärmbetroffenheit bzw. einer geringen Lärmbetroffenheit (LKZ bis 10).

Priorisierung der Maßnahmenbereiche

Innerhalb der Maßnahmenbereiche erfolgt eine Prioritätenbildung in drei Stufen, aus denen die Dringlichkeit der Maßnahmenentwicklung abgeleitet werden kann.

Die LärmKennZiffer stellt eines der zentralen Kriterien zur Priorisierung dar und wird für die festgelegten Maßnahmenbereiche neu berechnet. Ein weiteres Kriterium ist der Anteil der Wohngebäude im Maßnahmenbereich, die einen hohen Gebäudepegel von $L_{Night} > 60$ bzw. $L_{DEN} > 70$ dB(A) aufweisen.

Folgende Prioritäten werden gebildet:

- Priorität 1:

- LKZ_{DEN/Night} > 100 oder LKZ_{DEN/Night} > 50 mit einem Anteil an Wohngebäuden mit Gebäudepegeln $L_{DEN/Night} \geq 70/60$ von 50% am Maßnahmenbereich

- Priorität 2:

- LKZ_{DEN/Night} > 50 oder LKZ_{DEN/Night} > 25 mit einem Anteil an Wohngebäuden mit Gebäudepegeln $L_{DEN/Night} > 70/60$ dB(A) von $\geq 35\%$ am Maßnahmenbereich

- Priorität 3:

- LKZ_{DEN/Night} > 25 oder LKZ_{DEN/Night} > 10 mit einem Anteil an Wohngebäuden mit Gebäudepegeln $L_{DEN/Night} > 70/60$ dB(A) von $\geq 20\%$ am Maßnahmenbereich

Es werden 13 Maßnahmenbereiche definiert, die mit ihrer Priorisierung in Karte 7 dargestellt und wie folgt in die verschiedenen Prioritäten aufgeteilt sind:

- **Tabelle 5:** Anzahl der Maßnahmenbereiche in den Prioritäten 1-3 und Bereichslängen

Priorität	Anzahl der Maßnahmenbereiche	Länge der Maßnahmenbereiche (in km)
Priorität 1	3	0,8 km
Priorität 2	4	1,4 km
Priorität 3	6	1,9 km
Gesamt	13	4,1 km

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Juni 2015

- **Karte 7:** Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung und Prioritäten

In der nachfolgenden Tabelle sind die 13 Maßnahmenbereiche mit ihren Abgrenzungen und den wichtigsten Betroffenheitskriterien dargestellt.

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

● **Tabelle 6:** Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung und Prioritäten

Nr.	Straße	Abschnitt	Länge in m	LKZ _{Night}	Gebäudeanteil mit L _{Night} > 60 dB(A) in %	Priorität
1	L 157 Burger Straße	Bandwirkerstraße - B 51 Dellmannstraße	371	117	74	1
2	L 157 Dabring- hauser Straße	40 m nördlich Eich - Jahnstraße	148	110	8	1
3	L 157 Dabring- hauser/ Hilfring- hauser Straße	25 m südlich Danziger Straße - Luisenstraße	298	108	40	1
4	L 157 Ostringhausen	50 m westlich Ostring- hauser Gasse - Bandwirkerstraße	288	73	48	2
5	L 157 Hünger	A 1 - Bollinghausen	146	46	75	2
6	B 51 Neuenhöhe	Am Kirschbaum - 300 m östlich Wüsten- hof	438	34	62	2
7	B 51 Neuenhöhe	Emil-Lux-Straße - 70 m östlich Töckel- hausen	569	31	63	2
8	A 1	Bereich Im Wolfhagen	374	40	17	3
9	B 51 Tente	Höhe Postweg - Bähringhausen	291	35	11	3
10	B 51 Neuenhaus	50 m westlich Kirch- weg - Lange Heide	319	33	12	3
11	A 1	Bereich Abfahrt Wermelskirchen	274	30	18	3
12	B 51 Tente	Tenter Hof - 100 m nordöstlich In den Birgden	450	27	13	3
13	L 157 Dabring- hauser Straße	Jahnstraße - 25 m südlich Danziger Straße	200	24	25	3

Emissionsfaktoren der Maßnahmenbereiche

In Tabelle 7 sind die wichtigsten Emissionsfaktoren der Maßnahmenbereiche dargestellt.

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

- **Tabelle 7:** Emissionsfaktoren in den Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung

Juni 2015

Nr.	Straße	Abschnitt	Länge	DTV	Zul. Höchstgeschwindigkeit	SV-Anteil nachts in %	Priorität
1	L 157 Burger Straße	Bandwirkerstraße - B 51 Dellmannstraße	371	15.118	50	4,5	1
2	L 157 Dabringhauser Straße	40 m nördlich Eich - Jahnstraße	148	8.930	50	4	1
3	L 157 Dabringhauser/ Hilfringhauser Straße	25 m südlich Danziger Straße - Luisenstraße	298	8.930	50	4	1
4	L 157 Ostringhausen	50 m westlich Ostringhauser Gasse - Bandwirkerstraße	288	15.118	50	4,5	2
5	L 157 Hünger	A 1 - Bollinghausen	146	15.118	50	4,5	2
6	B 51 Neuenhöhe	Am Kirschbaum - 300 m östlich Wüstenhof	438	12.938	50	7,2	2
7	B 51 Neuenhöhe	Emil-Lux-Straße - 70 m östlich Töckelhausen	569	12.176	50 - 70	7,2	2
8	A 1	Bereich Im Wolfhagen	374	65.692	100	31,6	3
9	B 51 Tente	Höhe Postweg - Bähringhausen	291	9.728	50	3,7	3
10	B 51 Neuenhaus	50 m westlich Kirchweg - Lange Heide	319	9.728	50	3,7	3
11	A 1	Bereich Abfahrt Wermelskirchen	274	75.738	100	30,8	3
12	B 51 Tente	Tenter Hof - 100 m nordöstlich In den Birgden	450	9.728	50	3,7	3
13	L 157 Dabringhauser Straße	Jahnstraße - 25 m südlich Danziger Straße	200	8.930	50	4	3

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

3 Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen

In der Lärmaktionsplanung sollen durch eine enge Verknüpfung mit anderen gesamtstädtischen und relevanten teilräumlichen Planungen Synergieeffekte genutzt und ggf. konkurrierende Zielsetzungen erkannt werden.

Viele Planungen und Maßnahmen haben neben dem eigentlichen Ziel auch eine Relevanz für die Lärmaktionsplanung. Lärmminderung sollte in diesen Planungen als Querschnittsaufgabe verstanden werden.

Im Nachfolgenden werden bekannte vorhandene oder geplante Maßnahmen aus den Bereichen Fahrbahnsanierung/ lärmärmer Asphalt und Straßenbau/ straßenräumliche Maßnahmen sowie aktiver und passiver Schallschutz dargestellt.

Ein Reagieren auf vorhandene Lärmsituationen kann darüber hinaus im Rahmen der Bauleitplanung erfolgen. Im Kartierungsnetz relevante Bebauungspläne werden mit ihren lärmrelevanten Festsetzungen in Kapitel 3.5 dargestellt.

3.1 Fahrbahnsanierung/ Landesstraßenerhaltungsprogramm

Umgesetzte Maßnahmen

Im Zuge des Ausbaus der **A 1** zwischen der **AS Wermelskirchen und dem Tank- und Rastplatz Remscheid** wurde gemäß dem Planfeststellungsverfahren lärmindernder Asphalt aufgebracht. Es handelt sich um Splittmastixasphalt 0/8 S, der mit einem Korrekturwert von 2 dB(A) angesetzt wird.²⁶

Auf den Landesstraßen im Stadtgebiet von Wermelskirchen wurden im Jahr 2007/2008 Deckensanierungen an der **L 157** zwischen den Ortsteilen Hinterhufe und Sonne auf einer Länge von 1.850 m²⁷ durchgeführt. Die Maßnahme war Teil des Sonderprogramms des Landes zur Erhaltung und Erneuerung des Landesstraßennetzes.²⁸

Weitere Fahrbahnsanierungen wurden auf der **L 101** zwischen **Dabringhausen Luchtenberg und Odenthal Schöllerhof** sowie auf einem kurzen Abschnitt in **Dhünn-Dreibäumen** (2013) durchgeführt.

²⁶ Email vom 24.06.2014, Auskunft Straßen.NRW, Niederlassung Ruhr, Essen

²⁷ Email vom 12.06.2014, Auskunft Straßen.NRW, Niederlassung Rhein-Berg, zu umgesetzten Maßnahmen in Wermelskirchen

²⁸ Email vom 12.06.2014, Auskunft Straßen.NRW, Niederlassung Rhein-Berg, zu umgesetzten Maßnahmen in Wermelskirchen

Im Jahr 2012 erfolgte auf der **L 101** in der **Ortsdurchfahrt Stumpf** ein Ausbau der Straße. In diesem Zusammenhang wurde die Fahrbahndecke saniert.

2013 wurde die **B 51 zwischen Braunsberg und Tente** ausgebaut. Lärmärmer Asphalt wurde hierbei nicht eingebaut.

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Juni 2015

- **Abbildung 6:** B 51, ausgebauter Ortsdurchfahrt Tente



Vorhandene Planungen

Planungen zu Fahrbahnsanierungen bestehen für die **L 101** von **Odenthal Altenberg nach Dabringhausen** bis zum Knoten L 101/ K11. Vorgesehen ist eine Deckensanierung mit Asphaltbeton 0/11.

Weitere Planungen liegen für die **L 157 Hünger/ Ostringhausen** zwischen A 1 und der Bandwirkerstraße vor. In diesem Abschnitt soll 2015 eine Deckensanierung unter Verwendung von Asphaltbeton 0/8 durchgeführt werden.²⁹ Damit folgt Straßen.NRW den Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbelägen im kommunalen Straßenbau, nach denen Asphaltbeton mit einer Körnung von 8 bei Geschwindigkeiten von 50 km/h als lärmarm eingestuft ist.³⁰

²⁹ Telefonische Auskunft Straßen.NRW, Niederlassung Rhein-Berg, vom 12.08.2014

³⁰ Landesbetrieb Straßenbau NRW, Steffen Ehlert, lärmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau. Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbelägen im kommunalen Straßenbau, Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, o.D., S. 5

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan**Straßenverkehr****Stufe 2**

Juni 2015

3.2 Straßenbau/ straßenräumliche Maßnahmen

Umgesetzte Maßnahmen

Bereits im August 2005 wurde die **B 51n** als neue Ortsentlastungsstraße (entlang der ehemaligen Bahntrasse) fertiggestellt. Mit dem Bau dieser Straße konnten Lärmentlastungen in Wermelskirchen zwischen Tente und Neuenhöhe erreicht werden. Gleichzeitig mit dem Bau der **B 51n** wurden aktive und passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt.³¹

In Abschnitten der **ehemaligen B 51 (Grünestraße und Berliner Straße)** wurden Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (Angebotsstreifen) und zur Verbesserung des Verkehrsflusses (Kreisverkehre) umgesetzt. Auch diese Maßnahmen weisen Lärminderungspotential auf.³²

Vorhandene Planungen

Konkrete Planungen der Stadt Wermelskirchen liegen nicht vor.

Es bestehen Überlegungen zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) nach Überprüfung entsprechender Fördermöglichkeiten.

Der Landesbetrieb Straßenbau, Niederlassung Rhein-Berg, plant ebenfalls keine straßenräumlichen Maßnahmen.

3.3 Aktiver Schallschutz

Umgesetzte Maßnahmen

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der **A 1** zwischen der **Anschlussstelle Wermelskirchen und der Autobahnrasstätte Remscheid** wurden gemäß Planfeststellungsverfahren Lärmschutzeinrichtungen entlang des Abschnitts errichtet, darunter auch im Bereich Bollinghausen und Im Wolfhagen. Es handelt sich dabei um Lärmschutzwände und -wälle.

³¹ siehe auch Beschlussvorlage zum LAP 1. Stufe, Drucksache-Nr. RAT/1483/2008, vom 10.11.2008, Stadt Wermelskirchen

³² siehe auch Beschlussvorlagen zum Umbau Berliner Straße , Drucksache-Nr. RAT/1006/2007 vom 15.06.2007, Stadt Wermelskirchen

- **Abbildung 7:** Rückansicht Lärmschutzwand und –wall im Bereich Im Wolfhagen (A1)



Stadt Wermelskirchen
**Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2**

Juni 2015

Aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände oder -wälle) wurden an der **B 51n** nach den Planvorgaben durch Straßen.NRW umgesetzt, so dass auf weiten Teilen der Strecke zwischen Grünestraße und Berliner Straße Lärmschutz für die Bürger besteht.

Vorhandene Planungen

An der **A 1** liegt die Planung für den Bau einer weiteren Lärmschutzwand von 4,5 m Höhe auf der **Talbrücke Höllenbachtal** vor. Diese soll im Rahmen der Sanierung der Brücke umgesetzt werden.

Weiterhin ist nach Aussagen von Straßen.NRW³³ im Rahmen des Sonderprogramms „Lärmschutz an Autobahnen“ eine erhöhte Lärmbelastung (Überschreitungen der Sanierungsgrenzwerte von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht) im Bereich **A 1 Beutelshufe** festgestellt worden. Damit besteht Handlungsbedarf, der bislang jedoch noch nicht in konkrete Planungen übergegangen ist. Wahrscheinlich ist nach Auskunft von Straßen.NRW der Bau einer Lärmschutzwand in diesem Abschnitt der A 1.

³³ Autobahnunterlassung Krefeld

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

3.4 Passiver Schallschutz

Umgesetzte Maßnahmen

Maßnahmen des passiven Schallschutzes wurden insbesondere an Wohngebäuden entlang der **neuen B 51** und der **A 1** umgesetzt. Es handelt sich um den Einbau von neuen Fenstern und Belüftungsgeräten in den Schlafräumen durch Straßen.NRW.

Teilweise wurden Maßnahmen zum passiven Schallschutz auch in Bebauungsplänen festgelegt (siehe nachfolgendes Kapitel).

3.5 Bauleitplanung/ Bebauungspläne

Im Nachfolgenden sind beispielhaft Bebauungspläne entlang der Straßen des Kartierungsnetzes aufgeführt, die sich mit der vorhandenen oder ggf. planungsbedingten Lärmbelastungssituation auseinandersetzen.

- B-Plan-Nr. 50, Unterstraße, 2. vereinfachte Änderung, Teil B (B 51)

Es wird festgesetzt, dass eine 2 m hohe und 100 m lange Lärmschutzwand in Teilbereichen entlang der B 51 zu errichten ist. Zusätzlich sind gemäß einem Schallschutztutachten entlang einzelner Baugrenzen Lärmpegelbereiche (III - IV) festgelegt. Hier sind an den zukünftigen Gebäudefassaden und den Dachflächen passive Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen gemäß der DIN 4109 auszuführen. Bei Schlafräumen, die innerhalb des festgesetzten Lärmpegelbereiches liegen, ist durch schalldämmende fensterunabhängige Lüftungsanlagen eine ausreichende Belüftung auch bei geschlossenem Fenster sicherzustellen. (Rechtskraft/ Stand des Plans: 10.05.2014)

- **Abbildung 8:** Lärmschutzwand im Märchenviertel (B-Plan Unterstraße)



- B-Plan-Nr. 48, 2. Änd. - Ostringhausen (L 157)

Im Bebauungsplan Nr. 48 Ostringhausen wird für den Teilbereich 12 festgesetzt, dass nach außen abschließende Bauteile von Aufenthaltsräumen (gemäß § 2 Abs. 6 BauO NW) zum Schutz vor Immissionen seitens der Landesstraße L 157 so auszuführen sind, dass in diesen Räumen folgende Immissionsrichtwerte nicht überschritten werden: 40 dB(A) (in der Zeit von 6.00 bis 22.00 Uhr) und 35 dB(A) (in der Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr). (Rechtskraft/ Stand: 18.05.2006)

- B-Plan-Nr. 70 Loches-Platz

Lärmschutzmaßnahme auf der Ostseite der B 51 gemäß Planfeststellung und besondere bauliche Vorkehrungen in MK 3 und MK 4 (Ausführung von Außenbauteilen zur Erreichung eines Schalldämmmaßes). (Rechtskraft/ Stand: 25.08.2005)

In B-Plänen entlang der B 51 sind aktive Schallschutzmaßnahmen gemäß der Planfeststellung B 51n festgesetzt.

3.6 Umgesetzte Maßnahmen und Planungen in den Maßnahmenbereichen

Umgesetzte Maßnahmen

In vier Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung wurden in der Vergangenheit aktive Maßnahmen umgesetzt. Es handelt sich um Ausbaumaßnahmen an der A 1 im Bereich Hünger und Im Wolfhagen und der B 51 in Tente (2x).

Im Rahmen des Ausbaus der A 1 (AS Wermelskirchen bis Rastplatz Remscheid) wurde lärmärmer Fahrbahnbelaag aufgebracht und aktiver und passiver Schallschutz umgesetzt. Die Maßnahmen im Bereich Im Wolfhagen gingen jedoch noch nicht in die Lärmkartierung der 2. Stufe ein, da sie zum Zeitpunkt der Kartierung noch nicht fertiggestellt waren. Sie werden bei der nächsten Lärmkartierung berücksichtigt.

Beim Ausbau der B 51 in Tente wurde die Fahrbahn saniert und eine neue Gliederung des Straßenraums u.a. mit Querungshilfen realisiert.

Entlang der L 157 Ostringhausen (zwischen Ostringhauser Gasse und Bandwirkerstraße) erfolgten Festsetzungen der verbindlichen Bauleitplanung zu passiven Schallschutzmaßnahmen.

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Geplante Maßnahmen

Im Maßnahmenbereich A 1 Im Wolfhagen ist auf der Talbrücke Höllenbachtal eine 4,5 m hohe Lärmschutzwand geplant. Diese Maßnahme war bereits Teil der Planfeststellung und wird im Zuge der Brückenerneuerung umgesetzt.

Auf der L 157 Hünger/ Ostringhausen ist im Jahr 2015 eine Deckensanierung im Abschnitt von der A 1 bis zur Bandwirkerstraße geplant. Als Fahrbahnbeflag wird Asphaltbeton 0/8 eingesetzt.

Weitere geplante Maßnahmen beziehen sich nicht auf Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung.

4 Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan

4.1 Anforderungen und Vorgehen in Wermelskirchen

Die EG-Umgebungs lärmrichtlinie fordert hinsichtlich der Information der Öffentlichkeit, dass sowohl strategische Lärmkarten als auch Aktionspläne der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden müssen. Die Information muss „deutlich, verständlich und zugänglich“ sein. Die Öffentlichkeit soll jedoch nicht nur informiert werden, sondern auch die Möglichkeit zur Mitwirkung erhalten. Die Ergebnisse der Mitwirkung sollen berücksichtigt werden und die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen informiert werden.

Juni 2015

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Eine frühzeitige Beteiligung zum Lärmaktionsplan für die Stadt Wermelskirchen erfolgte im Juni 2014.

Am 05. Juni fand im Bürgerzentrum Wermelskirchen ein **Lärmforum** statt, in dem die generellen Grundlagen der Lärmaktionsplanung vorgestellt wurden und die **Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit hatten mitzuteilen, wo sie es in Wermelskirchen als (zu) laut empfinden und was ihrer Meinung nach im Rahmen der Lärmaktionsplanung dagegen getan werden sollte.**

Eine weitere Mitteilungsmöglichkeit zu Lärmproblemen und Maßnahmenvorschlägen stellte der **Online-Fragebogen** dar, der vom 1. bis 30. Juni 2014 ausgefüllt werden konnte.

4.2 Schritte und Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

4.2.1 Lärmforum

Am Lärmforum nahmen insgesamt ca. 30 interessierte Bürgerinnen und Bürger teil.

Im Rahmen eines Info-Forums am Veranstaltungsbeginn konnten Beiträge zu lauten Orten, Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung und Beiträge zu leisen Orten abgegeben werden.

In der Plenumsdiskussion wurden die Beiträge diskutiert und z.T. ergänzt und vertieft.

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Laute Orte und Maßnahmenvorschläge des Lärmforums

Es werden 25 Beiträge zu Lärmorten abgegeben. 12 Beiträge enthalten konkrete Maßnahmenvorschläge.

Die genannten Lärmorte im Straßenverkehr waren:

- L 409 (11 Nennungen), im Bereich Preyersmühle (hier auch L 408) und im Bereich Dhünn
- A 1 im Bereich Wolfhagen (4 Nennungen)
- L 157 im Bereich Bollinghausen (3 Nennungen)
- B 51 (3 Nennungen) in den Bereichen Drosselweg, Brückenweg und südl. Friedrichstraße
- L 101 Ortsdurchfahrt Stumpf (1 Nennung)

3 Beiträge beziehen sich auf den Gewerbelärm der Firma Tente Rollen.

Die Maßnahmenvorschläge zur L 409 befassen sich mit Straßenverkehrslärm allgemein und dem Motorradlärm. Konkret vorgeschlagen werden Geschwindigkeitsbegrenzungen (u.a. Tempo 30) und -kontrollen sowie Fahrbahnverengungen und die Sperrung der Straße für Motorradfahrer. Außerdem werden Lärmessungen auch an Wochenenden - an denen die Menschen besonders vom Motorradlärm betroffen sind - gefordert.

Zur Lärminderung an der A 1 im Bereich Wolfhagen werden ein Erdwall im Bereich des Wohngebietes, Lärmschutzwände an der A 1 und ein Tempolimit von 100 km/h vorgeschlagen.

Entlang der B 51 wünschen sich die Betroffenen die Schließung der Lücken in den Lärmschutzwänden und Geschwindigkeitsmessungen.

Die Lösungsvorschläge für die L 157 umfassen ein Tempolimit auf 30 km/h und dauerhafte Geschwindigkeitskontrollen sowie Fahrbahnerneuerung ab Ostringhausen und ggf. eine bauliche Fahrbahnverengung.

Der Beitrag zur L 101 enthält als Maßnahmenvorschlag ein Tempolimit auf 30 km/h in der Ortsdurchfahrt Stumpf (evtl. nur am Wochenende) und verstärkte Lärm- und Tempokontrollen.

In der Plenumsdiskussion wird deutlich, dass ein ernsthaftes Lärmproblem durch den Motorradverkehr am Wochenende vorliegt. Ergänzend zu den oben genannten Maßnahmen wird ein spezielles Forum zum Thema Motorradlärm angeregt. Auch die Gewerbelärmproblematik sollte ggf. nochmals gesondert erörtert werden.

Ein weiterer ergänzender Maßnahmenvorschlag setzt sich mit dem Verkehr im Ganzen auseinander. Vorgeschlagen wird eine stärkere Radverkehrsförderung

durch die Stadt Wermelskirchen u.a. mit dem Bau von Radwegen auf Verbindungen zur Innenstadt.

Leise Orte

Zu möglichen leisen Orten werden im Rahmen des Info-Forums nur 4 Beiträge abgegeben. Genannt werden die Talsperren Sengbach, Dhünntalsperre, Haiderbachtal und allgemein Waldgebiete. Für die Wälder und Gärten entlang der A 1 wird festgestellt, dass eine eingeschränkte Erholungsfunktion durch die Lärmbelastung besteht. 2 Beiträge beinhalten, dass es innerhalb Wermelskirchens keine ruhigen Orte gibt.

Die ausführliche Ergebnisdokumentation des Lärmforums enthält das Protokoll im Anhang.

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Juni 2015

4.2.2 Schriftliche Beiträge

Im Vorfeld des Lärmforums gingen zwei schriftliche Beiträge bei der Stadt Wermelskirchen von Bürgern, die am Lärmforum nicht persönlich teilnehmen konnten, ein.

Die beiden schriftlichen Beiträge beziehen sich auf den Verkehrslärm von der A 1 im Bereich Hünger und Pohlhausen. Als Maßnahme wird die Verwendung von lärmarmem (offenporigem) Asphalt auf dem Abschnitt AS Wermelskirchen bis Talbrücke Einsiedlerstein vorgeschlagen.

4.2.3 Ergebnisse der Online-Beteiligung

Die Online-Beteiligung wurde von 159 Bürgerinnen und Bürgern genutzt, um ihre Lärmprobleme zu benennen und Vorschläge für Lärminderungsmaßnahmen abzugeben. Darüber hinaus gingen zwei schriftlich ausgefüllte Fragebögen bei der Stadt Wermelskirchen ein, die ebenfalls in die nachfolgenden Auswertungen einbezogen werden.

Stadt Wermelskirchen

**Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2**

Juni 2015

Teilnahme

Von den 159 Teilnehmenden an der Online-Beteiligung geben 96% Wermelskirchen als Wohnort an.

● **Tabelle 8:** Wohnort der Befragten

Wohnort in Wermelskirchen	Anzahl	Anteil
ja	153	96%
nein	2	1%
keine Angabe	4	3%
Summe	159	100%

Von der männlichen Bevölkerung gehen mehr Beiträge ein als von der weiblichen Bevölkerung. Knapp die Hälfte der Teilnehmenden ist zwischen 40 und 60 Jahre alt. Die zweitgrößte Teilnehmergruppe ist zwischen 20 und 40 Jahre alt.

● **Tabelle 9:** Geschlecht und Alter der Beteiligten

Alter/ Geschlecht	unter 20	20 bis 40	40 bis 60	über 60	keine Angabe	Summe
weiblich	2	21	32	6	2	63
männlich	1	23	45	21	2	92
keine Angabe	1				3	4
Summe	4	44	77	27	7	159

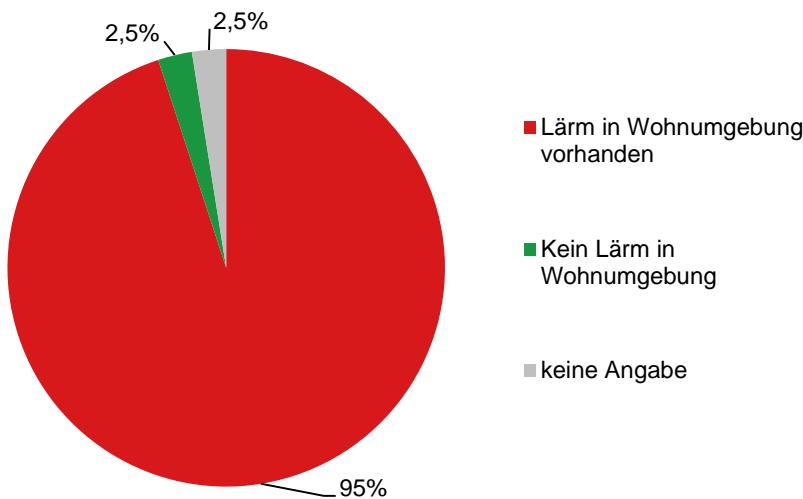
Lärmquellen und Lärm betroffenheit

95% der Teilnehmenden geben an, eine störende Belastung durch Lärm in der Wohnumgebung zu haben.

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Juni 2015

- **Abbildung 9:** Störende Belastung durch Lärm in der Wohnumgebung



In 139 Beiträgen wird ein lärmbelasteter Wohnort bzw. eine Lärmquelle benannt, die innerhalb Wermelskirchens räumlich zuzuordnen ist. 20 Beiträge werden aus folgenden Gründen nicht zugeordnet:

- Beiträge von Teilnehmenden außerhalb von Wermelskirchen
- Beiträge mit der Angabe keine Lärmquelle in der Wohnumgebung zu haben
- Beiträge, die auf Grund fehlender Angaben zum Wohnort keinem Bereich zugeordnet werden können
- Beiträge, in denen eine andere Lärmquelle als Straßenverkehrslärm angegeben ist.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Bereiche dargestellt, die häufiger als einmal genannt sind.

Stadt Wermelskirchen

**Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2**

Juni 2015

● **Tabelle 10:** Zuordnung Angaben zu Wohnort und Lärmquelle

Angabe zum Wohnort (zusammengefasste Bereiche)	Lärmquelle(n)	Anzahl der Nennungen > 1
Bereich Hünger, Pohlhauser Str., Pohlhausen	A 1	23
Bereich Im Wolfhagen	A 1	8
Bereich Tente, Ellinghausen	A 1	3
Bereich Oberwinkelhausen, Büschhausen	A 1	3
Bereich Ostringhausen, Bollinghausen	A 1	2
Bereich süd-westlich der Dabringhauser Straße	B 51	4
Bereich Drosselweg	B 51	4
Bereich Tente, Ellinghausen, Neuenhaus	B 51	3
Elbringhausen	B 51	3
Bereich Kernstadt	B 51	2
OD Dhünn	L 409	16
Bereich Hülsen, Neuenhaus, Halzenberg, Niederhagen	L 409	11
Bereich Im Wolfhagen, Hagenerberg	L 409	5
Bereich Friedhof Wermelskirchen	L 409	4
Bereich Habenichts – Dhünn	L 409	3
Knoten L 409/ L 101	L 409/ L 101	2
Bereich Zurmühle/ Eschbachtal	L 408	2
Dabringhausen	L 294/ L 101	8
Bereich Pantholz, Stumpf, Arnhäuschen	L 101	5
Bereich süd-östliche Kernstadt bis Ortsausgang	L 157	4
Bereich Ostringhausen, Bollinghausen	L 157	2
Straßenverlauf K 15, Emminghausen	K 15	3
OD Dhünn	K 14	6
Bereich Friedrichstraße, Obere Waldstraße	Friedrichstraße	3
Elbringhausen	Elbringhausen	2
Telegrafenstr., Kölner Str.	Telegrafenstr./ Kölner Str.	2

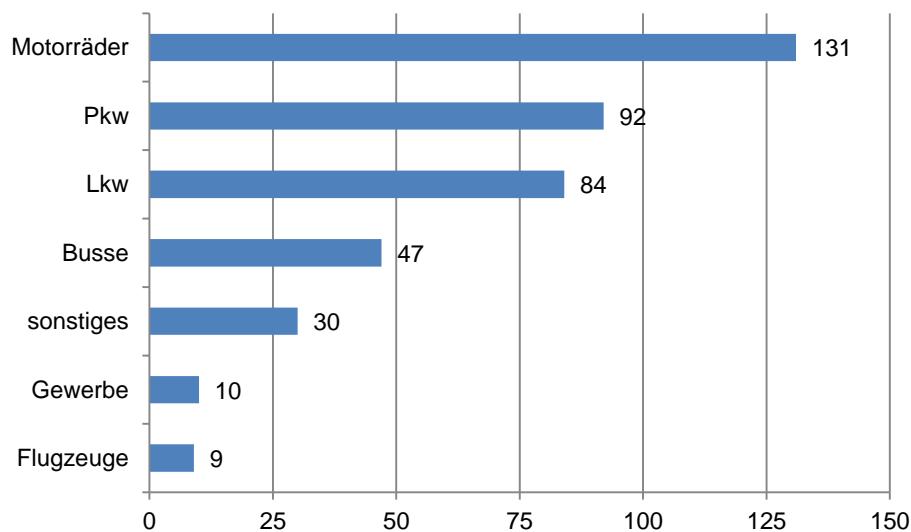
In insgesamt 150 Beiträgen werden Angaben zu störenden Lärmquellen nach Fahrzeugarten gemacht. Davon sind in 97 Beiträgen mehr als eine Fahrzeugart genannt.

Am häufigsten werden Motorräder als störend empfundene Lärmquelle genannt. Von den 150 Beiträgen geben 87% Motorrad als störende Lärmquelle an. Der Pkw-Verkehr wird in 61% der Beiträge als störende Lärmquelle genannt, der Lkw-Verkehr in 56%.

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Juni 2015

- **Abbildung 10:** Als störend empfundene Lärmquellen nach Fahrzeugarten (Mehrfachnennung möglich)



Auf die Frage, wann der Lärm in der Wohnumgebung am meisten stört, antworten 155 Teilnehmende. Davon wurden in 97 Beiträgen mehrere Zeiträume benannt.

Das Wochenende wird am häufigsten als Zeitraum der Störung genannt (66% der Beiträge). Dies steht (auch) im Zusammenhang mit dem Motorradlärm als häufig störende Lärmquelle. Am Tag und abends werden als Zeiträume der Störung mit 70 bzw. 68 Nennungen nahezu gleich häufig genannt (etwa 45% der Beiträge). Auffällig wenig wird der Nachtzeitraum als Zeitraum der Störung genannt.

Stadt Wermelskirchen

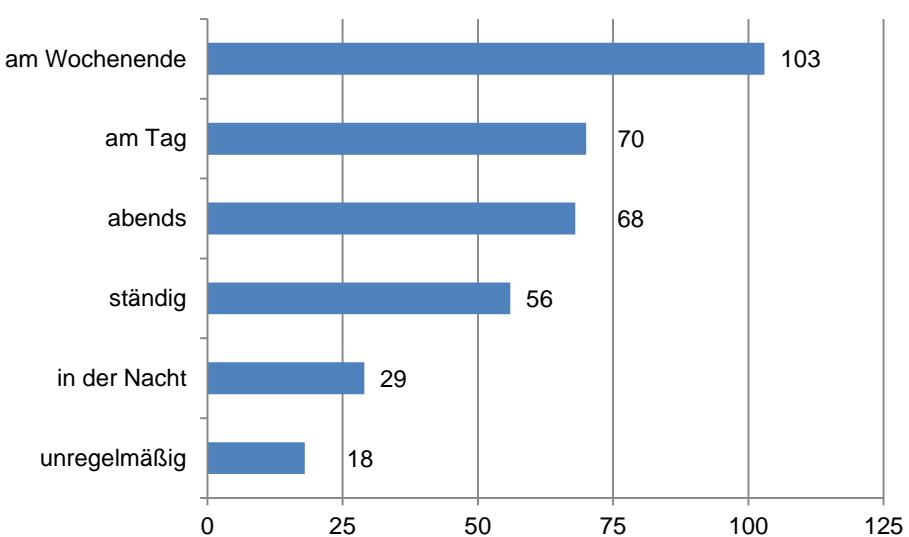
Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

● **Abbildung 11:** Zeitraum der Lärmbelastung in Wohnumgebung (Mehrfachnennung möglich)



In 102 Beiträgen werden Angaben zu besonders laut empfundenen Orten in Wermelskirchen gemacht, wovon 96 Beiträge räumlich zugeordnet werden können. In 19 Beiträgen wurden mehrere Orte benannt, sodass insgesamt 120 Nennungen zu besonders laut empfundenen Orten erfasst werden können. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Orte mit mehr als einer Nennung.

- **Tabelle 11:** als besonders laut empfundene Orte in Wermelskirchen (Zusammenfassung konkreter Orte)

Besonders laute Orte (zusammengefasste Bereiche)	Anzahl der Nennungen > 1
Innenstadtbereich, Kölner Straße, Telegrafenstraße, Brückenweg	13
Bereich Hünger, Pohlhauser Str., Pohlhausen	12
Knoten B 51/ Dabringhauser Str./ Eich	10
Bereich Ostringhausen/ Bollinghausen	9
L 409 Bereich Halzenberg - Hülsen - Dhünn - Habenichts	8
B 51 Bereich Kernstadt - Tente	8
OD Dhünn	8
Bereich Remscheider Straße (L 409), Im Wolfhagen	7
OD Dabringhausen	7
A 1 (ohne genaue Ortsangabe)	7
L 409 Bereich Berliner Str., Dhünner Str.	5
L 101 Bereich Pantholz – Stumpf – Arnhäuschen	5
Bereich Drosselweg	4
L 157 Bereich Hilfringhauser Str.	3
Herrlinghausen (Kolhausen)	2
B 51 Bereich Bechhausen bis Tente	2
Knoten L 409/ L 101 (Kreisverkehr Habenichts)	2
Bereich Strandbad (Dhünn)	2
L 409 Bereich Preyersmühle	2

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Juni 2015

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

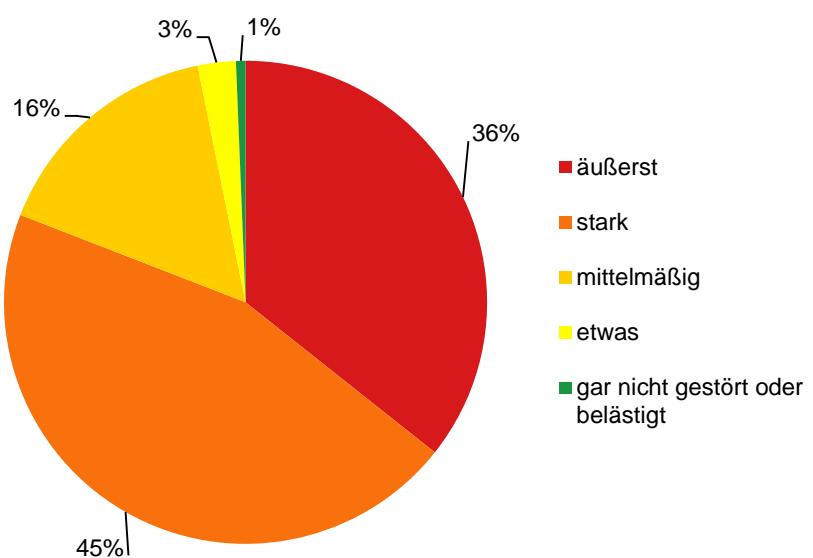
Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

157 Beiträge beinhalten Angaben zum Grad der Lärmbelastung in den letzten zwölf Monaten (von gar nicht gestört oder belästigt bis äußerst gestört oder belästigt). Abbildung 12 zeigt die anteiligen Ergebnisse. Nach diesen fühlten sich über 80% der an der Online-Befragung Teilnehmenden in den letzten zwölf Monaten äußerst stark oder stark von Lärm belästigt.

● **Abbildung 12:** Angabe zum Grad der Lärmbelästigung in den letzten zwölf Monaten



Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Onlinebeteiligung gingen insgesamt 314 Maßnahmenvorschläge ein.

● **Tabelle 12:** Verteilung der Maßnahmenvorschläge nach Lärmart

Lärmart	Anzahl Maßnahmenvorschläge
Straßenverkehrslärm davon	297
Straßenverkehrslärm allgemein (ohne ausschließlich Motorrad)	195
ausschließlich Motorrad	102
Fluglärm	4
Gewerbelärm	3
sonstiger Lärm	10
Summe	314

Zum Straßenverkehrslärm liegen 297 Maßnahmenvorschläge vor. Davon betreffen 102 Maßnahmenvorschläge ausschließlich Motorräder. Diese werden im Folgenden gesondert dargestellt.

Von den Maßnahmenvorschlägen zur Minderung des Straßenverkehrslärms allgemein (ohne ausschließlich Motorrad) sind die am häufigsten genannten Einzelmaßnahmen:

- Errichtung/ Verbesserung baulicher Lärmschutzmaßnahmen (49 Nennungen)
- Durchsetzung Tempolimit (39 Nennungen)
- Maßnahme Fahrbahnbelag (19 Nennungen)
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (16 Nennungen)
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ohne bestimmte Geschwindigkeitsangabe (12 Nennungen).

Von den Maßnahmenvorschlägen, die ausschließlich Motorräder betreffen werden insbesondere die nachfolgenden Einzelmaßnahmen genannt:

- Verkehrsbeschränkungen für Motorräder (31 Nennungen)
- Durchsetzung Tempolimit (30 Nennungen)
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (8 Nennungen)
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ohne bestimmte Geschwindigkeitsangabe (7 Nennungen)
- Überprüfung der Fahrzeugtechnik bzw. bestimmter lärmverzeugender Bauteile (7 Nennungen)

Zum Fluglärm liegen 4 Maßnahmenvorschläge mit dem Schwerpunkt Einhaltung/ Änderung der Flugrouten (3 Nennungen) vor.

Gewerbelärm wird mit 3 Maßnahmenvorschlägen in Kolfhausen erwähnt.

Unter Sonstiger Lärm fallen insgesamt 10 Maßnahmenvorschläge, darunter Vorschläge zur Einhaltung von Ruhezeiten, der Nutzung lärmärmer Arbeitsgeräte sowie zur Schallisolierung gegenüber lärmverzeugenden Bereichen (Schule, Musikräume).

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Juni 2015

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

In den nachfolgenden Tabellen sind die Maßnahmenvorschläge zur Minderung des Straßenverkehrslärms tabellarisch dargestellt:

- Tabelle 13 enthält Maßnahmenvorschläge zur Minderung des Straßenverkehrslärms nach Maßnahmenarten gegliedert (ausgenommen sind Maßnahmenvorschläge, die sich ausschließlich auf Motorradlärm beziehen).
- In Tabelle 14 sind die Maßnahmenvorschläge für die Maßnahmenbereiche aufgelistet.
- Tabelle 15 enthält weitere häufig genannte Maßnahmenorte und die dort vorgeschlagenen Maßnahmen.

- **Tabelle 13:** Maßnahmenvorschläge zur Minderung des Straßenverkehrslärms (ohne ausschließlich Motorrad)

Maßnahmenart	absolut	anteilig an allen Maßnahmen zu Straßenverkehrslärm
Bauliche Maßnahmen davon	75	38%
baulicher Lärmschutz an Straße/ Lärmschutzwand	49	25%
Maßnahme Fahrbahnbelag	19	10%
Änderung Straßenquerschnitt	3	2%
Umbau Knoten zu Kreisverkehr	3	2%
Netzergänzung/ -veränderung (Kfz-Verkehr)	1	1%
Verkehrsorganisatorische Maßnahmen davon	55	28%
Durchsetzung Tempolimit	39	20%
Verkehrsbeschränkung allgemein	9	5%
Verkehrsbeschränkung (Lkw)	4	2%
Anpassung LSA	2	1%
Änderung Verkehrsführung	1	1%
Tempolimit davon	40	21%
Tempolimit 30 km/h	16	8%
Tempolimit (keine Angabe)	12	6%
Tempolimit 100 km/h	4	2%
Tempolimit 50 km/h	4	2%
Tempolimit 80 km/h	3	2%
Tempolimit 70 km/h	1	1%
sonstige Maßnahmen davon	24	12%
Aufforstung	8	4%
Verkehrsberuhigung	3	2%
Durchführung Lärmmessung	2	1%
passiver Schallschutz	2	1%
Verbesserung Parkraummanagement	1	1%
Förderung Lärmärmer Verkehrsarten davon	1	1%
Förderung Fußgänger/ Radverkehr	1	1%

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

● **Tabelle 14:** Maßnahmenvorschläge für die Maßnahmenbereiche (ohne ausschließlich Motorrad)

Maßnahmenbereich	Maßnahmenart	Anzahl
A 1, Bereich AS Wermelskirchen	baulicher Lärmschutz/ LSW	19
	Maßnahme Fahrbahnbelag	6
	Tempolimit (keine Angabe)	5
	Aufforstung	4
	Tempolimit 100 km/h	3
	Tempolimit 80 km/h	2
	Netzergänzung/ -veränderung	1
	passiver Schallschutz	1
	<i>alle Vorschläge</i>	41
A 1, Bereich „Im Wolfhagen“	baulicher Lärmschutz/ LSW	12
	Tempolimit (keine Angabe)	3
	Tempolimit 100 km/h	3
	Tempolimit 80 km/h	2
	Aufforstung	1
	Maßnahme Fahrbahnbelag	1
	passiver Schallschutz	1
	<i>alle Vorschläge</i>	23
L 157 Hünger	Durchsetzung Tempolimit	4
	baulicher Lärmschutz/ LSW	2
	Maßnahme Fahrbahnbelag	2
	Tempolimit 30 km/h	1
	<i>alle Vorschläge</i>	9
L 157 Ostringhausen	Durchsetzung Tempolimit	1
	Maßnahme Fahrbahnbelag	1
	Tempolimit 30 km/h	1
	<i>alle Vorschläge</i>	3
B 51 Tente	baulicher Lärmschutz/ LSW	1
	Tempolimit 30 km/h	1
	<i>alle Vorschläge</i>	2
L 157 Burger Straße	baulicher Lärmschutz/ LSW	1
L 157 Dabringhauser/ Hilfringhauser Straße	Durchsetzung Tempolimit	1

- **Tabelle 15:** Weitere häufige Maßnahmenvorschläge (> 5 Maßnahmen zu einem Ort) zu Orten außerhalb der Maßnahmenbereiche (ohne ausschließlich Motorrad)

Maßnahmenort	Maßnahmenart	Anzahl Nennungen Maßnahmenart > 1
B 51 (außerhalb Maßnahmenbereich)	baulicher Lärmschutz an Straße/ Lärmschutzwand	8
	Durchsetzung Tempolimit	8
	Aufforstung	2
	Tempolimit (keine Angabe)	2
	<i>alle Vorschläge</i>	24
L 101/ L 294 (Dabringhausen)	Durchsetzung Tempolimit	4
	Tempolimit 50 Km/h	3
	Umbau Knoten zu Kreisverkehr	3
	<i>alle Vorschläge</i>	13
K 15	Durchsetzung Tempolimit	3
	<i>alle Vorschläge</i>	9
Friedrichstraße	Verkehrsbeschränkung allgemein	4
	Durchsetzung Tempolimit	2
	Tempolimit 30 Km/h	2
	<i>alle Vorschläge</i>	8
A 1 (außerhalb Maßnahmenbereich)	baulicher Lärmschutz an Straße/ Lärmschutzwand	4
	<i>alle Vorschläge</i>	7
Elbringhausen	Änderung Straßenquerschnitt	2
	Tempolimit 30 Km/h	2
	Verkehrsbeschränkung (Lkw)	2
	<i>alle Vorschläge</i>	7
L 409 (Berliner Straße/ Dhünner Straße)	Anpassung LSA	2
	Verkehrsberuhigung	2
	<i>alle Vorschläge</i>	7

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Juni 2015

Stadt Wermelskirchen

**Lärmaktionsplan
Straßenverkehr**

Stufe 2

Juni 2015

Von den Maßnahmenvorschlägen, die sich ausschließlich auf den Motorradlärm beziehen, sind über 50% verkehrsorganisatorische Maßnahmen wie Verkehrsbeschränkungen für Motorräder oder die Durchsetzung von Tempolimits.

● **Tabelle 16:** Maßnahmenvorschläge zur Minderung des Straßenverkehrslärms (ausschließlich Motorrad)

Maßnahmenart	absolut	anteilig an allen Maßnahmen zu Straßenverkehrslärm
Verkehrsorganisatorische Maßnahmen, davon	61	60%
Verkehrsbeschränkung Motorräder	31	30%
Durchsetzung Tempolimit	30	29%
Tempolimit, davon	20	20%
Tempolimit (keine Angabe)	7	7%
Tempolimit 50 km/h	3	3%
Tempolimit 30 km/h	8	8%
Tempolimit < 30 km/h	2	2%
sonstige Maßnahmen, davon	20	20%
Durchführung Lärmessung	5	5%
sonstiges	4	4%
Überprüfung Fahrzeugtechnik	8	8%
Verkehrsberuhigung	2	2%
Öffentlichkeitsarbeit/ Aufklärung	1	1%

In der nachfolgenden Tabelle sind die häufig genannten Maßnahmenorte zum Motorradlärm und die für diese vorgeschlagenen Maßnahmen dargestellt.

- **Tabelle 17:** Weitere häufige Maßnahmenvorschläge (> 5 Maßnahmen zu einem Ort) zu Orten außerhalb der Maßnahmenbereiche (**ausschließlich Motorrad**)

Maßnahmenort	Maßnahmenart	Anzahl Nennungen Maßnahmenart > 1
L 409 (OD Dhünn)	Verkehrsbeschränkung Motorräder	10
	Durchsetzung Tempolimit	8
	Durchführung Lärmmessung	2
	Überprüfung Fahrzeugtechnik	2
	<i>alle Vorschläge</i>	26
L 409 (Hülsen - Neuenhaus - Halzenberg - Niederhagen)	Verkehrsbeschränkung Motorräder	7
	Durchsetzung Tempolimit	5
	Tempolimit (keine Angabe)	2
	Tempolimit 30 Km/h	2
	Überprüfung Fahrzeugtechnik	2
	<i>alle Vorschläge</i>	20
L 409 zwischen Knoten Habenichts - Dhünn	Verkehrsbeschränkung Motorräder	5
	Durchsetzung Tempolimit	4
	Tempolimit (keine Angabe)	2
	<i>alle Vorschläge</i>	12
K 14 (OD Dhünn)	Verkehrsbeschränkung Motorräder	4
	Durchsetzung Tempolimit	2
	Tempolimit 30 Km/h	2
	Überprüfung Fahrzeugtechnik	2
	<i>alle Vorschläge</i>	12
L 409 - Remscheider Str. (Im Wolfhagen, Hagenerberg)	Durchsetzung Tempolimit	2
	Tempolimit 50 Km/h	2
	Überprüfung Fahrzeugtechnik	2
	<i>alle Vorschläge</i>	8
L 101 (Arnzhäuschen, Stumpf, Pantholz)	Durchsetzung Tempolimit	4
	Tempolimit 30 Km/h	2
	<i>alle Vorschläge</i>	9
L 101/ L 294 (Dabringhausen)	Durchsetzung Tempolimit	2
	<i>alle Vorschläge</i>	6

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Juni 2015

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Ruhige Orte

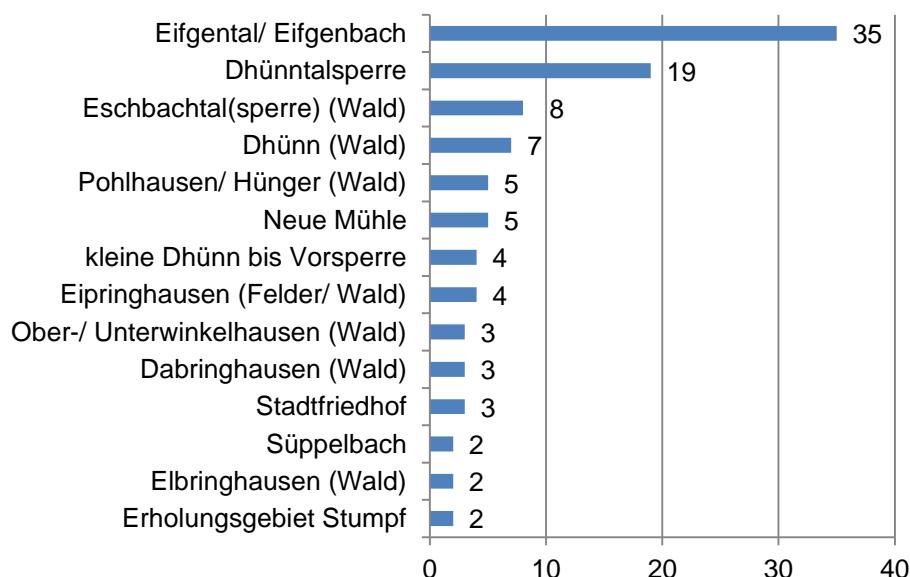
In 125 Beiträgen wurden Aussagen zu ruhigen Orten gemacht. 16 der Beiträge enthalten Mehrfachnennungen, so dass insgesamt 144 Vorschläge vorliegen.

Von diesen enthalten 36 keine auswertbaren Aussagen aufgrund von

- Negativangaben „nicht in Wermelskirchen“ (16 Nennungen),
- die Angabe „eigener Garten/ eigenes Haus“ (5 Nennungen),
- räumlich nicht eindeutig zuzuordnende Angaben (4 Nennungen) sowie
- Angaben zu Orten außerhalb von Wermelskirchen (darunter z.B. die Solinger Talsperre (Sengbachtalsperre) mit 4 Nennungen und die Remscheider Talsperre mit 2 Nennungen).

In Abbildung 13 sind ruhige Orte mit mehr als einer Nennung dargestellt.

- **Abbildung 13:** Ruhige Orte mit mehr als einer Nennung



5 Strategien zur Verringerung der Lärmbelastung und Handlungsansätze in Wermelskirchen

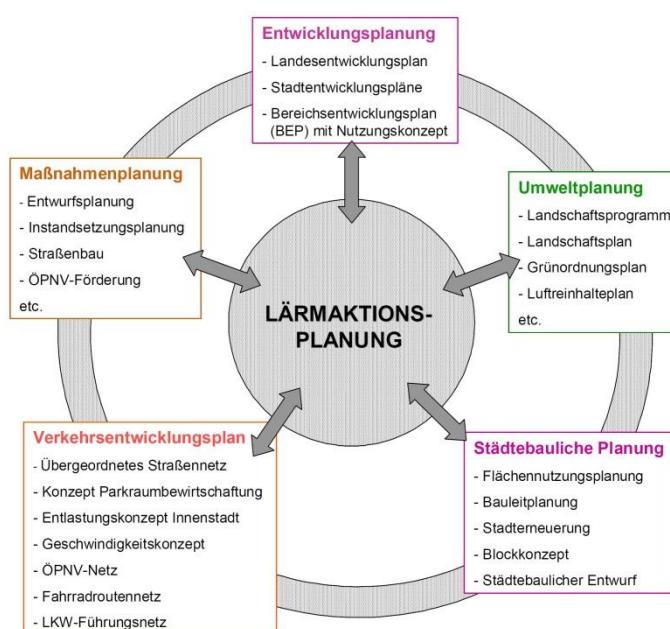
Die Maßnahmenentwicklung zur Lärmminderung erfolgt in einem zweistufigen Verfahren:

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2
Juni 2015

- zum einen werden gesamtstädtisch geeignete Strategien zur Lärmminde-
rung im Kontext mit Stadt- und Verkehrsentwicklung erarbeitet und
- zum anderen werden in den Maßnahmenbereichen grundsätzliche Hand-
lungsspielräume und Maßnahmen zur Lärmminde-
rung identifiziert.

Die gesamtstädtisch-strategischen Ansätze sollen in der wechselseitigen Verzahnung mit anderen Planungen - sofern diese anstehen - zu einer langfris-
tigen Lärmminde-
rung beitragen.

- Abbildung 14: Integration der Lärmaktionsplanung in andere raumbezogene Planungen**³⁴



In den Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung werden darauf auf-
bauend Lärmminde-
rungskonzepte erstellt, die in einem Maßnahmenprogramm
für die nächsten 5 Jahre sowie in langfristigen Maßnahmen münden.

³⁴ Länderausschuss für Immissionsschutz: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Stand 2012, S. 10. Nicht alle dargestellten Planungen sind für Wermelskirchen relevant.

Stadt Wermelskirchen

**Lärmaktionsplan
Straßenverkehr**

Stufe 2

Juni 2015

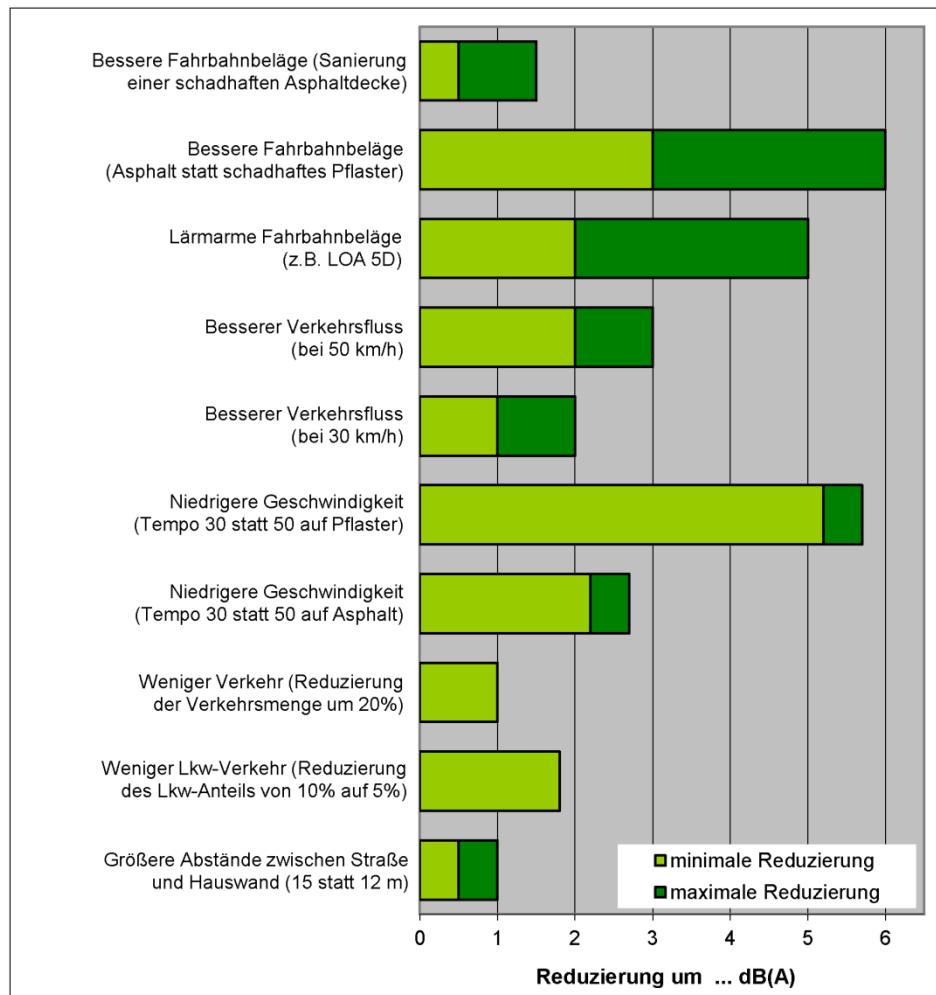
Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die grundsätzlichen Strategien und zugeordneten Maßnahmenarten zur Lärminderung auf kommunaler Ebene.

Die darauf folgende Abbildung stellt das Lärminderungspotential ausgewählter Maßnahmen dar.

● **Tabelle 18:** Strategien und Maßnahmen der Lärmaktionsplanung

Strategie	Maßnahmen
Vermeidung von Lärmemissionen	<p>Stadtentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - verkehrssparsame Nutzungsdichte und -mischung - Lärmvermeidung bei Nutzungsansiedlungen
	<p>Verkehrsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderung des Umweltverbundes (ÖV, Rad, Fuß) - Integriertes Parkraummanagement (P&R, Parkraumbewirtschaftung) - (Betriebliches) Mobilitätsmanagement, Nutzungsmodelle (Carsharing, öffentl. Fahrräder) - Fahrzeugmanagement (E-Mobilität, leiser Fuhrpark)
Verlagerung von Lärmemissionen	<ul style="list-style-type: none"> - räumliche Verlagerung auf neue Netzteile - räumliche Verlagerung/ Bündelung im Bestandsnetz - Lkw-Routenkonzept
Verminderung von Lärmemissionen	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrbahnsanierung/ lärmarme Fahrbahnbeläge - Verstetigung des Verkehrsflusses - Geschwindigkeitskonzept - Straßenraumgestaltung (zur Unterstützung Verkehrsverstetigung und Geschwindigkeitskonzept)
Verminderung von Immisionen	<ul style="list-style-type: none"> - Straßenraumgestaltung (Erhöhung Abstand Gebäude - Emissionsquelle) - Bauleitplanung (Festsetzung von Nutzungszuordnungen, Bebauungsflächen, Gebäudestellungen ...) - Schallschutzwände, -wälle - Schallschutzfenster

● **Abbildung 15:** Lärminderungspotential ausgewählter Maßnahmen



Quelle: eigene Darstellung

5.1 Vermeidung von Lärmemissionen

Grundsätze

Grundsätzliche Ansätze zur Vermeidung von Lärmemissionen im Straßenverkehr sind die Förderung von verkehrssparsamen Siedlungsstrukturen, Strategien und Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr), Mobilitätsmanagement und zielverkehrsdämpfende Maßnahmen wie Parkraummanagement.

In einer kompakten Stadtstruktur und daraus resultierenden kurzen innerstädtischen Wegen besteht ein wesentliches Potential zur Lärminderung. Durch die Flächennutzung und das Verkehrsangebot kann hierbei langfristig

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Einfluss auf das Kfz-Verkehrsaufkommen und den damit verbundenen Verkehrslärm genommen werden.

Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege sind der Erhalt und die Schaffung hoher Nutzungsmischungen und -dichten in der Stadt sowie dezentraler Einkaufsmöglichkeiten in den Wohngebieten sehr wichtig. Durch Orientierung auf kurze Wege, die möglichst ohne individuelle Kraftfahrzeuge zu bewältigen sind, kann lärmverursachende Verkehrsarbeit reduziert werden oder zumindest ein weiterer Anstieg vermieden werden. Darüber hinaus ist eine Siedlungsentwicklung in gut durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossene Bereiche Voraussetzung für eine umweltfreundliche Abwicklung auch von Wegen auf mittlerer Distanz.

Eine Vielzahl von Wirkungszusammenhängen und gemeinsamen Maßnahmenansätzen bestehen auch zwischen der Lärmaktionsplanung und der Verkehrsentwicklungsplanung.

Neben den Effekten der Lärminderung durch Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsarten sind als positiver Synergieeffekt bei sinkenden Verkehrsbelastungen größere Handlungsspielräume im Straßenraum vorhanden, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Erhöhung der Straßenraumqualität genutzt werden können.

Handlungsansätze in Wermelskirchen

Die Stärkung der Innenstadt als (wirtschaftliches) Zentrum der Stadt Wermelskirchen ist eine zentrale Aufgabe, welche bereits seit 2004 verfolgt wird. Auch zukünftig sind Maßnahmen zum Umbau der Innenstadt geplant. Dies führt zu einer stärkeren Nutzungsmischung in der Innenstadt und unterstützt eine Stadt der kurzen Wege sowie die Vermeidung von Kfz-Verkehren.

Darüber hinaus bestehen Bestrebungen, den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Wermelskirchen fortzuschreiben. Mit einem Verkehrsentwicklungsplan können Potentiale und Entwicklungschancen der umweltverträglichen Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV/ SPNV) aufgezeigt werden.

Empfehlungen der Lärmaktionsplanung

Aus Lärminderungssicht ist es zu unterstützen, die umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu fördern und mit einer kompakten Siedlungsstruktur gute Rahmenbedingungen für das Zufußgehen und das Radfahren zu gewährleisten.

Im Fall der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans sollte das Augenmerk verstärkt auf die Radverkehrsförderung gelenkt werden. Der Schwerpunkt sollte hierbei auch auf komfortable Radverkehrsrouten für die Überwindung mittlerer Distanzen gelegt werden, um die mit der E-Mobilität im Radverkehr

verbundenen Potentiale an längeren Wege und höheren Geschwindigkeiten nutzen zu können.

Darüber hinaus sollte in hierfür geeigneten Straßenräumen eine Förderung des Radverkehrs durch Umverteilung von Kfz-Verkehrsflächen geprüft werden.

Mit der Verlagerung von Radverkehrsflächen in den Fahrbahnbereich können auch Maßnahmen zur Fußgängerförderung verbunden werden. Breitere Gehwege und eine Reduzierung der Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern können das Zufußgehen stärken und die Anteile dieser leisen Fortbewegungsart stabilisieren und ggf. erhöhen.

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Juni 2015

5.2 Verlagerung von Lärmemissionen

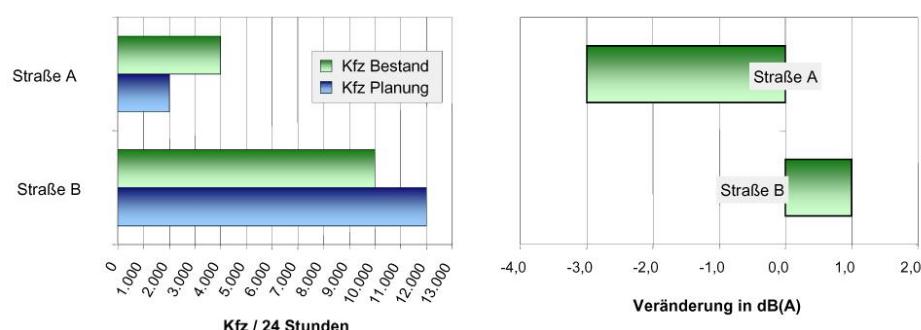
Grundsätze

Die Verlagerung von Lärmemissionen steht im Zusammenhang mit der Entwicklung und Modifizierung des Straßennetzes und Maßnahmen zur Verkehrslenkung. Dies kann für den Gesamtverkehr oder auch für besonders störende Verkehrssegmente wie z.B. den Lkw-Verkehr erfolgen.

Die räumliche Verlagerung von Kfz-Verkehren und damit verbundenen Lärmemissionen durch Verkehrsnetzgestaltung und Verkehrslenkung ist sinnvoll, wenn geeignete Straßenführungen zur Verfügung stehen, die die zu verlagerten Verkehre aufnehmen können und an denen aufgrund der angrenzenden Nutzungen davon ausgegangen werden kann, dass keine neuen Konfliktbereiche durch die steigenden Lärmelastungen entstehen.

- Kann z.B. in einer untergeordneten Straße der Kfz-Verkehr von 4.000 Kfz/24h auf 2.000 Kfz/24h reduziert werden, entspricht dies einer Abnahme der Lärmelastung um 3 dB(A).
- Werden die verlagerten 2.000 Kfz/24h auf einer heute mit 10.000 Kfz/24h belasteten Straße „abgewickelt“, so erhöht sich dort die Lärmelastung lediglich um 1 dB(A).

- **Abbildung 16:** Beispiel für Minderungspotentiale durch Verkehrsbündelung



Quelle: eigene Darstellung

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Handlungsansätze in Wermelskirchen

2005 wurde der Neubau der B 51n entlang der ehemaligen Bahntrasse abgeschlossen. Mit der Fertigstellung konnten Verkehrsverlagerungen erzielt und die Innenstadt entlastet werden.

Empfehlungen der Lärmaktionsplanung

Beim Neubau von Straßen ist es aus Sicht der Lärmaktionsplanung Ziel, die Entlastungspotentiale dieser neuen Straßenverbindungen für stark lärmbelastete Bereiche so intensiv wie möglich zu nutzen.

In Wermelskirchen ist ggf. zu prüfen, ob die angestrebten Entlastungen durch den Neubau der B 51n erreicht wurden oder ob ggf. ergänzende Maßnahmen zur Unterstützung der Entlastungswirkung erforderlich werden.

5.3 Verminderung von Lärmemissionen

Grundsätze

Die Verminderung von Lärmemissionen setzt in konkreten Straßenräumen an. Es geht hierbei um eine leise und verträgliche Abwicklung bestehender oder zukünftiger Verkehrsmengen. Die wesentlichen Maßnahmenansätze hierzu sind:

- Fahrbahnsanierung und der Einsatz lärmärmer Asphalte
- Geschwindigkeitsreduzierungen
- Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses
- straßenräumliche Maßnahmen (zur Unterstützung Verkehrsverstetigung und Geschwindigkeitskonzept)

Die Sanierung von Fahrbahnoberflächen ist eine kontinuierliche Aufgabe, bei der die Lärmsanierung in der Regel nur eine untergeordnete Rolle spielt. Aber auch mit der Sanierung schadhafter Asphaltbeläge kann erfahrungsgemäß eine Lärmreduktion um 1 bis max. 2 dB(A) erreicht werden, die allerdings mit den bestehenden Berechnungsvorschriften nicht darstellbar ist.

Darüber hinaus stehen zwischenzeitlich auch für innerörtliche Randbedingungen Fahrbahnbeläge mit lärmindernden Eigenschaften zur Verfügung, deren Einbau auch von den zuständigen Straßenbaubehörden empfohlen wird.³⁵

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit stellt eine effektive, kostengünstige und kurzfristig umsetzbare Maßnahme zur Entlastung von Lärmmissionen dar. Unter Lärmgesichtspunkten sollte an bebauten Straßen innerorts die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h nicht überschritten werden. Unter bestimmten Voraussetzungen ist auch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nicht nur für Wohnstraßen, sondern auch abschnittsweise für städtische Hauptverkehrsstraßen eine sinnvolle Maßnahme der Lärminderung.

In Abhängigkeit vom Lkw-Anteil können bei gleichbleibendem Fahrbahnbeflag mit einer Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h im innerstädtischen Bereich Reduzierungen des Mittelpegels bis 2,7 dB(A) erreicht werden.

Bei den im Stadtverkehr zulässigen Geschwindigkeiten (in der Regel 50 km/h) verursacht ein stetiger Verkehrsfluss deutlich weniger Lärm als ein Verkehrsablauf mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Bei einer optimalen Verstetigung von Verkehrsabläufen kann ein Lärminderungspotential von bis zu 2,4 dB(A) bei 50 km/h und bis zu 4 dB(A) bei 30 km/h erreicht werden.³⁶ Die höchsten Lärminderungspotentiale weist ein stetiger Verkehrsfluss bei geringem Geschwindigkeitsniveau auf.

In der Praxis liegen die Minderungswirkungen durch Verkehrsverstetigung im Mittel bei etwa 1 - 2 dB(A). Darüber hinaus können Pegelspitzen gekappt werden.

Straßenräumliche Maßnahmen mit dem Primärziel der Lärminderung umfassen verschiedene Handlungsansätze. Diese wirken nicht nur lärmindernd, sondern stellen in der Regel auch Verbesserungen z.B. des Angebotes für die lärmarmen Verkehrsarten und der Aufenthaltsqualität im Straßenraum dar.

Unmittelbar lärmindernd wirken sich straßenräumliche Maßnahmen aus, die einen größeren Abstand der Emissionsquelle Verkehr zur Bebauung ermöglichen. Mit der Reduzierung von Fahrbahnbreiten oder durch punktuelle Querschnittsänderungen kann darüber hinaus die Einhaltung eines angepassten Geschwindigkeitsniveaus unterstützt werden. Außerdem können mit straßen-

Stadt Wermelskirchen
**Lärmaktionsplan
 Straßenverkehr
 Stufe 2**

Juni 2015

³⁵ Landesbetrieb Straßenbau NRW, Steffen Ehlert, lärmarme Fahrbahnbefläge für den kommunalen Straßenbau. Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbeflägen im kommunalen Straßenbau, Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, o.D., S. 5

³⁶ Vgl. Umweltbundesamt (Hrsg.): Maßnahmenblätter zur Lärminderung im Straßenverkehr, www.umweltdaten.de/publikationen/weitere_infos/3802-0.pdf, Juli 2009

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

räumlichen Maßnahmen die Verkehrsabläufe verstetigt sowie die Straßenraumqualität erhöht werden.

Handlungsansätze in Wermelskirchen

Deckensanierungen sind laut Straßen.NRW, Niederlassung Rhein-Berg, für die L 101 im Abschnitt Odenthal Schöllerhof bis Dabringhausen und die L 157 Hünger/ Ostringhausen A 1 bis Bandwirkerstraße vorgesehen (vgl. Kapitel 3.1).

Für die B 51 wird von Seiten der Stadt Wermelskirchen eine Verbesserung der Koordination der Lichtsignalanlagen angestrebt. Konkrete Planungen hierfür liegen noch nicht vor.

Empfehlungen aus Sicht der Lärmaktionsplanung

Die Maßnahmenansätze zur Verminderung von Lärmemissionen ermöglichen in der Regel eine kurz- bis mittelfristige Entlastung in den konkreten Lärmbelastungsschwerpunkten.

Konkrete Maßnahmenempfehlungen zur Verminderung von Lärmemissionen in den Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung werden in den Maßnahmenkonzepten erarbeitet.

5.4 Verminderung von Immissionen

Grundsätze

Mit der Verminderung von Immissionen sind Strategien verbunden, auf vorhandene Lärmbelastungen durch Abstands-, Abschirm- oder städtebauliche Maßnahmen zu reagieren, um am Immissionsort oder innerhalb der Gebäude Lärminderungen zu erreichen. Dabei wird in aktive (z.B. Schallschutzwände) und passive (z.B. Schallschutzfenster) Schallschutzmaßnahmen unterschieden.

Im Zuge von Neu- und Ausbaumaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur werden zur Einhaltung von Lärmgrenzwerten der 16. BImSchV³⁷ häufig Maßnahmen zur Minderung der Lärmimmissionen erforderlich.

³⁷ 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 12. Juni 1990, zuletzt geändert 25. September 1990

Handlungsansätze in Wermelskirchen

In der Stadt Wermelskirchen bestehen rechtskräftige Bebauungspläne, die sich mit der bestehenden Lärmbelastungssituation auseinandersetzen (vgl. auch Kapitel 3.5).

Maßnahmen des aktiven Schallschutzes wurden an der A 1 umgesetzt (Wände und Wälle). Im Zusammenhang mit der Erneuerung der Talbrücke Höllenbachtal wird auch dort eine Schallschutzwand installiert.

Maßnahmen des passiven Schallschutzes sind u.a. im Bereich Im Wolfhagen im Zuge des Autobahnausbau gewährt worden.

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Empfehlungen der Lärmaktionsplanung

Die in den bestehenden Bebauungsplänen zur Anwendung kommenden Maßnahmen bzw. Festsetzungen sollen auch weiterhin angestrebt werden. Im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie sollte hierbei dem aktiven Schallschutz vor dem passiven Schallschutz Vorrang eingeräumt werden. Aktiver Schallschutz muss hierbei nicht immer eine Lärmschutzwand sein, auch mit geeigneten städtebaulichen Lösungen (Gebäudestellungen etc.) kann die Lärmeinwirkung verringert werden.

Der Einsatz von aktiven Schallschutzmaßnahmen ist für nicht direkt angebaute Straßen ohne Erschließungsfunktionen unter Berücksichtigung weiterer Kriterien möglich und aus Lärmminderungssicht zu empfehlen.

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan**Straßenverkehr****Stufe 2**

Juni 2015

6 Lärminderungskonzepte in den Maßnahmenbereichen

Für die Maßnahmenbereiche der Stadt Wermelskirchen werden im Folgenden Maßnahmenkonzepte erarbeitet. Die Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung werden hierbei fachlich bewertet und soweit möglich in die Maßnahmenkonzepte aufgenommen.

Für die Umsetzung von Maßnahmen an den Straßen sind die Straßenbaulastträger verantwortlich. Die Straßenbaulastträgerschaft für die lärmkartierte Straßen in Wermelskirchen (Bundes- und Landesstraßen) wurde vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen an den Landesbetrieb Straßenbau NRW delegiert.

Für die Stadt Wermelskirchen bestehen damit keine direkten Umsetzungsmöglichkeiten für Maßnahmen an der Emissionsquelle Straße.

Für sie besteht die Chance der Einflussnahme auf die Lärmsituation u.a. durch die vorbereitende Bauleitplanung (Flächennutzungspläne) und die verbindliche Bauleitplanung (Bebauungspläne). Insbesondere mit der verbindlichen Bauleitplanung kann bei Neuplanungen auf bestehende Lärmsituationen reagiert werden, z.B. durch Festlegung von Schallschutzanforderungen, von Abständen der Wohnbebauung zur Straße (Immissionsort) und von Ausrichtungen/ Stellungen baulicher Anlagen.

6.1 Konzept Fahrbahnsanierung und Einsatz lärmärmer Fahrbahnbeläge

6.1.1 Grundsätze und Wirkungen

Die Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahndecke übt einen entscheidenden Einfluss auf die Höhe des Kfz-Lärms aus. Die Sanierung von Fahrbahnoberflächen ist eine kontinuierliche Aufgabe, bei der neben der Lärmsanierung auch andere Fragestellungen zu berücksichtigen sind (Leitungs- oder sonstige Arbeiten im Straßenraum, Finanzierbarkeit,).

Das nachfolgende Konzept stellt die Prioritäten und mögliche Maßnahmen der Fahrbahnsanierung aus Lärmsicht dar.

Sanierung schadhafter Fahrbahnbeläge

Mit der Sanierung schadhafter Asphaltbeläge kann erfahrungsgemäß eine Lärminderung um 1 bis max. 2 dB(A) erreicht werden, die allerdings mit den bestehenden Berechnungsvorschriften nicht darstellbar ist.

Fahrbahnbelaäge mit Lärminderungswirkungen

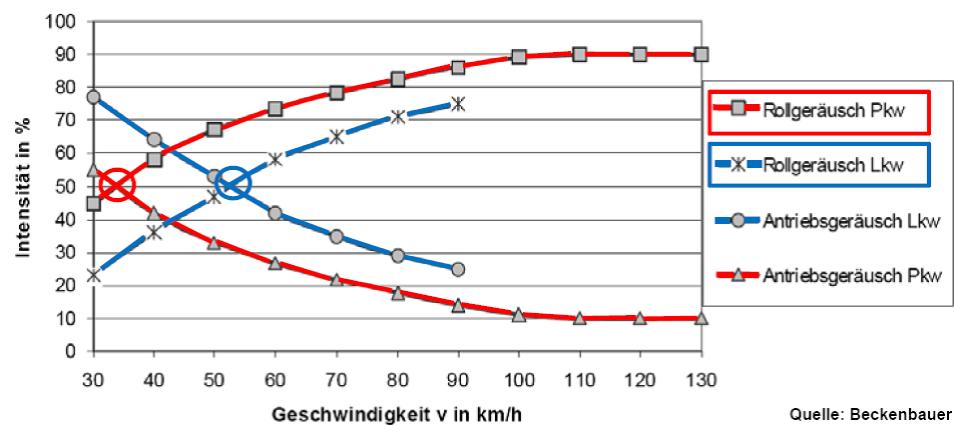
Die Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahndecke übt einen entscheidenden Einfluss auf die Höhe des Kfz-Lärms aus.

Im innerstädtischen Geschwindigkeitsbereich sind insbesondere die Rollgeräusche von Pkw relevant, Rollgeräusche der Lkw sind erst bei Geschwindigkeiten über 50 km/h dominanter als das Antriebsgeräusch der Lkw.

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Juni 2015

- **Abbildung 9:** Anteil von Roll- und Antriebsgeräuschen an der Gesamtemission



Bautechnische Empfehlungen

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbelaägen im kommunalen Straßenbau herausgegeben.³⁸ Darin wird auf den Stand der Technik und die Entwicklungen im Bereich lärmärmer Asphalt eingegangen. Insbesondere wird der Frage nach geeigneten Fahrbahnbelaägen für niedrigere Geschwindigkeiten nachgegangen. Die Ergebnisse werden im Folgenden kurz zusammengefasst dargestellt.

- ein kleineres Größtkorn wirkt sich positiv auf die Pkw-verursachten Abrollgeräusche aus
- die Verkehrszusammensetzung ist zu beachten (hohe Lkw-Anteile mindern die Wirkung)
- der Einbau sollte über den gesamten Straßenquerschnitt erfolgen
- eine Mindeststrecke von 500 m sollte aus bautechnischen als auch aus Gründen der Lärmreduzierung nicht unterschritten werden

³⁸ Landesbetrieb Straßenbau NRW, Steffen Ehlert, lärmarme Fahrbahnbelaägen für den kommunalen Straßenbau. Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbelaägen im kommunalen Straßenbau, Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, o.D.

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

- Empfehlung des Landesbetriebs Straßenbau NRW:
 - bei 50 km/h: Asphaltbeton 0/8
 - 50 bis 70 km/h: Splittmastixasphalt 0/5 oder Asphaltbeton 0/8
 - über 70 km/h: entsprechend den Regelwerken
 - bewährte Erhaltungsbauweise: DSH-V, bundesweite Erfahrungen deuten auf bessere lärmtechnische Wirksamkeit als bei Splittmastixasphalt hin
- weitere Fahrbahnoberflächen deuten auf gute Wirksamkeiten bei Geschwindigkeiten um 50 km/h hin, aber es fehlen Langzeiterfahrungen (LOA 5D, SMA LA, PMA)

Lärminderungspotential

Für kürzere Liegezeiträume liegen verschiedene Messungen vor, in denen mögliche Pegelminderungen für die genannten weiteren Fahrbahnbeläge ermittelt wurden. Diese ergaben Lärminderungspotentiale zwischen 2 und 5 dB(A).

In der nachfolgenden Tabelle sind die in verschiedenen Messreihen ermittelten Lärminderungspotentiale unterschiedlicher Deckschichten aufgeführt.

- **Tabelle 11:** Potentiale der Lärminderung für innerörtliche Straßenoberflächen

Fahrbahnbelag	Lärminderung bei innerorts üblichen Geschwindigkeiten
Lärmärmer Splitmastixasphalt (SMA-LA)	-2 ... -4 dB(A)
Dünnschicht im Heißeinbau mit Versiegelung (DSH-V)	-3 ... -5 dB(A)
Lärmtechnisch optimierter Asphalt (LOA 5D)	-3 ... -5 dB(A)
Poröser Mastix-Asphalt (PMA)	-3 ... -5 dB(A)
Asphaltbeton (AC)	-2 ... -3 dB(A)

Quelle: Literaturrecherche verschiedener Quellen

Unter Berücksichtigung einer abnehmenden Wirkung in Abhängigkeit von der Liegedauer kann in der Praxis von einer Lärminderung zwischen 2 und 3 dB(A) ausgegangen werden.

6.1.2 Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung werden Fahrbahnsanierungsmaßnahmen mit dem Einsatz lärmärmer Fahrbahnbeläge für die Maßnahmenbereiche **A 1 (Anschlussstelle Wermelskirchen und Im Wolfhagen)** und die **L 157 (Hünger und Ostringhausen)** vorgeschlagen.

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Bewertung

Auf der A 1 in Wermelskirchen wurde beim Autobahnausbau bereits lärmärmer Asphalt eingesetzt. Auf dem Ausbaustück (AS Wermelskirchen bis Rastplatz Remscheid) wurde Splittmastixasphalt 0/8 verbaut, der mit einer Minderungswirkung von -2 dB (A) angesetzt werden kann. Das erneute Einbringen lärmärmen Asphalts ist frühestens zur nächsten Fahrbahnsanierung denkbar.

Für die Abschnitte der L 157 (Hünger und Ostringhausen) liegen derzeit Planungen vor, die Fahrbahn unter Einsatz eines als lärmarm eingestuften Asphalts zu sanieren.

6.1.3 Empfehlungen zur Fahrbahnsanierung und zum Einsatz lärmärmer Fahrbahnbeläge

Konkrete Planungen zu Straßensanierung liegen für die Maßnahmenbereiche **L 157 Hünger und Ostringhausen** (bis Bandwirkerstraße) vor. Straßen.NRW plant eine Deckenerneuerung von der A 1 bis zur Bandwirkerstraße unter Verwendung von Asphaltbeton 0/8, der nach den bautechnischen Empfehlungen als lärmarm eingestuft wird (-2 dB(A)).

Aus Sicht der Lärmaktionsplanung wird die Umsetzung der Fahrbahnsanierung mit lärmarem Asphalt empfohlen. Ggf. soll die Maßnahmenempfehlung in ein von der Stadt angestrebtes Gesamtentwicklungskonzept für die L 157 (Burger Straße, Ostringhausen und Hünger) eingebunden werden.

Weiterhin wird empfohlen, dass der Einbau von lärmarmen Asphalten entsprechend den Empfehlungen des Landesbetriebs Straßenbau NRW bei kommenden Fahrbahnsanierungen an Straßen mit hohen Lärmbelastungen grundsätzlich geprüft werden soll, soweit dies aufgrund der Verkehrsbelastungssituation, insbesondere des Lkw-Anteils, zielführend ist. Ein lärmärmer Fahrbahnbelag sollte vorrangig auf Straßen eingesetzt werden, auf denen ein Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h besteht (und auch zukünftig vorgesehen ist).

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan**Straßenverkehr****Stufe 2**

Juni 2015

6.2 Geschwindigkeitskonzept

6.2.1 Grundsätze und Wirkung

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine effektive, kostengünstige und kurzfristig umsetzbare Maßnahme zur Reduzierung der Lärmemissionen.

Im Vergleich zur Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen von 130 km/h kann die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h Pegelminde rungen von 1,6 dB(A) bewirken, eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h kann Minderungen von 2,4 dB(A) erzielen.

Auch bei geringeren Geschwindigkeiten besteht eine hohe Lärminderungswirkung. Daneben kann die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bei städtischem Geschwindigkeitsniveau in der Regel auch positiv Einfluss auf die Verstetigung des Fahrverlaufs nehmen. Dies ermöglicht weitere Lärmminde rungen insbesondere im Bereich der Spitzenpegel (Effekte beim Mittelungspe gel: 1 - 2 dB(A)). Synergieeffekte treten darüber hinaus mit der Luftreinhaltung und der Verkehrssicherheit auf.

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann darüber hinaus zur Minderung der Trennwirkung von Straßen und zur Verbes serung der Aufenthaltsqualität beitragen.

Aus Lärmgesichtspunkten kann auch eine auf den Nachtzeitraum beschränkte Einführung von Tempo 30 sinnvoll sein.

6.2.2 Straßenverkehrsrechtliche Voraussetzungen für Tempo 30

Rechtsgrundlage für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnah men zum Schutz vor Lärm ist der § 45 StVO, Verkehrszeichen und Verkehrs einrichtungen, wonach „die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimm ter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten können. Das gleiche Recht haben sie [...] zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, [...].“

Die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) sollen den Straßenver kehrsbehörden als „Orientierungshilfe zur Entscheidung straßenverkehrsrechtli

cher Maßnahmen [...] zum Schutz der Wohn-/ Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm³⁹ dienen.

In den Lärmschutz-Richtlinien-StV sind die grundsätzlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen geregelt. Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen demnach insbesondere bei Überschreitung der in Tabelle 19 dargestellten Richtwerte in Betracht.

- **Tabelle 19:** Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen⁴⁰

Immissionsort/ Gebietstyp	Richtwerte tags (6.00 - 22.00 Uhr)	Richtwerte nachts (22.00 - 6.00 Uhr)
in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen	70 dB(A)	60 dB(A)
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	72 dB(A)	62 dB(A)
in Gewerbegebieten	75 dB(A)	65 dB(A)

Gemäß den gesetzlichen Vorgaben sind bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen die nationalen Berechnungsvorschriften (Richtlinien für den Lärmschutz an Straße (RLS-90))⁴¹ anzuwenden. Für Wermelskirchen liegen Berechnungsergebnisse aus der Lärmkartierung nach VBUS vor. Eine Überschreitung der Richtwerte nach RLS-90 kann hiermit nur annähernd bestimmt werden.

Die Lärmschutz-Richtlinien-StV legen neben den Richtwerten weiterhin fest, dass „durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen [...] der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden [soll]“. Grundsätzlich ist die Abwägung der Maßnahmen unter Berücksichtigung aller Umstände und insbesondere der verkehrlichen

³⁹ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), S 32/7332,9/1/781915, Bonn, November 2007

⁴⁰ Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV dienen als „Orientierungshilfe“. Entsprechend verschiedener Gerichtsurteile, z.B. des Verwaltungsgerichtes Berlin, beginnt der Ermessungsspielraum bereits ab Überschreiten der Werte aus der 16. BlmSchV. Deren Grenzwerte liegen beim Straßenverkehr in reinen und allgemeinen Wohngebieten bei 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts. Bei Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV kann sich dieser Ermessensspielraum zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten.

⁴¹ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 8/1990

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan
Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Belange von Bedeutung. Diese Abwägung wurde bereits in verschiedenen Gerichtsurteilen so interpretiert, dass die Wirksamkeit strassenverkehrsrechtlicher Maßnahmen auch unter 3 dB(A) anerkannt wurde.⁴²

Zur Prüfung der Eignung von geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen in den Maßnahmenbereichen wurde eine Abwägung entsprechend des nachfolgenden Kriterien-Trichters durchgeführt (soweit Informationen zu den Kriterien vorliegen).

● **Abbildung 14:** Kriterien-Trichter zur Reduzierung der Geschwindigkeit⁴³



6.2.3 Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird in der Öffentlichkeitsbeteiligung häufiger für die **A 1** gefordert (**Anschluss Wermelskirchen bis Bereich Im Wolfhagen**). Die Bandbreite der Vorschläge reicht von 80 - 100 km/h.

In den Maßnahmenbereichen **B 51 Tente** und **L 157 (Hünger und Ostringhausen)** werden Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h vorgeschlagen.

⁴² Entsprechend verschiedener Gerichtsurteile, u.a. Verwaltungsgericht Berlin, Urteil vom 05.05.2009 wird die Wirksamkeit der strassenverkehrsrechtlichen Maßnahme auch unter 3 dB(A) bzw. 2,1 dB(A) anerkannt.

⁴³ Eigene Darstellung, in Anlehnung an das Berliner Konzept: Tempo 30 nachts

Auch die Durchsetzung des Tempolimits wird für die Maßnahmenbereiche der **L 157 (Hünger, Ostringhausen, Dabringhauser Straße)** vorgeschlagen.

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Juni 2015

Bewertung

Entsprechend den vorliegenden Daten der Lärmkartierung (VBUS-Werte) werden die Richtwerte nach Lärmschutz-Richtlinien-StV im Bereich A 1 Im Wolfhagen voraussichtlich nur für die Nacht erreicht. Darüber hinaus ist in diesem Bereich die Lärmschutzwand nicht in die Kartierung eingegangen, so dass die Daten nicht aktuell sind.

Für die Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf der A 1 wird empfohlen, auf Basis aktualisierter Daten eine Berechnung entsprechend der nationalen Berechnungsvorschrift durchzuführen.

Im Bereich B 51 Tente liegen gemäß Lärmkartierung keine Überschreitungen der Richtwerte zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen vor.

Die L 157 weist zwar im Bereich Hünger und Ostringhausen Überschreitungen der Richtwerte auf. Für diese Abschnitte liegen aber bereits Planungen zur Fahrbahnsanierung mit lärmarem Asphalt vor.

Zur Prüfung, ob nach Durchführung der Sanierung weiterhin eine Anordnungsgrundlage für Tempo 30 vorliegt, wird empfohlen, nach der Sanierungsmaßnahme eine Berechnung entsprechend der nationalen Berechnungsvorschrift durchzuführen.

6.2.4 Empfehlungen zur Geschwindigkeitsreduzierung

Voraussetzungen und Rahmenbedingungen zur Geschwindigkeitsreduzierung

Im Nachfolgenden sind die Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung mit voraussichtlichen Überschreitungen der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV⁴⁴ mit ihrer Belastungssituation und den verkehrlichen Rahmenbedingungen dargestellt.

- L 157 Burger Straße von Bandwirkerstraße bis B 51 (Maßnahmenbereich 1):
Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV sind in diesem Bereich sowohl tags als auch nachts an rund 37% bzw. 52% der Gebäude am Ab-

⁴⁴ Die folgenden Angaben zur Überschreitungen der Richtwerte basieren auf den VBUS-Berechnung und der Abhängigkeit von der Gebietskategorie nach Flächennutzungsplan der Stadt Wermelskirchen

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

schnitt voraussichtlich überschritten. Betroffen sind davon etwa 75 Menschen. Die Lärmbelastung erreicht bis zu 73,4 dB(A) ganztags und 64,2 dB(A) in der Nacht.

Der gesamte Maßnahmenbereich ist 371 m lang, hat eine Verkehrsbelastung von 15.118 Kfz/24h und es verkehren 2 Buslinien (Bus 264 und 266).⁴⁵ Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Der Streckenabschnitt ist Teil des lokalen Radnetzes mit Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.

- L 157 Dabringhauser Straße/ Hilfringhauser Straße von 25 m südlich Danziger Straße bis Luisenstraße (Maßnahmenbereich 3):
In einem 150 m langen Teilabschnitt von 25 m südlich Danziger Straße bis Schillerstraße liegen Überschreitungen der Richtwerte an 21% der Gebäude im Teilabschnitt für den Nachtzeitraum voraussichtlich vor. Betroffen sind davon 29 Menschen. Der höchste Wert L_{Night} liegt bei 62,4 dB(A). Weitere 69 Menschen leben in Gebäuden mit Werten oberhalb von $L_{DEN} = 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} = 55$ dB(A).
Der Teilabschnitt hat einen DTV von 8.930 Kfz/24h, eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und es verkehrt eine Buslinie (Bus 263). Rechts und links neben der Fahrbahn befinden sich Parkplätze (auf der Westseite mit Gehwegparken). Der Radverkehr wird auf der Straße geführt.
- L 157 Ostringhausen von 50 m westlich Ostringhauser Gasse bis Bandwirkerstraße (Maßnahmenbereich 4):
Eine Überschreitung der Richtwerte tritt voraussichtlich an knapp 10% bzw. 30% der Wohngebäude im Maßnahmenbereich am Tag bzw. in der Nacht auf. In diesen Gebäuden wohnen insgesamt 35 Menschen. Die Maximalwerte liegen bei 72,5 dB(A) ganztags und 63,3 dB(A) nachts. Weitere Gebäude am Abschnitt weisen Werte oberhalb von $L_{DEN} = 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} = 55$ dB(A) auf. Dort wohnen weitere 74 Menschen.
Der gesamte Maßnahmenbereich hat eine Länge von 288 m, es gilt Tempo 50 und die Verkehrsbelastung beträgt 15.118 Kfz/24h. Es verkehren 2 Buslinien (264 und 266), die Führung des Radverkehrs erfolgt in Teileseparation (Gehweg frei und auf der Fahrbahn) und der Abschnitt ist Teil des lokalen Radnetzes. Für 2015 ist eine Fahrbahnsanierung mit als lärmarm eingestuftem Asphalt vorgesehen.

⁴⁵ Die Angaben zum Busverkehr basieren auf dem Liniennetzplan der Stadt Wermelskirchen, Stand: Dezember 2009, Linien 264 ist eine Bürgerbuslinie

- L 157 Hünger von der A 1 bis Bollinghausen (Maßnahmenbereich 5):
Im Tages- und Nachtzeitraum werden die Richtwerte an 75% der Gebäude im Maßnahmenbereich deutlich überschritten. Das betrifft 9 Einwohner in den Gebäuden mit Überschreitung. Der höchste Wert liegt für L_{DEN} bei 76,8 dB(A), für L_{Night} bei 69,2 dB(A). 2 weitere Menschen sind von Pegeln oberhalb $L_{DEN} = 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} = 55$ dB(A) betroffen.

Der gesamte Maßnahmenbereich hat eine Länge von 146 m und eine Verkehrsbelastung von 15.118 Kfz/24h bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Es verkehren 2 Buslinien (264 und 266), die Führung des Radverkehrs erfolgt in Teilseparation (Gehweg frei und auf der Fahrbahn) und der Abschnitt ist Teil des lokalen Radnetzes. Für 2015 ist eine Fahrbahnsanierung mit als lärmarm eingestuftem Asphalt vorgesehen.

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Juni 2015

- B 51 Neuenhöhe von Am Kirschbaum bis 300 m östlich Wüstenhof (Maßnahmenbereich 6):

Entlang eines Teilabschnitts von Am Kirschbaum bis ca. 140 m östlich Wüstenhof (230 m) liegen an 25 % der Gebäude im Teilabschnitt voraussichtlich Überschreitungen der Richtwerte im Nachtzeitraum vor. In diesen Gebäuden wohnen insgesamt 35 Menschen. Der höchste Wert L_{Night} liegt bei 62,4 dB(A). Weitere 49 Menschen leben in Gebäuden mit Werten oberhalb von $L_{DEN} = 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} = 55$ dB(A).

Der Teilabschnitt hat einen DTV von 12.176 Kfz/24h, eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und es verkehren 2 Buslinien (Bus 264 und 268). Die Radverkehrsführung erfolgt auf diesem Streckenabschnitt, der Teil des Radverkehrsnetzes NRW ist, auf benutzungspflichtigen Anlagen und im Mischverkehr.

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Abwägung mit verkehrlichen Belangen

Neben der Überschreitung der Richtwerte sind weitere Faktoren für mögliche Empfehlungen von geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen abzuwägen.

Beeinträchtigung der verkehrlichen Funktion/ Zeitverlust:

Der theoretische Zeitverlust beträgt für den längsten Abschnitt (370 m) bei Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h maximal 18 Sekunden. Für die weiteren Bereiche ist der Zeitverlust dementsprechend geringer. Praktisch ist dieser Zeitverlust meist noch geringer, insbesondere in Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen.

Auch der ÖPNV (1 bis 2 Buslinien) wird wenig beeinträchtigt, die Zeitverluste sind bei diesem stärker durch Halte (an Bushaltestellen) im geschwindigkeitsreduzierten Abschnitt beeinflusst.

Negative Beeinflussung des Verkehrsflusses:

Eine negative Beeinflussung des Verkehrsflusses durch mögliche Geschwindigkeitsreduzierungen wird nicht erwartet. Die L 157 bzw. B 51 werden weiterhin vorfahrtsberechtigt geführt. Eine Verkehrsflussoptimierung durch koordinierte Lichtsignalanlagen besteht nicht, wird aber von der Stadt Wermelskirchen auf der B 51 angestrebt.

Verdrängung ins Nebennetz:

Eine Verdrängung ins Nebennetz wird nicht erwartet. Parallel zur L 157 von der A 1 bis zur B 51 (Maßnahmenbereich 1, 4 und 5) und zur B 51 Neuenhöhe (Maßnahmenbereich 6) bestehen keine Alternativrouten. Auf der Strecke des Maßnahmenbereichs L 157 Dabringhauser Straße/ Hilfringhauser Straße würde die Benutzung anderer Straßen mit einer deutlichen Verlängerung der Fahrtzeit einhergehen.

Die Abwägung der verkehrlichen Belange zeigt, dass für die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit keine absoluten Ausschlusskriterien vorliegen. Es entstehen keine nennenswerten Beeinträchtigungen durch die Anordnung von Tempo 30.

Darüber hinaus wurde auch geprüft, ob es alternativ mögliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung gibt.

Empfehlungen

Für den Maßnahmenbereich **L 157 Burger Straße** wird die Prüfung der Anordnung von Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen (Überschreitung der Richtwerte) und ergänzend zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer im Mischverkehr auf der lokalen Radroute (Synergieeffekt) empfohlen.

Die Maßnahmenempfehlung soll in ein von der Stadt angestrebtes Gesamtentwicklungskonzept für die L 157 (Burger Straße, Ostringhausen und Hünger)

eingebunden werden. Die Umsetzung der Tempo 30 - Anordnung kann darüber hinaus ggf. als kurzfristige Interimsmaßnahme (im Vorfeld eines Gesamtkonzeptes) erfolgen.

Die Anordnung von Tempo 30 nachts soll für Teilabschnitte der Maßnahmenbereiche **L 157 Dabringhauser Straße/ Hilfringhauser Straße** und **B 51 Neuenhöhe** von Am Kirschbaum bis 140 m östlich Wüstenhof geprüft werden. Die Tempo 30 - Empfehlung für die B 51 Neuenhöhe soll in die angestrebte Verkehrsflussoptimierung auf der B 51 eingebunden werden.

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Juni 2015

- **Tabelle 20:** Prüfempfehlungen zur Geschwindigkeitsreduzierung und Begründung

Maßnahmenbereich	Prüfempfehlung	Begründung
L 157 Burger Straße von Bandwirkerstraße bis B 51	Tempo 30 ganztags	Lärmschutz, Erhöhung Verkehrssicherheit (überregionale Radroute)
L 157 Dabringhauser Straße/ Hilfringhauser Straße	Tempo 30 nachts	Lärmschutz
B 51 Neuenhöhe von Am Kirschbaum bis 140 m östlich Wüstenhof		Lärmschutz, ggf. Erhöhung Verkehrssicherheit (Radroute NRW)

- **Abbildung 17:** L 157 Burger Straße von Bandwirkerstr. bis B 51 (links), B 51 Neuenhöhe Am Kirschbaum bis 300 m östlich Wüstenhof (rechts)



Für die Maßnahmenbereiche

- **L 157 Hünger** von A 1 bis Bollinghausen und
- **L 157 Ostringhausen** von 50 m westlich Ostringhauser Gasse bis Bandwirkerstraße

wird keine Geschwindigkeitsreduzierung vorgeschlagen, da für diese Maßnahmenbereiche bereits eine Maßnahme mit Lärminderungswirkung geplant ist (Fahrbahnsanierung 2015).

Stadt Wermelskirchen

**Lärmaktionsplan
Straßenverkehr**

Stufe 2

Juni 2015

Alle Maßnahmenempfehlungen auf der L 157 sollen in ein von der Stadt angestrebtes Gesamtentwicklungskonzept für die L 157 (Burger Straße, Ostringhausen und Hünger) eingebunden werden.

Bei Anordnung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen wird empfohlen, folgende unterstützende Maßnahmen zu deren Einhaltung umzusetzen:

- Ergänzung der Beschilderung mit einem Hinweis auf Lärmschutz
- verstärkter Einsatz von Geschwindigkeitsdisplays in den Tempo 30 - Abschnitten, ebenfalls mit dem Hinweis auf Lärmschutz
- verstärkte Überwachung der Tempo 30 - Abschnitte

Darüber hinaus wird empfohlen, auch auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h deren Einhaltung durch Geschwindigkeitskontrollen zu unterstützen.

6.3 Verkehrsverstetigung

Juni 2015

6.3.1 Grundlagen und Wirkung

- **Abbildung 18:** Einfluss des Geschwindigkeitsverlaufes auf die Geräuschemission⁴⁶

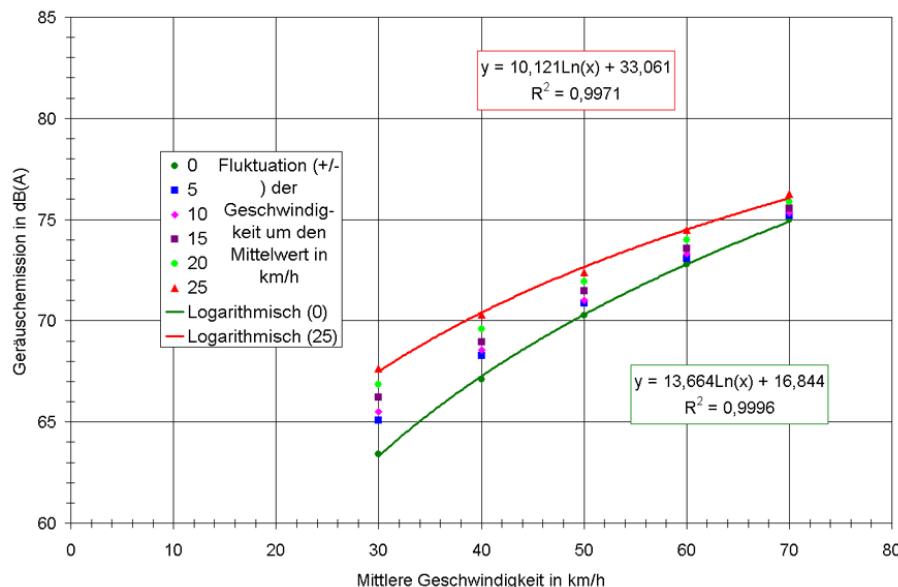


Abbildung 18 zeigt, dass bei den im Stadtverkehr zugelassenen Geschwindigkeiten (bis 50 km/h) ein stetiger Verkehrsfluss deutlich weniger Lärm verursacht als ein Verkehrsablauf mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Bei einem ungestörten Verkehrsfluss ist das Einhalten einer gleichmäßigen Geschwindigkeit möglich, ein Fahrzeug kann mit geringen Motordrehzahlen betrieben werden. Störungen im Verkehrsablauf bewirken Beschleunigungs- und Bremsvorgänge, die besonders lärmintensiv sind. Bei einer Verstetigung von Verkehrsabläufen kann ein Lärmreduktionspotential von 1 bis 4 dB(A) erreicht werden. Die höchsten Lärmreduktionspotentiale weist ein stetiger Verkehrsfluss bei geringem Geschwindigkeitsniveau auf.

Wesentliche potentielle Störfaktoren im Verkehrsablauf sind Verkehrsknoten (Kreuzungen mit konkurrierenden Verkehrsströmen) und Störungen in Streckenabschnitten, die zu Beschleunigungs- und Abbremsvorgängen führen. Eine Verstetigung des Verkehrsflusses an hintereinander liegenden Knoten kann durch entsprechende Koordination der Lichtsignalanlagen verbessert werden.

⁴⁶ Heinz Steven, SILENCE - Quieter Surface Transport in Urban Areas, Project funded by the European Community under the 'Sustainable Development, Global Change and Ecosystems' Programme

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

6.3.2 Empfehlungen zur Verkehrsverstetigung

Für die **B 51** wird von Seiten der Stadt Wermelskirchen eine Verbesserung der Koordination der Lichtsignalanlagen angestrebt. Konkrete Planungen hierfür liegen noch nicht vor.

Der Lärmaktionsplan empfiehlt darüber hinaus, eine Verkehrsverstetigung durch entsprechende LSA-Koordinierung für die **L 157 Dabringhauser Straße** (Maßnahmenbereich 2) zu prüfen. Die Verkehrssituation für diesen Bereich, der etwa 40 m nördlich Eich beginnt und sich bis zur Jahnstraße erstreckt, wird maßgeblich durch die Lichtsignalanlagen am Knoten Eich/ Dabringhauser Straße sowie in der Folge am Knoten B 51/ Dabringhauser Straße beeinflusst. In verkehrsbelasteten Zeiten kommt es zu Stauerscheinungen mit wiederholten Anfahr- und Abbremsvorgängen.

Ein möglicher Beitrag zur Lärminderung kann eine verbesserte Verkehrssteuerung zur Vermeidung oder Reduzierung der Staubildungen sein. Dies ist für die L 157 auch in den weiteren Maßnahmenbereichen bis zur Luisenstraße relevant. Aus Sicht der Lärmaktionsplanung soll für diese Streckenabschnitte eine Optimierung der Verkehrssteuerung, ggf. mit Zuflussdosierungen geprüft werden, die einen gleichmäßigen Verkehrsfluss ermöglichen. Ergänzend ist - soweit noch nicht vorhanden - eine verkehrsabhängige Optimierung des **Knotens B 51/ Dabringhauser Straße** zur Verbesserung des Verkehrsabflusses zu prüfen. Bei der Prüfung muss der Verkehrsfluss für die B 51 berücksichtigt werden.

- **Abbildung 19:** Dabringhauser Straße am Knoten Eich (Maßnahmenbereich 2), links Richtung B 51, rechts Richtung Jahnstraße



6.4 Konzept zu straßenräumlichen Maßnahmen

6.4.1 Grundsätze und Wechselwirkung

Straßenräumliche Maßnahmen mit dem Oberziel der Lärminderung umfassen verschiedene Handlungsansätze. Diese wirken nicht nur lärmindernd, sondern stellen in der Regel auch Verbesserungen z.B. der Aufenthaltsqualität im Straßenraum und des Angebotes für die lärmarmen Verkehrsarten dar.

Die Verbesserungen der Bedingungen für Fuß- und Radverkehr haben auch positive Wirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Die grundsätzlichen lärmindernden Wirkungen von straßenräumlichen Maßnahmen können wie folgt beschrieben werden:

- Vergrößerung des Abstandes von Lärmquelle und Bebauung
- Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrs
- Verbesserung der Straßenraumqualität

Eine zusätzliche, übergreifende Zielsetzung der straßenräumlichen Maßnahmen zur Lärminderung ist, die Bedingungen für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer und den ÖPNV zu verbessern. Maßnahmen zur Verbesserung der Seitenräume zugunsten des Fußverkehrs, des Radverkehrs und der Haltestellensituationen unterstützen langfristige Strategien zur Verringerung von Kfz-Verkehren durch Umverteilung auf lärmarme Verkehrsarten.

6.4.2 Hinweise zur lärmarmen Straßenraumgestaltung

Auf der Grundlage der oben genannten Ziele und Wechselwirkungen lärmärmer Straßenraumgestaltungen werden im Rahmen des Lärmaktionsplans folgende Hinweise für eine lärmarme Verkehrsabwicklung zur Berücksichtigung bei straßenräumlichen Maßnahmen gegeben. Diese Hinweise beziehen auch die genannten Wechselwirkungen und Synergieeffekte mit dem Ziel integrierter Planungsempfehlungen ein.

Dimensionierung von Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird empfohlen, Fahrbahnen bzw. Fahrbahnbreiten auf ein für die Abwicklung der vorhandenen oder angestrebten Verkehrsbelastungen notwendiges aber ausreichendes Maß zu begrenzen. Dadurch können insbesondere in beengten Straßenräumen Handlungsspielräume geschaffen werden, um den Kfz-Verkehr in der Fahrbahnmitte zu bündeln und ihn damit von den Gebäuden abzurücken.

Stadt Wermelskirchen
**Lärmaktionsplan
 Straßenverkehr
 Stufe 2**

Juni 2015

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Anlage von Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen) auf der Fahrbahn

Neben der Förderung des Radverkehrs als leises Verkehrsmittel ist bei der Anlage von Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn zur Lärminderung das Abrücken der Fahrbahnen von der Bebauung (um die Breite des Radfahrstreifens) und Bündeln des fließenden Kfz-Verkehrs in der Fahrbahnmitte relevant - hierdurch kann die Lärmelastung um bis zu 1 dB(A) gesenkt werden.⁴⁷

Weiterer Effekt kann die Reduzierung der Fahrbahnbreite auf das für die Abwicklung der vorhandenen oder angestrebten Verkehrsmengen notwendige Maß sein, hierdurch kann eine Verlangsamung und Verfestigung des Verkehrsflusses erreicht werden. Insbesondere wenn bei der Anlage von Schutzstreifen die verbleibende Fahrbahn unter 6,00 m breit ist, kann deutlich auf das Geschwindigkeitsniveau Einfluss genommen werden.

Einsatzgrenzen und Dimensionierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen sind in der RAST 06 beschrieben.⁴⁸

Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger im Längsverkehr

Eine kostengünstige Maßnahme zur Verbesserung der Bedingungen im Fußgängerverkehr ist die Aufhebung von Gehwegparken oder von Radwegen im Gehwegbereich.

Aus Sicht der Lärminderung sind diese Maßnahme zu unterstützen. Eine Lärminderung kann durch Vergrößerung des Abstandes der Bebauung zur Fahrbahn und einen Verkehrsfluss mit geminderter Geschwindigkeit erreicht werden.

Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger im Querungsverkehr

Maßnahmen zur Verbesserung der Überquerbarkeit von Straßen (je nach Verkehrsbelastung signalgeregelte Querungen, Zebrastreifen oder Querungshilfen) weisen neben der Förderung des Fußverkehrs und der Verbesserung der Verkehrssicherheit Synergieeffekte zur Lärminderung durch Geschwindigkeitsdämpfung auf.

Parkstreifen

Die wahrgenommene Breite der Fahrbahnfläche wird von der Fahrbahn selbst und von den anschließenden Flächen bestimmt. Ein unbeparkter oder ein nur teilweise am Fahrbahnrand benutzter Parkstreifen verbreitert die Fahrbahn

⁴⁷ bei Schutzstreifen ergibt sich keine rechnerische Lärminderung, da diese Bestandteil der Fahrbahn sind

⁴⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006, S. 83

optisch und führt zu höheren Geschwindigkeiten. Dies kann durch bauliche Gestaltung/ Pflasterung oder auch Markierung des Parkstreifens vermieden werden.

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

6.4.3 Empfehlungen zu straßenräumlichen Maßnahmen

Juni 2015

Diese sollen für folgende Straßen (Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung) geprüft werden:

- **L 157 Dabringhauser Straße/ Hilfringhauser Straße** von 25 m südlich Danziger Straße bis Luisenstraße (Maßnahmenbereich 3)
Es liegt ein DTV von rund 8.900 Kfz/24h und ein Schwerverkehrsanteil von 4% (nachts) vor. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist 50 km/h, die Fahrbahn ist 2-streifig. Im Abschnitt zwischen Danziger Straße und Schillerstraße wird an den Fahrbahnranden beidseitig geparkt (einseitig auch auf dem Gehweg). Südlich der Schillerstraße wird einseitig auf einem Parkstreifen geparkt. Die Bushaltestelle Wielstraße liegt in diesem Bereich.
- **Abbildung 20:** L 157 Dabringhauser Straße von 25 m südlich Danziger Straße bis Schillerstraße (links) und von Schillerstraße bis Luisenstraße (rechts)



Es wird empfohlen, für den Streckenabschnitt zwischen Danziger und Schillerstraße die Verlegung des Gehwegparkens auf die Fahrbahn zu prüfen. Im Bereich Schillerstraße bis Luisenstraße sollte die Einrichtung einer Querungshilfe (z.B. Fußgängerüberweg) auf Höhe der Bushaltestellen geprüft werden.

- **L 157 Ostringhausen** von 50 m westlich Ostringhauser Gasse bis Bandwirkerstraße (Maßnahmenbereich 4)
Auf diesem Streckenabschnitt beträgt der DTV rund 15.100 Kfz/24h und der Schwerverkehrsanteil 4% (nachts). Die Fahrbahn ist 2-streifig und steigt stadteinwärts an. Es verläuft eine überregionale Radroute in diesem Abschnitt und der Radverkehr wird in Teilesparation (Mischverkehr und Gehweg frei) geführt.

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

- **Abbildung 21:** L 157 Ostringhausen von 50 m westlich Ostringhauser Gasse bis Bandwirkerstraße



Es wird empfohlen, die Einrichtung eines einseitigen Schutzstreifens stadteinwärts (bergauf) zu prüfen. Bei einer einseitigen Anlage ist die daraus resultierende asymmetrische Anordnung des Straßenraums zu berücksichtigen.

Die Maßnahmenempfehlungen auf der L 157 sollen in ein von der Stadt angestrebtes Gesamtentwicklungskonzept für die L 157 (Burger Straße, Ostringhausen und Hünger) eingebunden werden.

- **B 51 Neuenhaus** von 50 m westlich Kirchweg bis Lange Heide (Maßnahmenbereich 10)
Der DTV beträgt 9.728 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von 3,7% und einer zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Fahrbahn ist 2-streifig. An den Seitenrändern gibt es ausschließlich einen Seitenstreifen, keine qualifizierten Fuß- oder Radverkehrsanlagen.

- **Abbildung 22:** B 51 Neuenhaus von 50 m westlich Kirchweg bis Lange Heide



Es wird empfohlen, für diesen Streckenabschnitt die Fassung des Verkehrsraums durch Einrichtung von Seitenanlagen für Fuß- und Radverkehr sowie von Querungsanlagen (ähnlich dem Bereich B 51 Tente) zu prüfen. Hierzu sind im Detail die vorhandenen Fahrbahnbreiten zu prüfen.

6.5 Konzept aktiver Schallschutz

6.5.1 Grundsätze und Wirkung

Der Einsatz von Schallschutzwänden oder -wällen kann für verlärzte Bereiche mit Wohnbebauung sinnvoll sein, die nicht direkt angebaut sind oder aufgrund der städtebaulichen Situation geeignet erscheinen.

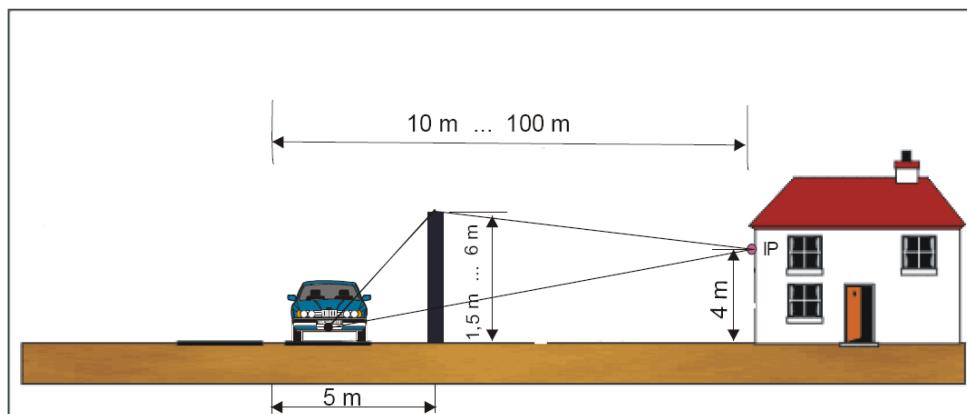
Juni 2015

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Die möglichen Wirkungen von Schallschutzwänden auf die Schallimmissionspegel ergeben sich insbesondere in Abhängigkeit von der Höhe und dem Abstand des Emissionsortes zum Immissionsort. Je höher die Schallschutzwand ist oder umso näher sie an der Quelle bzw. dem Empfänger steht, desto mehr Wirkung kann sie entfalten. Mit zunehmendem Abstand der Bebauung von der Wand sinkt das Minderungspotential.

„Allgemein gilt, dass eine Abschirmung, die nicht die Sichtverbindung zwischen Quelle und Empfänger unterbricht, keine bzw. nur eine geringe Lärmminderung erbringt.“⁴⁹

- **Abbildung 23:** Schema zur Wirkung einer Schallschutzwand für unterschiedliche Wandhöhen für Abstände zwischen Straßenachse und Immissionsort von 10 m bis 100 m⁵⁰



Aufgrund der beschriebenen Einflussfaktoren lässt sich keine definitive Wirkung von Schallschutzwänden benennen. Die tatsächliche Pegelminderung ist immer vom Einzelfall abhängig.

⁴⁹ Aktionsprogramm Umwelt und Gesundheit Nordrhein-Westfalen (APUG NRW), Vorbeugender Gesundheitsschutz durch Mobilisierung der Minderungspotentiale bei Straßenverkehrslärm und Luftschadstoffen, Möglichkeiten und Grenzen der Stadtplanung am Beispiel Bottrop-Ebel, 2006, S. 120

⁵⁰ Länderausschuss für Immissionsschutz - AG Lärmaktionsplanung, LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, aktualisierte Fassung vom 18. Juni 2012 S. 26

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Aus den grundlegenden Aussagen zur Wirkung von Schallschutzwänden ergeben sich Empfehlungen zum Bau von Schallschutzwänden:⁵¹

- Entscheidend für die Pegelminderung ist die effektive Schirmhöhe, d.h. die Überhöhung.
- Abschirmungen sollten so nahe wie möglich an der Schallquelle stehen.
- Mit Abschirmungen sollten mindestens Pegelminderungen von 5 dB(A) erreicht werden.
- Schirme unmittelbar am Immissionsort sind auch wirksam, werden häufig aber als störend empfunden (Sichtbehinderungen, Beschattung, ...).
- Neben der erforderlichen Höhe müssen Schirme auch in der Länge ausreichend dimensioniert werden.

Sofern der Lärm an der Quelle nicht weiter zu begrenzen ist, stellt die fachgerechte Errichtung einer Schallschutzwand eine geeignete Maßnahme zur Abschirmung vor Lärm dar.

Rechtlicher Rahmen (VLärmSchR 97)

Die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) gelten für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sowohl zum vorsorglichen Schutz vor Verkehrslärm (bei Planung und Bau von Straßen) als auch bei der nachträglichen Minderung von Lärmbelastungen an bestehenden Straßen (Lärmsanierung).⁵²

„Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) wird [hierbei] als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltrechtlicher Regelungen gewährt. Er kann im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt werden.“⁵³ Die Lärmsanierung kann erfolgen, wenn der Beurteilungspegel (nach RLS-90) den maßgeblichen Immissionsgrenzwert in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet. Diese sind:

- Gebiete um Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete:
67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts

⁵¹ Aktionsprogramm Umwelt und Gesundheit Nordrhein-Westfalen (APUG NRW), Vorbeugender Gesundheitsschutz durch Mobilisierung der Minderungspotentiale bei Straßenverkehrslärm und Luftschadstoffen, Möglichkeiten und Grenzen der Stadtplanung am Beispiel Bottrop-Ebel, 2006, S. 120

⁵² VLärmSchR 97, S. 6

⁵³ VLärmSchR 97, S. 26

- Kern-, Dorf- und Mischgebiete an Bundesfernstraßen:
69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts
- Gewerbegebieten: 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts⁵⁴

Die Regelungen der VLärmSchR 97 gelten für Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) in der Baulast des Bundes.

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Juni 2015

Für Landesstraßen gewährt das Land Nordrhein-Westfalen Lärmsanierung (Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen) im Rahmen zur Verfügung stehender Haushaltssmittel. Voraussetzung ist auch hier die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach VLärmSchR 97. Abweichend davon ist für Landesstraßen an Kern-, Dorf- und Mischgebieten ein Immissionsgrenzwert von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts festgelegt.⁵⁵

Zur Umsetzung von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes außerhalb des Straßenraumes sind die jeweiligen Grundstückseigentümer zuständig. Zur Umsetzungsunterstützung kann ein Beratungs- und Förderprogramm für aktiven Schallschutz sinnvoll sein.

6.5.2 Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wird insbesondere die Errichtung bzw. Verbesserung des baulichen Lärmschutzes in den Maßnahmenbereichen an der **A 1 (Bereich Im Wolfhagen und AS Wermelskirchen)** gefordert.⁵⁶

Einzelne Maßnahmenvorschläge zu baulichem Lärmschutz werden für die **B 51 Tente** und die **L 157 Burger Straße** abgegeben.

Bewertung

Aktive Schallschutzmaßnahmen wurden im Rahmen des Ausbaus der A 1 bereits gemäß dem Planfeststellungsverfahren gebaut bzw. befinden sich noch in der Fertigstellung (Höllenbach-Talbrücke). Z.T. sind die Anlagen noch nicht in die Lärmkartierung eingegangen (Bereich Im Wolfhagen). In Bereichen, in denen durch die aktiven Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte (gemäß Planfeststellung) nicht erreicht wurde, wurde passiver Schallschutz gewährt.

⁵⁴ VLärmSchR 97, Absenkung der Immissionsgrenzwerte im Jahr 2010

⁵⁵ <http://www.strassen.nrw.de/umwelt/laermenschutz.html>, letzter Zugriff: 02.09.2014

⁵⁶ Mehr als eine Nennung.

Im Maßnahmenbereich L 157 Hünger wird 2 Mal baulicher Lärmschutz vorgeschlagen. Die Vorschläge beziehen sich aber auf Lärmschutz an der A 1.

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Ein wichtiges Kriterium für den Bau von aktiven Schallschutzeinrichtungen ist die Flächenverfügbarkeit. Diese wäre für die B 51 Tente und der L 157 Burger Straße zu prüfen.

6.5.3 Empfehlungen zu aktiven Schallschutzmaßnahmen

An der **A 1** im Bereich **Im Wolfhagen** ist im Zuge der Brückenertüchtigung Höllenbachtal auch der Bau einer Schallschutzwand vorgesehen. Die Umsetzung dieser geplanten Maßnahme wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung empfohlen.

Weiterhin wird vorgeschlagen, die Errichtung einer Lärmschutzwand für die **A 1** im **Bereich Hünger/ Pohlhausen** (Höhe der Anschlussstelle Wermelskirchen) zu prüfen. Insbesondere die räumliche Situation (Böschungen, Hänge und Autobahnabfahrt Wermelskirchen) und die mögliche Wirkung (Wohngebäude deutlicher höher als Straßenniveau und Einfluss der Autobahnabfahrt auf Lärmentwicklung, Reflexionen) sollten hierbei beachtet werden.

Die Voraussetzungen für den Bau einer Schallschutzwand im Rahmen der Lärmsanierung liegen voraussichtlich vor. Die Immissionsgrenzwerte zur Lärmsanierung für allgemeine Wohngebiete (tags = 67 dB(A), nachts = 57 dB(A)) werden im Bereich des definierten Maßnahmenbereichs überschritten (nach VBUS). Geprüft werden muss, ob der Bau einer Lärmschutzwand in diesem Bereich baulich umgesetzt werden kann und die erforderliche Lärmminderung ermöglicht. Die Zuständigkeit liegt beim Straßenbaulastträger Straßen.NRW.

6.6 Konzept passiver Schallschutz

6.6.1 Grundsätze und Wirkung

Durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes sollen die Umfassungsbauteile eines Wohngebäudes so verbessert werden, dass die Innenpegel in schutzbedürftigen Räumen⁵⁷ von 40 dB(A) am Tage und 30 dB(A) in der Nacht⁵⁸ nicht überschritten werden. Umfassungsbauteile sind Bauteile, die Räume von Wohngebäuden nach außen abschließen, dazu zählen insbesondere:

⁵⁷ Schutzbedürftige Räume gemäß den Vorgaben für die Lärmsanierung im Sinne der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)

⁵⁸ Vgl. 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BlmSchV); die genannten Werte sind in der amtlichen Begründung des Regierungsentwurfs zur 24. BlmSchV aufgeführt; vgl. auch Strick, Stefan: Lärmschutz an Straßen, 2006

- Fenster
- Türen
- Rollladenkästen
- Wände
- Dächer
- Decken unter nicht ausgebauten Dachräumen

Stadt Wermelskirchen
**Lärmaktionsplan
 Straßenverkehr
 Stufe 2**

Juni 2015

Schallschutzfenster/ Schalldämmflüter

Bei der Verbesserung der Schalldämmung der Außenbauteile stellen die Fenster in der Regel die größten Schwachstellen dar. Alte Einfachfenster mit Einfachverglasung haben eine Schalldämmung von ca. 20 - 25 dB(A), Einfachfenster mit normaler Isolierverglasung weisen eine durchschnittliche Schalldämmung von 32 dB(A) (Schallschutzklasse 2 (SSK 2)) auf, dies entspricht einem Standardfenster der letzten 20 Jahre. Ein gut eingebautes Schallschutzfenster der SSK 4 dagegen hat ein Schalldämm-Maß von 40 - 44 dB(A)⁵⁹, Fenster mit SSK 6 weisen ein Schalldämm-Maß von 54 dB(A) auf, dies entspricht etwa der Schalldämmung einer Außenwand.

Die Pegelminderung durch Schallschutzfenster wird nur bei geschlossenem Fenster erreicht. Um ein gesundes Wohnklima sicherzustellen, erfolgt daher vielfach der kombinierte Einbau von Schallschutzfenstern mit Schalldämmflütern.

Darüber hinaus gibt es auch Konzepte für Lärmschutzbausteine an Fensteröffnungen, die es ermöglichen, auch bei gekipptem Fenster die gewünschten Lärminderungen für einen Innenpegel entsprechend Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) zu erreichen⁶⁰. Beispiele zur Lärmsanierung wurden hierfür u.a. für den Mittleren Ring in München⁶¹ entwickelt, weitere konstruktive Möglichkeiten enthält der Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung 2010.⁶²

⁵⁹ vgl. VDI 2719: Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen

⁶⁰ Wohnräume tags 40 dB(A), Schlafräume nachts 30 dB(A)

⁶¹ Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Geförderter Wohnungsbau in München, Wohnen am Ring, Handlungsprogramm Mittlerer Ring

⁶² Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt: Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung, Hamburg; 2010

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Fassadengestaltung und -dämmung

Neben den Fenstern tragen insbesondere die oben genannten Fassadenteile zu einer Schallübertragung in den Innenraum bei. Die schalldämmende Wirkung dieser Umfassungsteile kann über entsprechende Dämmmaterialien erhöht werden. Diese werden an Wände, Dächer sowie Verbindungselemente (Tür- und Fensterrahmen) aufgebracht.

Die zielgerichtete Gestaltung von hochbelasteten Fassaden ist eine weitere Möglichkeit der Lärminderung an Gebäuden. Relevant sind hierbei eine geeignete Gliederung der Fassade als auch die Vergrößerung des Abstandes zwischen Immissionsort und Wohnraum (z.B. Balkonverglasung).

Grundrissgestaltung

Neben dem Einbau von Schallschutzfenstern und der Verbesserung der Schalldämmung weiterer Außenbauteile, ist es sinnvoll, die Nutzung der einzelnen Räume innerhalb der Wohnung oder des Hauses entsprechend ihrer Lärmempfindlichkeit anzupassen. Lärmempfindliche Räume, wie Wohn- und Schlafzimmer, sollten möglichst zur lärmabgewandten Gebäudeseite ausgerichtet werden.

Synergieeffekte schalldämmender Maßnahmen an Gebäuden

Die Maßnahmen zum passiven Schallschutz haben den zusätzlichen Effekt, dass sie in der Regel auch zu einer Verbesserung der Wärmedämmung der Gebäude führen. Somit besteht hier die Möglichkeit der Nutzung von Synergieeffekten von lärmindernden Maßnahmen und Maßnahmen zur Verbesserung des Klimaschutzes.

6.6.2 Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung werden nur vereinzelt (keine Mehrfachnennungen) Maßnahmenvorschläge zu passiven Schallschutzmaßnahmen in den Maßnahmenbereichen abgegeben. Konkret benannt wird die **A 1** im Bereich **Im Wolfhagen** und im **Bereich AS Wermelskirchen**.

6.6.3 Empfehlungen zu passiven Schallschutzmaßnahmen

Die Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen ist für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes auf der Grundlage der Richtlinien für den Verkehrs-lärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) möglich. Die Förderung wird als freiwillige Leistung auf Grundlage haushaltssrechtlicher Regelungen gewährt.

Für Maßnahmenbereiche in Wermelskirchen, für die

- keine aktiven Maßnahmen möglich sind oder
- in denen auch nach Umsetzung der aktiven Maßnahmen hohe Belastungen verbleiben,

soll die Förderung passiven Schallschutzes durch den Straßenbaulastträger geprüft werden.

Die Überprüfung der Lärmsituation an Straßen in der Baulast des Bundes oder des Landes erfolgt auf Basis eines formlosen Antrags der Hauseigentümer durch den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen.

Die Stadt Wermelskirchen kann den Hauseigentümer ggf. unterstützende Informationen zum passiven Schallschutz anbieten, insbesondere in den vorne beschriebenen Maßnahmenbereichen.

Der Antrag kann unabhängig von den definierten Maßnahmenbereichen gestellt werden. Ausschlaggebend ist, ob eine Überschreitung der Grenzwerte (VLärmSchR 97) nach RLS-90-Berechnungen vorliegt und ob Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan**Straßenverkehr****Stufe 2**

Juni 2015

7 Empfehlungen zu weiteren Lärmquellen

Die offene Gestaltung der Öffentlichkeitsbeteiligung ermöglichte den Teilnehmenden, auch Lärmprobleme außerhalb der anhand der Lärmkartierung identifizierten Maßnahmenbereiche zu benennen.

Zur Berücksichtigung dieser Lärmprobleme und der Entwicklung geeigneter Maßnahmen sind ergänzende Arbeitsschritte notwendig. Diese werden in den folgenden Kapiteln zu den in der Öffentlichkeitsbeteiligung angesprochenen Problematiken zu Verkehrslärm (außerhalb der identifizierten Maßnahmenbereiche) und insbesondere Motorradlärm dargestellt. Eine weitere benannte Lärmquelle ist der Gewerbelärm der Firma Tente Rollen.

7.1 Straßenverkehrslärm (außerhalb der Maßnahmenbereiche)

Handlungsbedarf

Besonders häufig⁶³ wurden Maßnahmenvorschläge außerhalb von Maßnahmenbereichen für die

- B 51 im Bereich Tente bis Elbringhausen,
- L 101/ L 294 im Bereich Dabringhausen,
- K 15 von L 101 bis L 157,
- Friedrichstraße,
- A 1 im Bereich Pohlhausen,
- Elbringhausen und
- L 409 im Bereich Berliner und Dhünner Straße

benannt.⁶⁴

Die Vorschläge variieren je nach Lärmort. Häufig genannt werden die Durchsetzung von Tempolimits (Kontrollen/ Radar) und der Bau von Lärmschutzwänden. Des Weiteren sind Tempolimits von 50 km/h und der Umbau der Kreuzung

⁶³ Mehr als 5 Maßnahmenvorschläge zu einem konkreten Ort

⁶⁴ Darüber hinaus gibt es auch laute Orte ohne Maßnahmenvorschläge, siehe Kapitel 4.2.3

L 101/ L 294 zu einem Kreisverkehr genannt worden. Auch Tempolimits von 30 km/h und Verkehrsbeschränkungen werden vorgeschlagen.

Außerdem gingen Vorschläge zur Anpassung von Lichtsignalanlagen, Verkehrsberuhigung und Änderung des Straßenquerschnitts ein.

Stadt Wermelskirchen
Lärmaktionsplan
Straßenverkehr
Stufe 2

Juni 2015

Lösungsansätze

Die A 1 und die B 51 sind Bestandteil des kartierten Straßennetzes. Dementsprechend liegen für die Abschnitte Verkehrs- und Lärmdata aus der Lärmkartierung vor. Die Analyse der Daten ergab nur geringe Betroffenheiten, sodass es sich nicht um prioritäre Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung handelt. Die vorhandenen (Verkehrs-)Daten können zur weiteren Bearbeitung genutzt werden, ggf. sind Berechnungen nach nationalen Berechnungsvorschriften (RLS-90) sinnvoll.

Für die weiteren genannten Maßnahmenorte liegen keine Verkehrsbelastungsdaten aus der Lärmkartierung vor. Für eine objektive Betrachtung der Lärmbelastungssituation ist zunächst die Erhebung von Verkehrsdaten erforderlich. Anschließend sind Lärmberechnungen (nach nationalen Berechnungsvorschriften) durchzuführen.

Auf Basis der ermittelten Lärmbelastungssituation können dann die Dringlichkeit lärmindernder Maßnahmen abgeleitet und bei Erfordernis, unter Berücksichtigung der Umsetzbarkeit und Wirksamkeit, Maßnahmen entwickelt werden. Der Maßnahmenkatalog entspricht hierbei grundsätzlich dem im Lärmaktionsplan bereits Aufgezeigten.

Empfohlen wird eine kommunale Lärmbeobachtung. Für benannte Problemlagen sollen die erforderlichen Daten erhoben werden. Alle 2,5 Jahre erfolgt turnusmäßig eine Berichterstattung. Im Rahmen der Lärmkartierung 2017 sollten relevante genannte Lärmorte nach Möglichkeit mitbetrachtet werden. Hierfür sind im Vorfeld entsprechende Verkehrsbelastungsdaten zu erheben.

7.2 Motorradlärm

Handlungsbedarf

Der Motorradlärm wurde in beiden Instanzen der Bürgerbeteiligung (Lärmforum und online-Beteiligung) stark diskutiert. Insbesondere in den Sommermonaten wurde eine hohe subjektive Betroffenheit deutlich.

Die genannten Straßen mit den meisten Problemen durch Motorradlärm (L 409, L 101 und K 14) liegen außerhalb der Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung. Der Lärm durch Motorradverkehr ist nicht explizit Bestandteil der Lärmkartierung.

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Vorschläge zur Minderung des Motorradlärm in den genannten Orten sind vor allem die Verkehrsbeschränkung für Motorräder und die Durchsetzung von Tempolimits (Kontrollen). Darüber hinaus gehen Vorschläge zu Tempolimits und Überprüfung der Fahrzeugtechnik ein.

Für ein sinnvolles Vorgehen zur Reduzierung der Motorradlärmproblematik sind Schritte erforderlich, die es ermöglichen, den Motorradlärm besser zu erfassen und die geeigneten Maßnahmen zu entwickeln.

Lösungsansätze

Die über die Bürgerbeteiligung eingebrachten Lärmorte mit der Problematik Motorradlärm sollen durch Verkehrserhebungen und Messungen verifiziert und detailliert erfasst werden, um anschließend wirksame Maßnahmen zu entwickeln.

Ansätze für Maßnahmen zur Reduzierung des Motorradlärm können z.B. sein:

- **Ordnungspartnerschaft Motorradlärm:**
Im Hochsauerlandkreis sollen über eine „Ordnungspartnerschaft Motorradlärm“, die die Zusammenarbeit der Polizei mit den Ordnungsämtern verbessert, die Kontrollen effektiver werden. Dazu gehört die Nutzung von Geschwindigkeitsmessgeräte des Ordnungsamtes durch die Polizei wie auch die Anschaffung von Schallmessgeräten, mit denen nun neben den Geschwindigkeiten auch Motorradlärm bei Straßenkontrollen erfasst werden kann. Gleichzeitig besteht durch die Lärmessungen die Möglichkeit, ggf. schwerwiegender Sanktionen auszusprechen. Auch Straßensperren und Parkraumbewirtschaftung für Motorräder an den besonders belasteten Bereichen sind nicht ausgeschlossen und werden im Rahmen der Partnerschaft geprüft.⁶⁵
- **Leitpfostenzählgeräte:**
Leitpfostenzählgeräte sind Leitpfosten mit integrierter Lärmesstechnik, die dazu genutzt werden können, als besonders laut auffallende Motorräder gezielter zur kontrollieren. Sie dienen den Ordnungsbehörden als Hilfsmittel zur effektiveren Kontrolle. Es handelt sich um ein Pilotprojekt der baden-württembergischen Landesregierung, mit dem auch die Bewertungsverfahren und Beurteilungsvorschriften zum Motorradlärm weiterentwickelt und Kontrollmöglichkeiten verbessert werden sollen.⁶⁶

⁶⁵ Online-Ausgabe der Zeitung „Der Westen“ vom 01.04.2014, Motorradlärm im Sauerland wird nicht mehr geduldet, letzter Zugriff: 08.07.2014

⁶⁶ Ministerium für Verkehr und Infrastruktur und Innenministerium, Baden-Württemberg, Pressemitteilung vom 06.08.2014

- Lärmbegrenzungsvorschriften:
Die Landesregierung Baden-Württemberg versucht auch, das Problem grundsätzlicher anzugehen und anspruchsvolle Lärmbegrenzungsvorschriften für Motorräder bei der Zulassung auf EU-Ebene durchzusetzen.⁶⁷

- Runder Tisch:
Im Zuge des Lärmforums wurde der Wunsch nach einem Runden Tisch zum Thema Motorradlärm geäußert. Dieser Runde Tisch könnte z.B. weitere Hinweise entgegen nehmen, aufklären, informieren und ggf. Maßnahmen erarbeiten.

Es wird empfohlen, dem Bürgerwunsch nach einem Runden Tisch durch eine Arbeitsgruppe Motorradlärm zu entsprechen. In dieser Arbeitsgruppe mit der Verwaltung und den betroffenen Bürgern sollen die Probleme durch den Motorradlärm erörtert, die aufgeführten möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Motorradlärums geprüft und darauf aufbauend für Wermelskirchen geeignete Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden.

7.3 Gewerbelärm

Handlungsbedarf

Das Thema Gewerbelärm wurde in der Öffentlichkeitsbeteiligung ebenfalls diskutiert und beschränkt sich auf den Bereich Kolfhausen/ Herrlinghausen, wo die Firma Tente Rollen ansässig ist.

Vorgeschlagen werden das Schließen der Fenster, eine Lärmschutzmauer und die Einstellung der Nachschicht.

Lösungsansätze

- Firma Tente Rollen:
Die Firma Tente Rollen versucht bereits nach eigenen Angaben⁶⁸, den Lärm zu mindern. Es wurden in der Vergangenheit verschiedene Maßnahmen durchgeführt (z.B. Schallschutzfenster in der Kunststofffertigung, Drehzahlbegrenzungen, Begrenzung der Lüftung, Durchfahrtsperre von 22 - 6 in Richtung Wareneingang, Anweisungen zur Öffnung von Fenstern und Roll-

Stadt Wermelskirchen
**Lärmaktionsplan
 Straßenverkehr
 Stufe 2**

Juni 2015

⁶⁷ Ministerium für Verkehr und Infrastruktur und Innenministerium, Baden-Württemberg, Pressemeldung vom 06.08.2014

⁶⁸ Interview mit dem Geschäftsführer von Tente Rollen im Wermelskirchener Generalanzeiger vom 18. Juli 2014

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

toren). Auch in Zukunft soll weiter mit dem Thema Lärm gearbeitet werden (Daueraufgabe).

- Runder Tisch:

Im Zuge des Lärmforums wurde ebenfalls der Wunsch nach einem Runden Tisch zum Thema Gewerbelärm geäußert. Dieser hat bereits stattgefunden und es werden Lösungen erarbeitet.

8 Maßnahmenprogramm Lärmaktionsplan Stufe 2

Auf der Grundlage der Konzepte zur Lärminderung und Empfehlungen zu weiteren Lärmquellen wird im Folgenden ein Programm mit Kurz- bis Mittelfristmaßnahmen dargestellt, die möglichst im Geltungszeitraum des Lärmaktionsplans (bis 2018) umgesetzt werden sollen bzw. die Umsetzung vorbereitet werden soll.

Die weiteren im Lärmaktionsplan empfohlenen Maßnahmen (langfristige Maßnahmen) sollen ebenfalls in den kommenden Jahren in den entsprechenden Fachplanungen planerisch vertieft werden, um konkrete Umsetzungsmöglichkeiten der vorgeschlagenen lärmindernden Maßnahmen einschließlich der Finanzierung zu prüfen.

Die kurz- bis mittelfristigen sowie die langfristigen Maßnahmenempfehlungen sind zusammen mit bereits umgesetzten Maßnahmen (innerhalb der letzten 5 Jahre) und bereits geplanten Maßnahmen im integrierten Gesamtkonzept zusammen gefasst.

8.1 Kurz- bis Mittelfristmaßnahmen des Lärmaktionsplans Wermelskirchen

Maßnahmen in den Maßnahmenbereichen des Lärmaktionsplans

Der Einsatz von lärmarem Asphalt ist für die **L 157 Ostringhausen und Hünger** (Maßnahmenbereiche 4 und 5) im Rahmen der Fahrbahnsanierung 2015 geplant und sollte aus Sicht der Lärmaktionsplanung umgesetzt werden.

Ein Schwerpunkt der Kurz- bis Mittelfristmaßnahmen des Lärmaktionsplans Wermelskirchen liegt auf Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung. Empfohlen wird die kurzfristige Prüfung und Umsetzung von Geschwindigkeitsreduzierungen in den Maßnahmen-(teil)bereichen **L 157 Burger Straße** und **L 157 Dabringhauser Straße/ Hilfringhauser Straße** sowie der **B 51 Neuenhöhe**. Hierfür sind schalltechnische Berechnungen nach den nationalen Rechenvorschriften (RLS-90) erforderlich.

Die Umsetzung der geplanten Maßnahme zur Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Brücke **Höllenbachtal (A 1)** im Zuge der Brückenertüchtigung wird aus Sicht der Lärmaktionsplanung empfohlen.

In Karte 8 sind die kurz- bis mittelfristigen Empfehlungen dargestellt.

- **Karte 8:** Empfehlungen zu kurz- bis mittelfristige Maßnahmen in den Maßnahmenbereichen

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Maßnahmenprüfung für weitere Lärmquellen

Zu den im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung aufgezeigten weiteren Lärmquellen außerhalb der Maßnahmenbereiche des Lärmaktionsplans werden zur Maßnahmenprüfung folgende Vorgehensweisen empfohlen:

- Einrichtung einer kommunale Lärmbeobachtung zur systematischen Datenerhebung bei Problemlagen und Berichterstattung im 2,5-jährigen Turnus
- Einrichtung einer Arbeitsgruppe Motorradlärmb aus Verwaltung und Bürgern

8.2 Langfristmaßnahmen des Lärmaktionsplans Wermelskirchen

Die Maßnahmen zur Verkehrsverstetigung (Straßenzug L 157 Dabringhauser Straße/ Hilfringhauser Straße von B 51 bis Luisenstraße), straßenräumlichen Maßnahmen (L 157 Ostringhausen, L 157 Dabringhauser Straße/ Hilfringhauser Straße und B 51 Neuenhaus) sowie der Bau einer Lärmschutzwand an der A 1 Bereich AS Wermelskirchen werden als langfristige Maßnahmen eingestuft, da für diese noch planerische Vertiefungen in den entsprechenden Fachplanungen erforderlich sind. Darüber hinaus sind die Finanzierungsmöglichkeiten der Maßnahmen zu prüfen.

Die Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen wird im integrierten Gesamtkonzept für diejenigen Maßnahmenbereiche empfohlen, für die derzeit keine aktiven Maßnahmen zur Lärmminderung vorgeschlagen werden können. Dies betrifft die Maßnahmenbereiche B 51 Tente (9 und 12).

8.3 Integriertes Gesamtkonzept

Das integrierte Gesamtkonzept gibt einen Überblick über die bereits durchgeführten oder geplanten Maßnahmen sowie über die empfohlenen kurz- bis mittelfristigen und langfristigen Maßnahmen zur Lärmminderung in den Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung.

● **Tabelle 21:** Integriertes Gesamtkonzept Lärmaktionsplan Wermelskirchen - Maßnahmenempfehlungen nach Maßnahmenbereichen

Stadt Wermelskirchen
**Lärmaktionsplan
 Straßenverkehr
 Stufe 2**

Juni 2015

Straßenname	Bereich	Länge in m	Priorität	Maßnahmenempfehlungen / Prüfaufträge				
				Fahrbahnsanierung / lärmärmer Belag	Geschwindigkeitsreduzierung (30/50)	straßenräumliche Maßnahme	Verkehrsverstetigung	aktiver / passiver Schallschutz
L 157 Burger Straße	Bandwirkerstraße - B 51 Dellmannstraße	371	1	E₃₀				
L 157 Dabring- hauser Straße	40 m nördlich Eich - Jahnstraße	148	1				E	
L 157 Dabring- hauser/ Hilfring- hauser Straße	25 m südlich Danziger Straße - Luisenstraße	298	1	E₃₀ ①②	E	E		
L 157 Ostringhausen	50 m westlich Ostring- hauser Gasse - Bandwirkerstraße	288	2	G/ E		E		
L 157 Hünger	A 1 - Bollinghausen	146	2	G/ E				
B 51 Neuenhöhe	Am Kirschbaum - 300 m östl. Wüstenhof	438	2	E₃₀ ①②			G	
A 1	Bereich Im Wolfhagen	374	3	R				R_A, P/ G/E
B 51 Tente	Höhe Postweg - Bähringhausen	291	3	R			G	P
B 51 Neuenhaus	50 m westlich Kirchweg - Lange Heide	319	3		E	G		
A 1	Bereich Anschlussstelle Wermelskirchen	274	3	R				A
B 51 Tente	Tenter Hof - 100 m nordöstlich In den Birgden	450	3	R			G	P
L 157 Dabring- hauser Straße	Jahnstraße - 25 m südlich Danziger Straße	200	3				E	

R: bereits realisierte Maßnahme, G: Geplante Maßnahme bis 2018

E: Empfehlung des Lärmaktionsplans bis 2018 (kurz- bis mittelfristige Maßnahmen)

G: geplante Maßnahme (ohne Umsetzungshorizont)

E: Empfehlung des Lärmaktionsplans ab 2018 (langfristige Maßnahme)

①: empfohlene Maßnahme betrifft Teilbereich des Maßnahmenbereichs

②: nachts

A: Aktiver Schallschutz

P: Passiver Schallschutz

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan**Straßenverkehr****Stufe 2**

Juni 2015

8.4 Maßnahmenwirkung

Zur Beschreibung der Maßnahmenwirkung wird der Frage nachgegangen, wie hoch die Lärminderungen der Kurz- bis Mittelfristmaßnahmen sind und wie viele Einwohner entlastet werden können.⁶⁹

Die Wirkungsanalyse zeigt folgendes Ergebnis für die kurz- bis mittelfristigen Maßnahmenempfehlungen:

- Der Einbau von lärmarem Asphalt kann je nach Belag Reduzierungen von 2 bis 5 dB(A) bewirken. In den Maßnahmenbereichen L 157 Ostringhausen und Hünger (Maßnahmenbereich 4 und 5) werden bei Umsetzung der geplanten und empfohlenen Maßnahme 120 Menschen in dieser Größenordnung entlastet.
- Mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind Lärminderungen um 2,5 dB(A) möglich. Von den vorgeschlagenen, kurzfristigen Tempo 30 - Empfehlungen könnten bei Anordnung etwa 315 Menschen an den Maßnahmenbereichen profitieren.
- Bei Lärmschutzwänden variieren die Pegelminderungen je nach Höhe und Ausgestaltung der Lärmschutzwand und den Abständen zum Emissionsort sowie zum Immissionsort. Jedoch sollen mit der Einrichtung aktiver Schallschutzmaßnahmen mindestens Pegelminderungen von 5 dB(A) erreicht werden. Im Maßnahmenbereich A1 Im Wolfhagen können bei Fertigstellung der Lärmschutzwand bis zu 105 Menschen entlastet werden.

8.5 Maßnahmenkosten

Die kurz- bis mittelfristigen Maßnahmenempfehlungen der Lärmaktionsplanung sind hinsichtlich ihrer Kosten zu unterscheiden nach:

- Fahrbahnsanierung / lärmärmer Asphalt
- geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen (Tempo 30)
- aktiver Schallschutz

⁶⁹ Die Lärmaktionsplanung bezieht sich auf alle Einwohner eines Gebäudes mit Lärmpegeln ≥ 55 dB(A), (nicht anteilig wie bei der Berechnung der Betroffenenzahlen in der Lärmkartierung). Daher weichen die Zahlen der entlasteten Einwohner von den Berechnungen ab.

Fahrbahnsanierung / lärmärmer Belag

Die Maßnahmen sind bereits Teil der Straßenerhaltungsplanung von Straßen.NRW und für 2015 geplant.

Die Höhe der Kosten für den Einbau lärmindernder Beläge ist von verschiedenen Faktoren abhängig. Insbesondere die Größe der Baumaßnahme und der Anbaugrad der Straße wirken sich auf den Preis aus. Auch die Ausschreibungshäufigkeit im Allgemeinen kann sich preismindernd auswirken.

Für die Kalkulation der Kosten kann daher nur ein grober Anhaltswert gegeben werden, der in Bezug auf den Einbau einer Standard-Asphaltdecke als Mehrkostenaufwand beschrieben wird. Dieser beträgt zwischen 10 - 20% im Vergleich zu einer Standarddeckschicht.⁷⁰

Als absoluter Wert für innerstädtisch verwendbare Fahrbahnbeläge (LOA 5D und SMA LA 8) kann mit etwa 3 - 5 €/m² für die Deckschicht angesetzt werden.⁷¹

Der Kostenträger für die Maßnahmen zur Fahrbahnsanierung/ lärmärmer Belag ist Straßen.NRW.

Stadt Wermelskirchen
**Lärmaktionsplan
 Straßenverkehr
 Stufe 2**

Juni 2015

Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen

Die Kosten für die Anordnung von Tempo 30 liegen je nach Umfang der Begleitmaßnahmen in unterschiedlicher Höhe. Die reine Beschilderung ist mit einem geringen Kostenaufwand verbunden. Dieser beläuft sich pro Schild (inkl. Montage) auf etwa 200 €. In einer überschlägigen Rechnung mit ca. 16 Schildern (2 pro Einmündung) werden Kosten in Höhe von 3.200 € für die Umsetzung der kurzfristigen Geschwindigkeitsreduzierungen kalkuliert.

Diese Kosten für die Maßnahmen sind vom Landesbetrieb Straßenbau NRW als zuständiger Straßenbaulasträger zu tragen.

Zusätzliche Kosten entstehen durch die unterstützenden Maßnahmen mit Geschwindigkeitsdisplays und / oder Geschwindigkeitskontrollen (stationär, personell). Hier wird für ein mobiles Geschwindigkeitsdisplay mit einer Summe ab 5.000 € kalkuliert, stationäre Radargeräte kosten ab 65.000 €.

⁷⁰ Landesbetrieb Straßenbau NRW, Steffen Ehlert, lärmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau. Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbelägen im kommunalen Straßenbau, Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, o.D., S. 14

⁷¹ Thomas Beckenbauer, Müller-BBM, Planegg, Arbeitsring der DEGA - Lärmarme Fahrbahnbeläge, Vortrag auf der ALD-Herbstveranstaltung „Lärm in der Stadt“ vom 15.11.2011: Mehrwert bei der Straßensanierung, Folie 27, Ursprungsquelle: Stadt Ingolstadt, Referat für Hoch- und Tiefbau

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Dazu kommen weitere Personal- und Instandhaltungskosten. Die zusätzlichen Kosten sind von der Stadt Wermelskirchen zu tragen.

Aktiver Schallschutz

Die Kosten für den Bau einer Schallschutzwand sind in der Statistik des Lärm- schutzes an Bundesstraßen 2010 im Mittel mit 345 €/m² angegeben.⁷² Diese Kosten variieren jedoch stark in Abhängigkeit vom gewählten Material, der Quadratmeteranzahl und weiteren Faktoren.

Der Kostenträger für die aktiven Schallschutzmaßnahmen ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW.

⁷² Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Statistik des Lärmschut- zes an Bundesstraßen 2010, 2011, S.18

9 Ruhige Gebiete

Bei der Lärmaktionsplanung geht es nicht nur um die Kartierung von Lärmquellen, sondern auch um die Identifizierung von ruhigen Gebieten. Gemäß § 47 d Abs. 2 Satz 2 BImSchG ist es auch ein Ziel der Lärmaktionspläne, ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Als „ruhige Gebiete“ kommen sowohl bebaute Gebiete, z.B. Wohngebiete, als auch unbebaute Gebiete in Betracht. Dieser Schutz obliegt den zuständigen Behörden im Rahmen ihrer Planung.

Aktuell sind keine Kriterien wie Ziel- oder Grenzwerte zur Festlegung ruhiger Gebiete vorgegeben. Wie und in welcher Form der Schutz geschehen kann, ist ebenfalls noch nicht geregelt. Im Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008 zur Lärmaktionsplanung werden zwar bereits Regelungen zum Lärmschutz auf Ebene des Flächennutzungsplanes und der Bebauungspläne vorgeschlagen. Jedoch betreffen sie ausschließlich den Umgang mit Lärmschutz und nicht mit ruhigen Gebieten. Insofern herrscht hier noch Regelungsbedarf.

Das LANUV hat bereits im Jahr 2003 ein Screening zu ruhigen Gebieten in NRW durchgeführt.⁷³ In einem sehr groben Maßstab wurden Gebiete ermittelt, die größer sind als 10 km² und Mittelungspegel des Gesamtgeräusches von Straßen-, Schienen-, Flugverkehr sowie Gewerbe und Industrie unter 40 dB(A) aufweisen. Aufgrund des großen Maßstabes und der Nichtbetrachtung lokaler Gegebenheiten sind die Ergebnisse für lokale Zwecke nicht aussagekräftig genug.

„Als ruhige Gebiete auf dem Land [(außerhalb von Ballungsräumen)] kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinen anthropogenen Geräuschen (z.B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete. Ruhige Gebiete sind deshalb zunächst in den Bereichen zu suchen, die gemäß § 4 Abs. 4 der 34. BImSchV nicht kartiert wurden. Die Auswahl der ruhigen Gebiete auf dem Land kann entweder durch Ortskenntnis und Vorwissen über die herrschende Lärmbelastung (Abwesenheit von relevanten Lärmeinwirkungen) oder durch Berechnung mit einem Lärmmodell erfolgen.“

Ein Anhaltspunkt für eine Festlegung ruhiger Gebiete ist zumindest dann gegeben, wenn Pegelwerte von $L_{DEN} = 40$ dB(A) nicht überschritten werden.“⁷⁴

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

⁷³ Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV), <http://www.lanuv.nrw.de/geraeusche/umgebung.htm53>

⁷⁴ LAI - AG Aktionsplanung: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, aktualisierte Fassung vom 18. Juni 2012, S. 6

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

Die Möglichkeit der Definition von ruhigen Gebieten ist u.a. in Abhängigkeit von der bestehenden Datenlage zu sehen. Für die Stadt Wermelskirchen stehen die Daten der Lärmkartierung für das kartierte Straßennetz und der Flächennutzungsplan der Stadt Wermelskirchen als Ausgangsdaten zur Verfügung.

Anhand der vorliegenden Daten lassen sich vorrangig Flächen identifizieren, die gemäß ihrer Nutzung geeignet erscheinen. Abschließende Aussagen zum Lärmpegel auf diesen Flächen können nicht getroffen werden, da die Lärmkartierung nicht alle (möglichen) Lärmquellen berücksichtigt.

Die sich daraus ableitenden Gebietskulissen für ruhige Gebiete sind daher sehr umfassend und bedürfen einer weiterführenden Auswahl entsprechend der LAI-Hinweisen.

Bei einer weiterführenden Auswahl wäre es denkbar, ausgewiesene Naturschutzgebiete in der Auswahl ruhiger Gebiete zu berücksichtigen, da hier in Bezug auf die Erholungsfunktion eine Schnittstelle besteht.

Darüber hinaus liefern die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung weitere Anhaltspunkte für die Auswahl ruhiger Gebiete (vgl. Kapitel 4.2.3).

Karte 9 zeigt die unter Berücksichtigung der Lärmpegel des kartierten Straßennetzes und der Flächennutzung laut Flächennutzungsplan abgeleiteten, möglichen Gebietskulissen für ruhige Gebiete in Wermelskirchen.

- **Karte 9:** Gebietskulissen ruhiger Gebiete in Landschaftsräumen

Tabellenverzeichnis

• Tabelle 1: Karte der Straßen und Eingangsdaten	8	Stadt Wermelskirchen
• Tabelle 2: Zusammenhang zwischen SV-Anteilen und Abweichungen in den Lärmbelastungen (Annahme: M = 1.000 Kfz/h, SV-Anteil 2%)	10	Lärmaktionsplan
• Tabelle 3: Geschätzte Gesamtzahl lärmelasteter Menschen, L_{DEN} (auf 10er-Stellen gerundet)	15	Straßenverkehr
• Tabelle 4: Geschätzte Gesamtzahl lärmelasteter Menschen, L_{Night} (auf 10er-Stellen gerundet)	15	Stufe 2
• Tabelle 5: Anzahl der Maßnahmenbereiche in den Prioritäten 1-3 und Bereichslängen	19	Juni 2015
• Tabelle 6: Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung und Prioritäten	20	
• Tabelle 7: Emissionsfaktoren in den Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung	21	
• Tabelle 8: Wohnort der Befragten	32	
• Tabelle 9: Geschlecht und Alter der Beteiligten	32	
• Tabelle 10: Zuordnung Angaben zu Wohnort und Lärmquelle	34	
• Tabelle 11: als besonders laut empfundene Orte in Wermelskirchen (Zusammenfassung konkreter Orte)	37	
• Tabelle 12: Verteilung der Maßnahmenvorschläge nach Lärmart	38	
• Tabelle 13: Maßnahmenvorschläge zur Minderung des Straßenverkehrslärms (ohne ausschließlich Motorrad)	41	
• Tabelle 14: Maßnahmenvorschläge für die Maßnahmenbereiche (ohne ausschließlich Motorrad)	42	
• Tabelle 15: Weitere häufige Maßnahmenvorschläge (> 5 Maßnahmen zu einem Ort) zu Orten außerhalb der Maßnahmenbereiche (ohne ausschließlich Motorrad)	43	
• Tabelle 16: Maßnahmenvorschläge zur Minderung des Straßenverkehrslärms (ausschließlich Motorrad)	44	
• Tabelle 17: Weitere häufige Maßnahmenvorschläge (> 5 Maßnahmen zu einem Ort) zu Orten außerhalb der Maßnahmenbereiche (ausschließlich Motorrad)	45	
• Tabelle 18: Strategien und Maßnahmen der Lärmaktionsplanung	48	
• Tabelle 19: Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen	61	
• Tabelle 20: Prüfempfehlungen zur Geschwindigkeitsreduzierung und Begründung	67	

Stadt Wermelskirchen

Lärmaktionsplan

Straßenverkehr

Stufe 2

Juni 2015

- Tabelle 21: Integriertes Gesamtkonzept Lärmaktionsplan Wermelskirchen - Maßnahmenempfehlungen nach Maßnahmenbereichen 89

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1: Zusammenhang zwischen Verkehrsbelastung, Schwerverkehrsanteil und Lärmbelastung 9
- Abbildung 2: Straßenschäden an der L 157 Ostringhausen zwischen Ostringhauser Gasse und Bandwirkerstraße 11
- Abbildung 3: Lärmschutzwand an der B 51 im Abschnitt Remscheider Straße bis Berliner Straße in Höhe Bahnhofstraße 12
- Abbildung 4: Straßenverkehrslärm, L_{DEN} , Kartierung 2012, LANUV (Ausschnitt) 13
- Abbildung 5: Straßenverkehrslärm, L_{Night} , Kartierung 2012, LANUV (Ausschnitt) 14
- Abbildung 6: B 51, ausgebauter Ortsdurchfahrt Tente 23
- Abbildung 7: Rückansicht Lärmschutzwand und –wall im Bereich Im Wolfhagen (A1) 25
- Abbildung 8: Lärmschutzwand im Märchenviertel (B-Plan Unterstraße) 26
- Abbildung 9: Störende Belastung durch Lärm in der Wohnumgebung 33
- Abbildung 10: Als störend empfundene Lärmquellen nach Fahrzeugarten (Mehrfachnennung möglich) 35
- Abbildung 11: Zeitraum der Lärmbelastung in Wohnumgebung (Mehrfachnennung möglich) 36
- Abbildung 12: Angabe zum Grad der Lärmbelästigung in den letzten zwölf Monaten 38
- Abbildung 13: Ruhige Orte mit mehr als einer Nennung 46
- Abbildung 14: Integration der Lärmaktionsplanung in andere raumbezogene Planungen 47
- Abbildung 15: Lärmminderungspotential ausgewählter Maßnahmen 49
- Abbildung 16: Beispiel für Minderungspotentiale durch Verkehrsbündelung 51
- Abbildung 17: L 157 Burger Straße von Bandwirkerstr. bis B 51 (links), B 51 Neuenhöhe Am Kirschbaum bis 300 m östlich Wüstenhof (rechts) 67
- Abbildung 18: Einfluss des Geschwindigkeitsverlaufes auf die Geräuschemission 69

● Abbildung 19: Dabringhauser Straße am Knoten Eich (Maßnahmenbereich 2), links Richtung B 51, rechts Richtung Jahnstraße	70	Stadt Wermelskirchen Lärmaktionsplan Straßenverkehr Stufe 2
● Abbildung 20: L 157 Dabringhauser Straße von 25 m südlich Danziger Straße bis Schillerstraße (links) und von Schillerstraße bis Luisenstraße (rechts)	73	Juni 2015
● Abbildung 21: L 157 Ostringhausen von 50 m westlich Ostringhauser Gasse bis Bandwirkerstraße	74	
● Abbildung 22: B 51 Neuenhaus von 50 m westlich Kirchweg bis Lange Heide	74	
● Abbildung 23: Schema zur Wirkung einer Schallschutzwand für unterschiedliche Wandhöhen für Abstände zwischen Straßenachse und Immissionsort von 10 m bis 100 m	75	

Kartenverzeichnis

● Karte 1: Verkehrsmengen im Kartierungsnetz	9
● Karte 2: Schwerverkehrsanteile im Kartierungsnetz (nachts)	10
● Karte 3: Geschwindigkeiten im Kartierungsnetz	11
● Karte 4: Lärmpegel an bewohnten Gebäuden nach Auslösewerten L_{DEN}	16
● Karte 5: Lärmpegel an bewohnten Gebäuden nach Auslösewerten L_{Night}	16
● Karte 6: Lärmbetroffenheit LKZ_{Night}	17
● Karte 7: Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung und Prioritäten	19
● Karte 8: Empfehlungen zu kurz- bis mittelfristige Maßnahmen in den Maßnahmenbereichen	87
● Karte 9: Gebietskulissen ruhiger Gebiete in Landschaftsräumen	94

Anhang

- Protokoll zum Lärmforum am 05. Juni 2014, inkl. Lärmkonfliktkarte (Foto)

Kassel

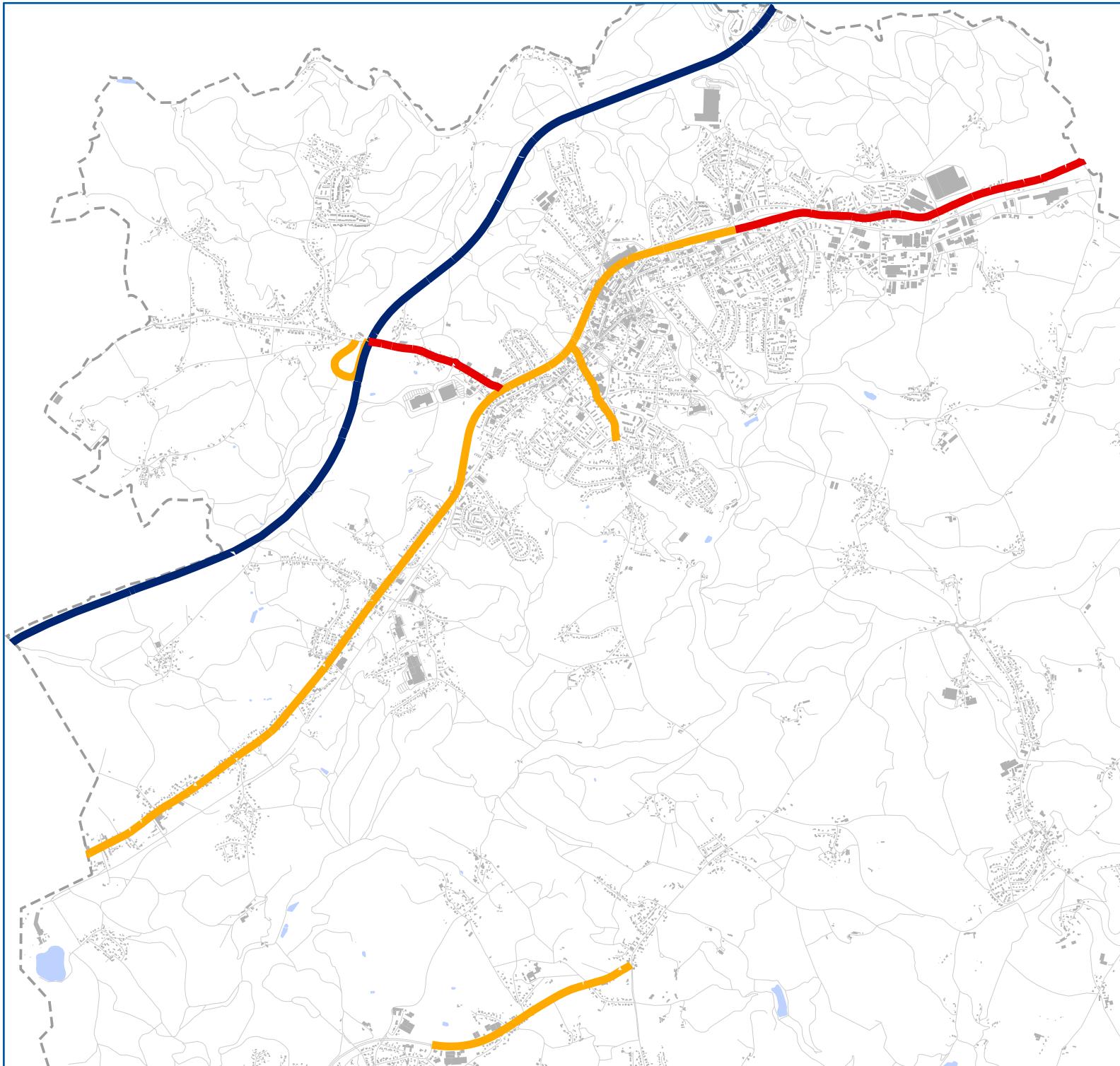
Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de

Berlin

Novalisstraße 10
D-10115 Berlin-Mitte
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de



Stadt Wermelskirchen Lärmaktionsplanung

Karte 1

Verkehrsmengen im Kartierungsnetz

Kartengrundlage
Gebäudemodell, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen 2012
Straßennetz, Gewässer OpenStreetMap 2013

Datengrundlage
Lärmkartierung 2012, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen 2012

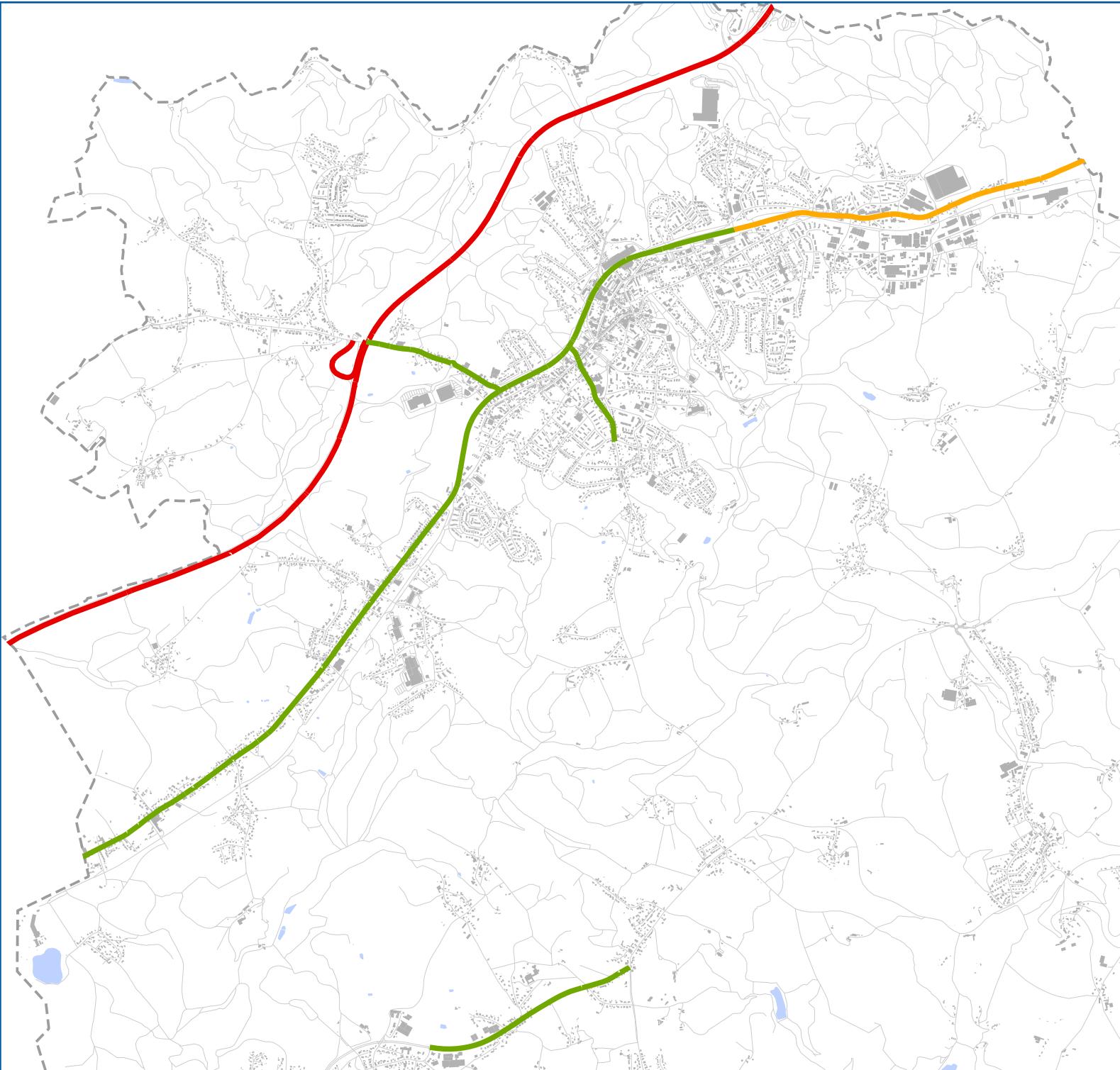
Stand

Mai 2014

0 0,5 1 1,5 km 

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadt Wermelskirchen Lärmaktionsplanung

Karte 2

Schwerverkehrsanteile im
Kartierungsnetz (nachts)

Kartengrundlage

Gebäudemodell, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen 2012
Straßennetz, Gewässer OpenStreetMap 2013

Datengrundlage

Lärmkartierung 2012, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen 2012

Stand

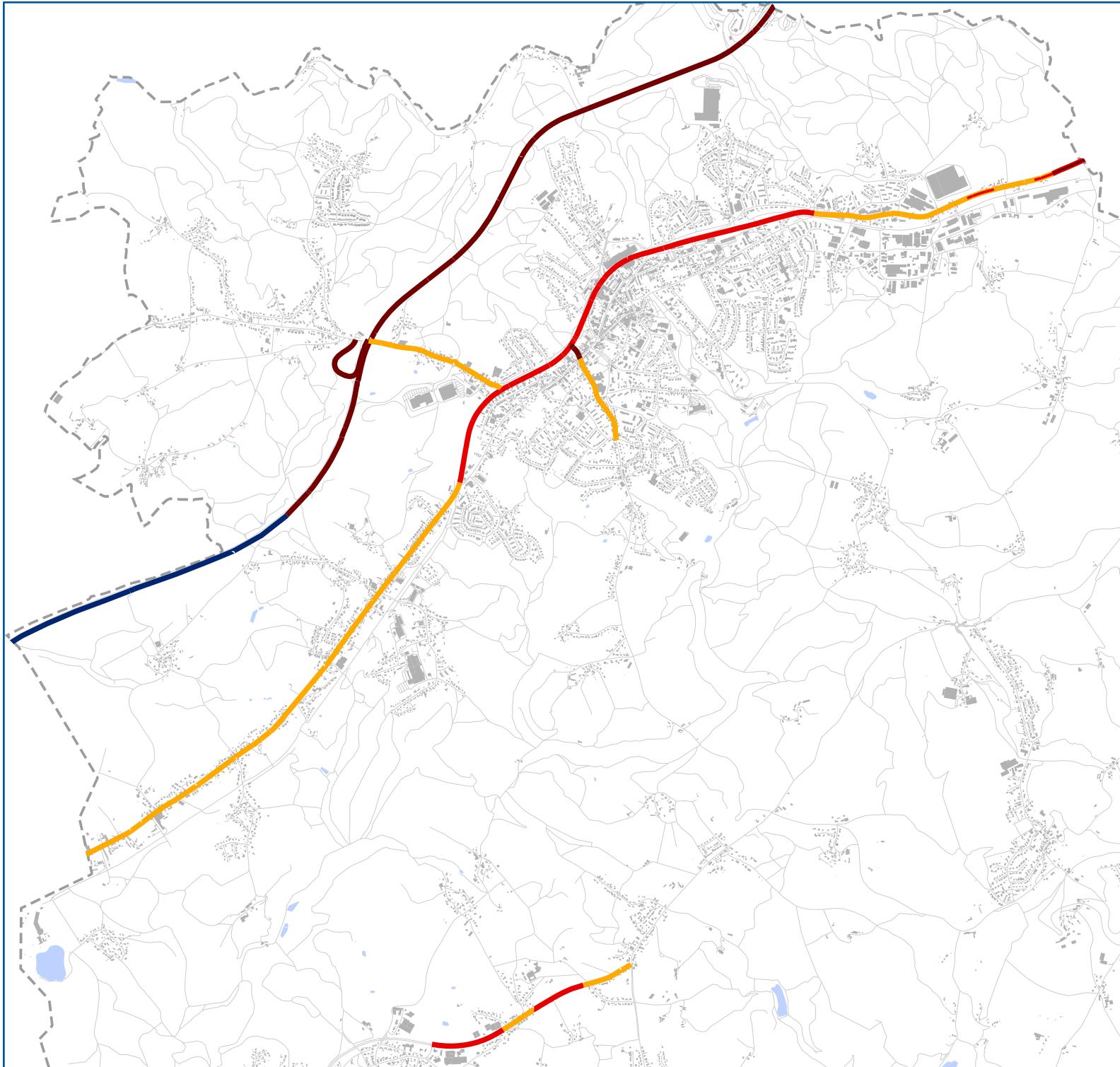
Mai 2014

0 0,5 1 1,5 km



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadt Wermelskirchen Lärmaktionsplanung

Karte 3

Geschwindigkeiten im Kartierungsnetz

Geschwindigkeiten

- 50 km/h
- 60 bis 70 km/h
- Pkw 100 km/h, Lkw 80 km/h
- Pkw > 100 km/h, Lkw 80 km/h

richtungsbezogen unterschiedliche Geschwindigkeiten

Kartengrundlage

Gebäudemodell, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen 2012
Straßennetz, Gewässer OpenStreetMap 2013

Datengrundlage

Lärmkartierung 2012, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen 2012; Korrekturen, LK Argus 2014

Stand

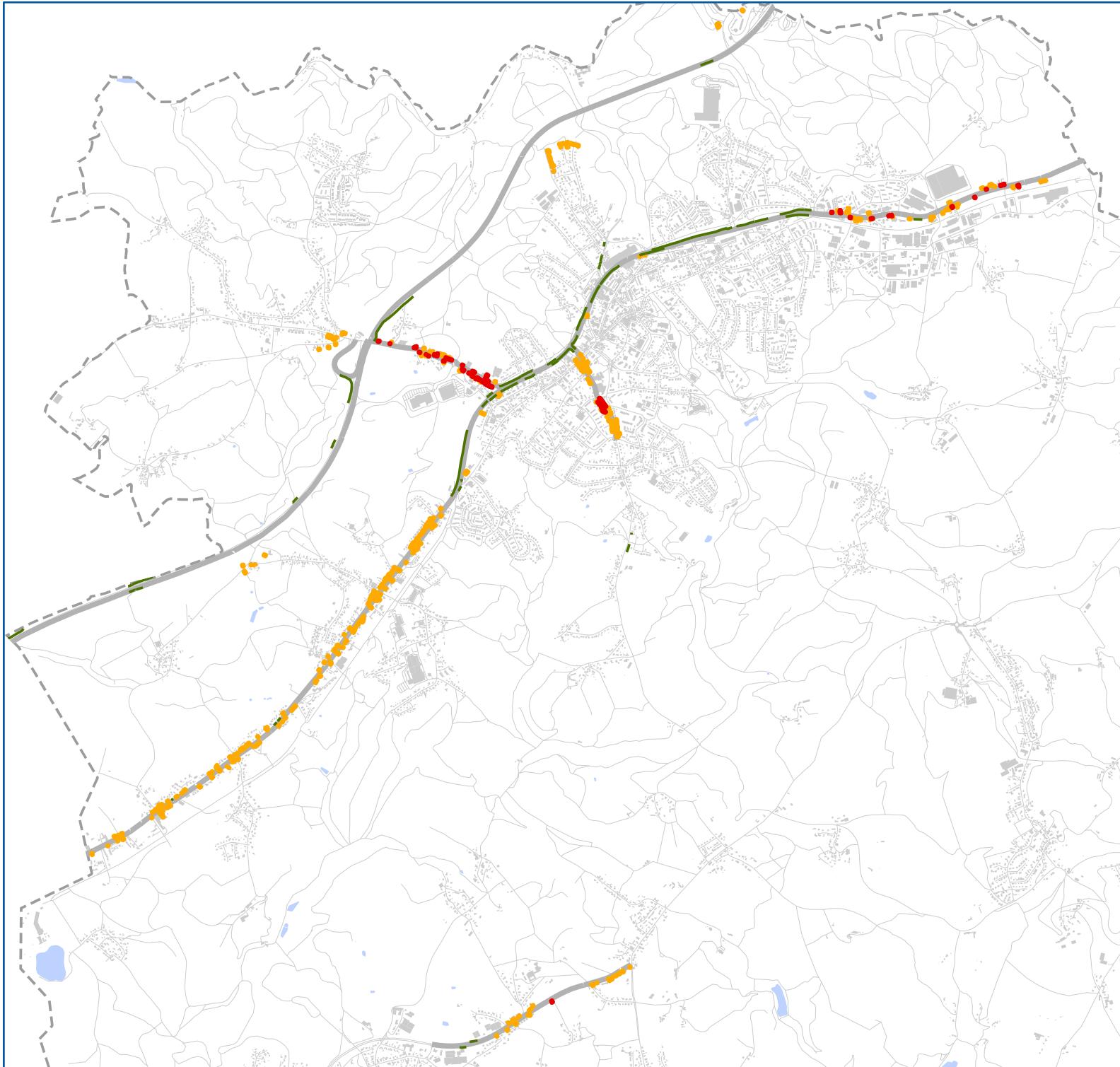
Mai 2014

0 0,5 1 1,5 km



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadt Wermelskirchen Lärmaktionsplanung

Karte 4

**Lärmpegel an bewohnten
Gebäuden nach
Schwellenwerten L_{DEN}**

L_{DEN} max am Gebäude ≥ 65 dB(A)

Yellow: ≥ 65 dB(A) bis < 70 dB(A)

Red: ≥ 70 dB(A)

Grey: < 65 dB(A) oder unbewohnt

Kartierungsnetz

Schallschutz

Kartengrundlage

Gebäudemodell, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen 2012
Straßennetz, Gewässer OpenStreetMap 2013

Datengrundlage

Lärmkartierung 2012, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen 2012; Korrekturen, LK Argus 2014

Stand

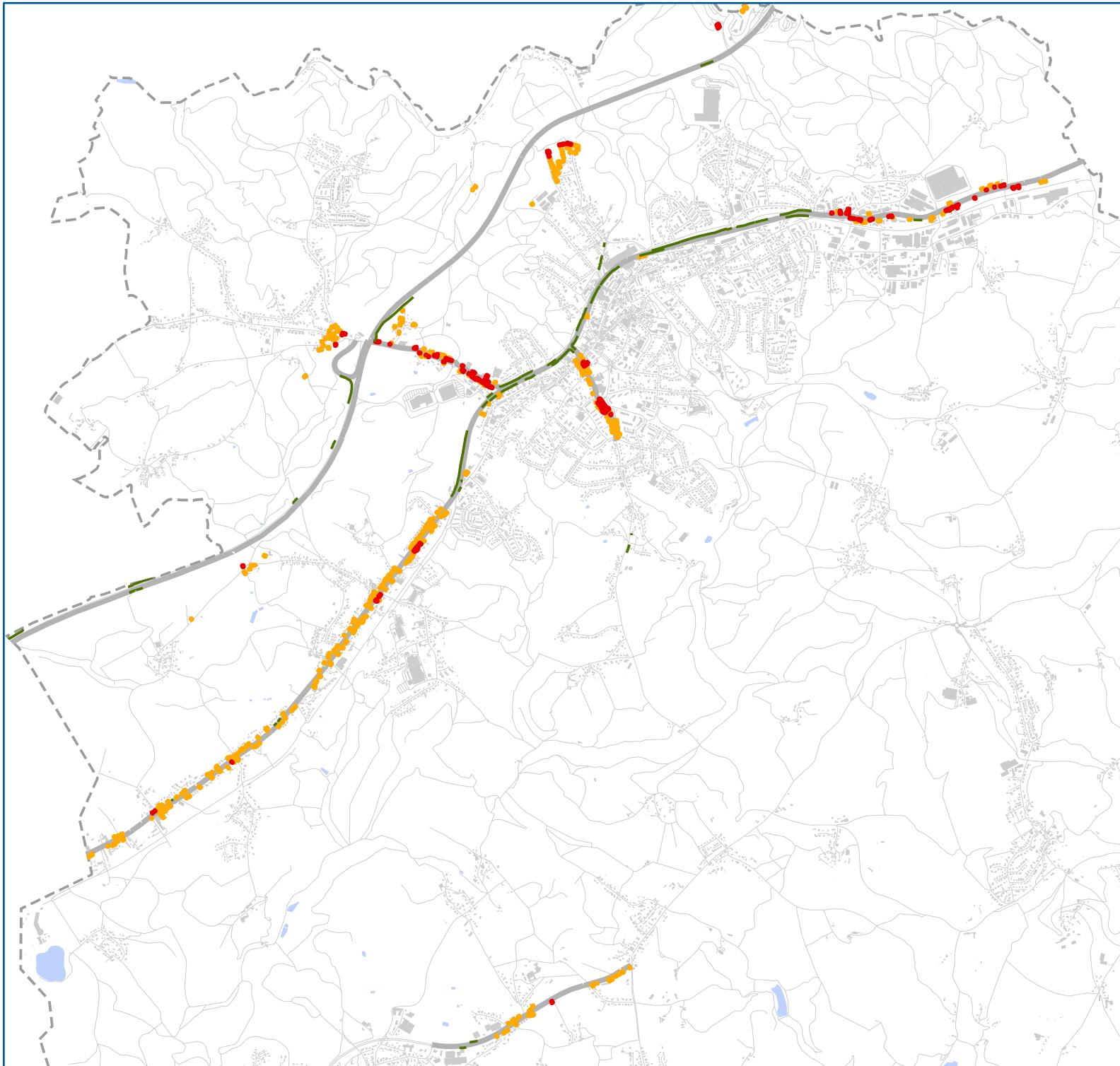
Mai 2014

0 0,5 1 1,5 km



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadt Wermelskirchen Lärmaktionsplanung

Karte 5

Lärmpegel an bewohnten Gebäuden nach Schwellenwerten L_{Night}

L_{Night} max am Gebäude ≥ 55 dB(A)

Yellow: ≥ 55 dB(A) bis < 60 dB(A)

Red: ≥ 60 dB(A)

Grey: < 55 dB(A) oder unbewohnt

Kartierungsnetz
 Schallschutz

Kartengrundlage

Gebäudemodell, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen 2012
 Straßennetz, Gewässer OpenStreetMap 2013

Datengrundlage

Lärmkartierung 2012, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen 2012; Korrekturen, LK Argus 2014

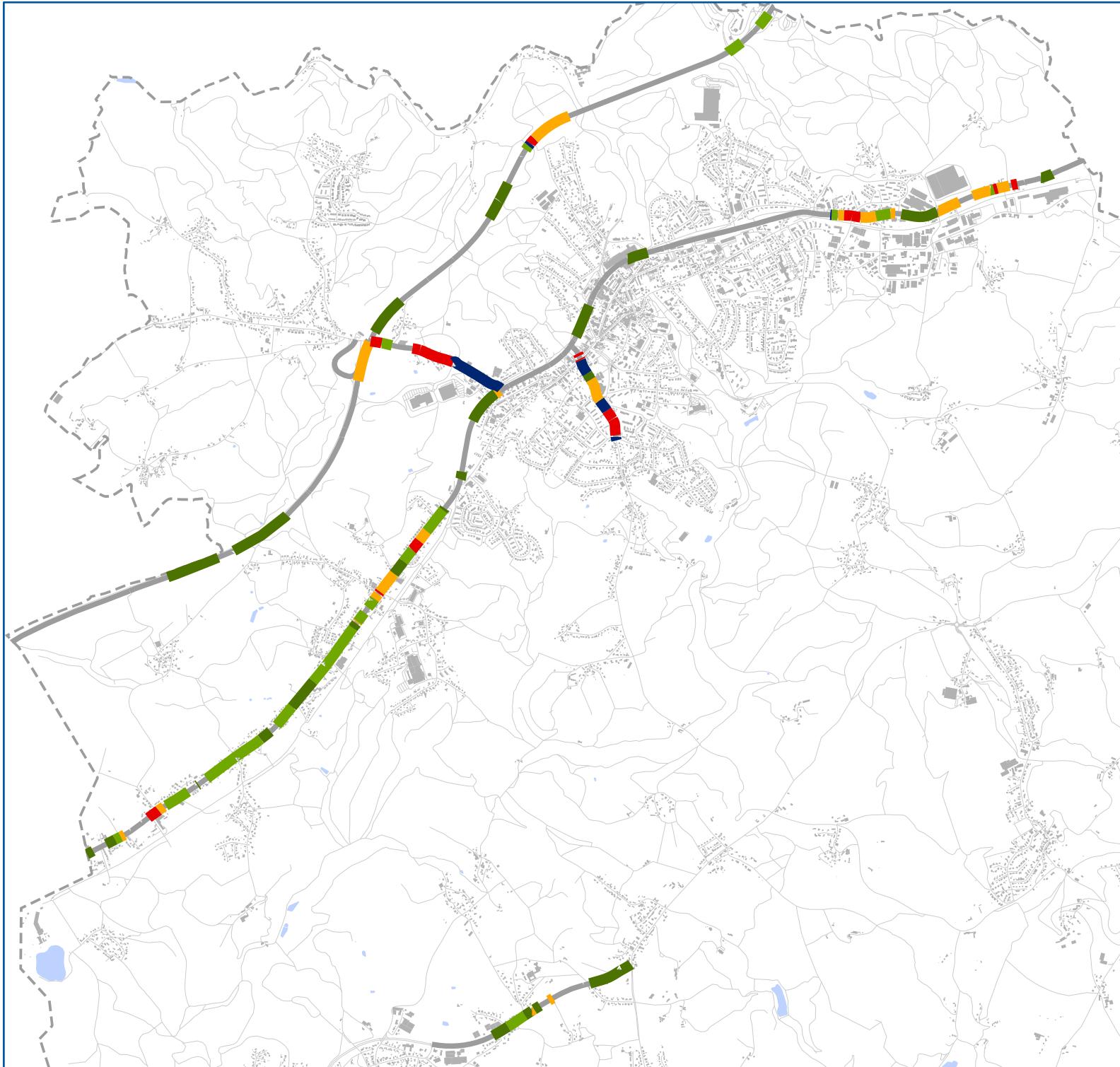
Stand

Mai 2014

0 0,5 1 1,5 km

LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
 Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
 kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadt Wermelskirchen Lärmaktionsplanung

Karte 6
Lärmgefährdet (LKZ_{Night})

Kartengrundlage
Gebäudemodell, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen 2012
Straßennetz, Gewässer OpenStreetMap 2013

Datengrundlage
Lärmkartierung 2012, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen 2012; Korrekturen, LK Argus 2014

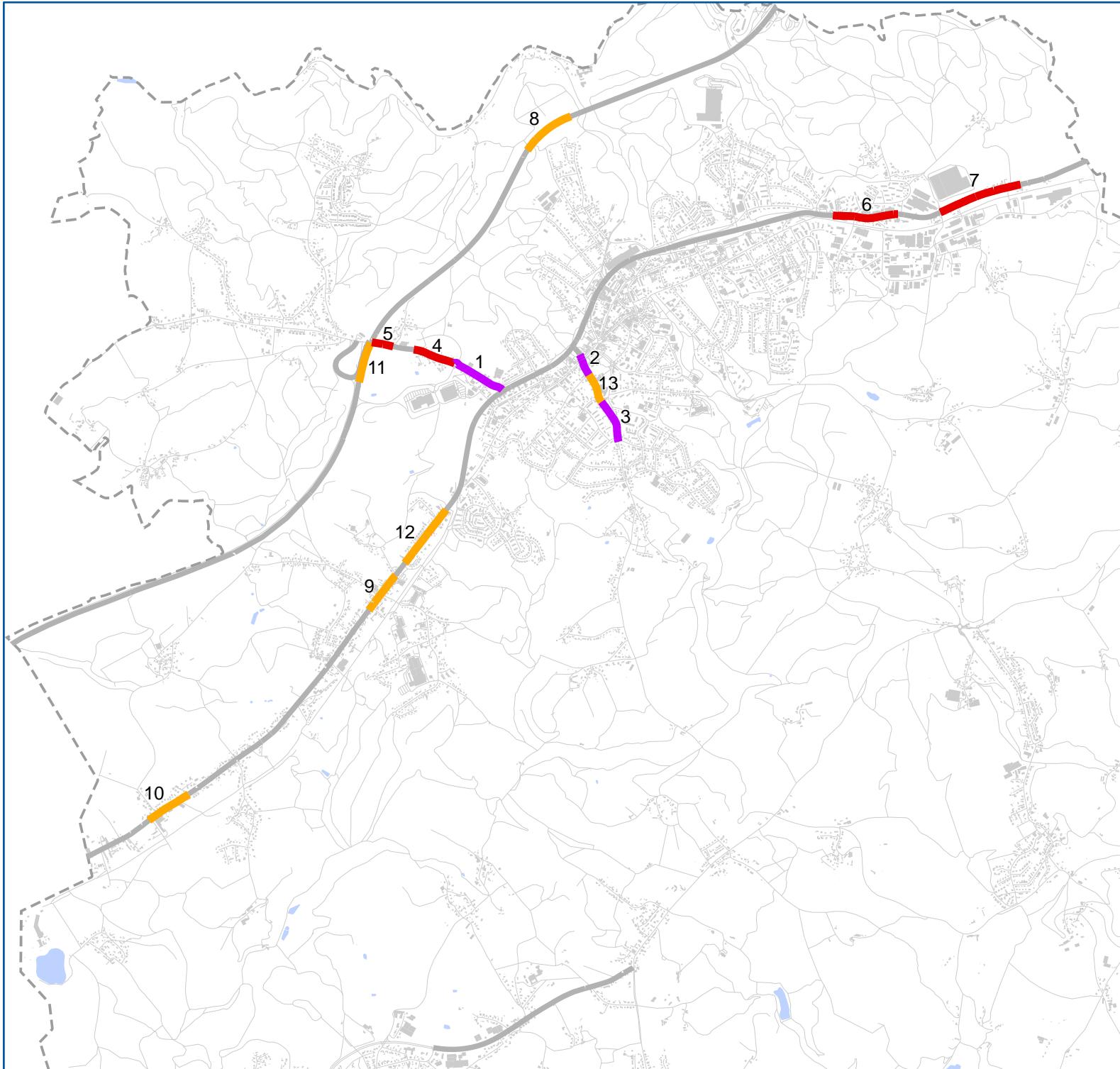
Stand Mai 2014

0 0,5 1 1,5 km



LK_{Argus}
Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadt Wermelskirchen Lärmaktionsplanung

Karte 7

Maßnahmenbereiche der
Lärmaktionsplanung und
Prioritäten

Prioritäten

- 1. Priorität
- 2. Priorität
- 3. Priorität

■ 6 Nummern der Maßnahmenbereiche
■ Kartierungsnetz

Kartengrundlage
Gebäudemodell, Landesamt für Natur, Umwelt
und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen 2012
Straßennetz, Gewässer OpenStreetMap 2013

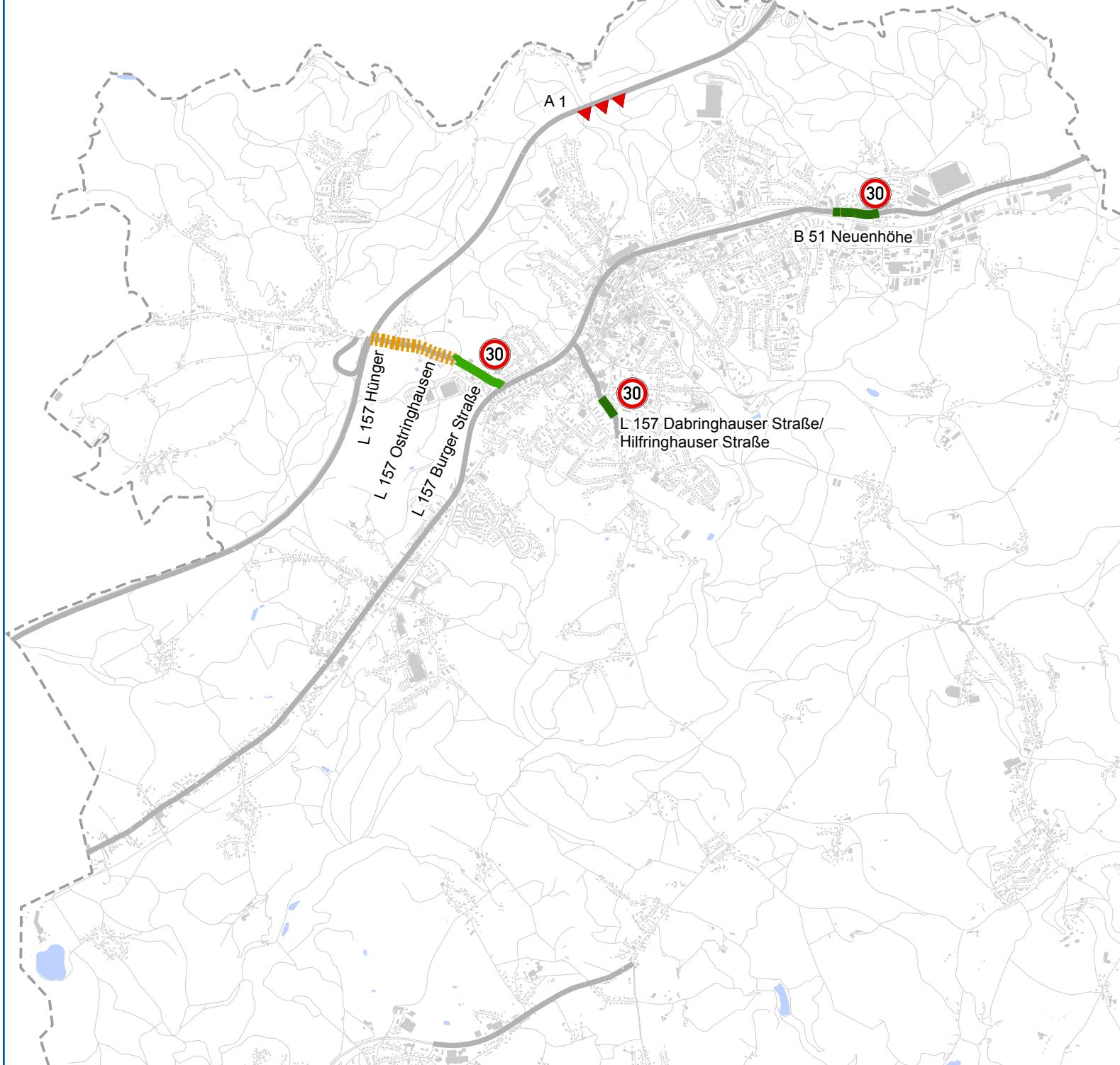
Datengrundlage
Lärmkartierung 2012, Landesamt für Natur,
Umwelt und Verbraucherschutz
Nordrhein-Westfalen 2012; Korrekturen,
LK Argus 2014

Stand Mai 2014

0 0,5 1 1,5 km 

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadt Wermelskirchen Lärmaktionsplanung

Karte 8

Empfehlungen zu kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen in den Maßnahmenbereichen

Geschwindigkeitsreduzierungen

- Prüfung Tempo 30 ganztags
- Prüfung Tempo 30 nachts

Maßnahmen an der Fahrbahn

- Fahrbahnsanierung mit lärmarem Asphalt (bereits geplant)

aktiver Schallschutz

- Bau einer Lärmschutzwand (bereits geplant)

— Kartierungsnetz

Kartengrundlage

Gebäudemodell, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen 2012
Straßennetz, OpenStreetMap 2013

Datengrundlage

Lärmkartierung 2012, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen 2012

Stand

Februar 2015

0 0,5 1 1,5 km

LK₊Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Stadt Wermelskirchen Lärmaktionsplanung

Karte 9
Gebietskulissen ruhiger Gebiete in
Landschaftsräumen

Pegel L_{DEN} (Straßenverkehr)

orange	> 55 bis 60 dB(A)
pink	> 60 bis 65 dB(A)
red	> 65 bis 70 dB(A)
purple	> 70 bis 75 dB(A)
blue	> 75 dB(A)

Flächennutzung nach FNP

orange	Flächen für Verkehr
grey	Siedlungsflächen ≤ 55 dB(A)
light green	Grünflächen ≤ 55 dB(A)
dark green	Wald und landwirtschaftliche Flächen mit Pegeln ≤ 55 dB(A)
dark blue	Kartierungsnetz

Kartengrundlage

Gebäudemodell, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen 2012
Straßennetz, Gewässer OpenStreetMap 2013

Datengrundlage

Lärmkartierung 2012, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen 2012; FNP 2013, Stadt Wermelskirchen

Stand

Mai 2014

0 1 2 km



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



● **Tabelle 21:** Integriertes Gesamtkonzept Lärmaktionsplan Wermelskirchen - Maßnahmenempfehlungen nach Maßnahmenbereichen

Stadt Wermelskirchen
**Lärmaktionsplan
 Straßenverkehr
 Stufe 2**

Juni 2015

Straßenname	Bereich	Länge in m	Priorität	Maßnahmenempfehlungen / Prüfaufträge				
				Fahrbahnsanierung / lärmamer Belag	Geschwindigkeitsreduzierung (30/50)	straßenräumliche Maßnahme	Verkehrsverstetigung	aktiver / passiver Schallschutz
L 157 Burger Straße	Bandwirkerstraße - B 51 Dellmannstraße	371	1	E₃₀				
L 157 Dabring- hauser Straße	40 m nördlich Eich - Jahnstraße	148	1				E	
L 157 Dabring- hauser/ Hilfring- hauser Straße	25 m südlich Danziger Straße - Luisenstraße	298	1	E₃₀ ①②	E	E		
L 157 Ostringhausen	50 m westlich Ostring- hauser Gasse - Bandwirkerstraße	288	2	G/ E		E		
L 157 Hünger	A 1 - Bollinghausen	146	2	G/ E				
B 51 Neuenhöhe	Am Kirschbaum - 300 m östl. Wüstenhof	438	2		E₃₀ ①②		G	
A 1	Bereich Im Wolfhagen	374	3	R				R_A, P/ G/E
B 51 Tente	Höhe Postweg - Bähringhausen	291	3	R			G	P
B 51 Neuenhaus	50 m westlich Kirchweg - Lange Heide	319	3			E	G	
A 1	Bereich Anschlussstelle Wermelskirchen	274	3	R				A
B 51 Tente	Tenter Hof - 100 m nordöstlich In den Birgden	450	3	R			G	P
L 157 Dabring- hauser Straße	Jahnstraße - 25 m südlich Danziger Straße	200	3				E	

R: bereits realisierte Maßnahme, G: Geplante Maßnahme bis 2018

E: Empfehlung des Lärmaktionsplans bis 2018 (kurz- bis mittelfristige Maßnahmen)

G: geplante Maßnahme (ohne Umsetzungshorizont)

E: Empfehlung des Lärmaktionsplans ab 2018 (langfristige Maßnahme)

①: empfohlene Maßnahme betrifft Teilbereich des Maßnahmenbereichs

②: nachts

A: Aktiver Schallschutz

P: Passiver Schallschutz