

Stadt Schwerte
Rathausstr. 31
58239 Schwerte

- ENTWURF -

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Lisa Klopff, M. Sc. (Projektleitung)

Carola Baier, M. Sc. (Projektbearbeitung)

Bildnachweis

Titelseite: Eigene Darstellung nach LANUV 2023; Kartenhintergrund: Orthophotos (DOP) des Geoportals NRW, Open Data unter www.geoportal.nrw.de

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Einführung	7
2	Zuständige Behörden	9
3	Ablauf & Inhalte der Lärmaktionsplanung	10
3.1	Hauptverkehrsstraßen	10
3.2	Haupteisenbahnstrecken	12
3.3	Andere Lärmquellen	12
4	Rechtliche Hintergründe und Grundlagen des Lärmaktionsplans	13
4.1	Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne	13
4.2	Rechtswirkung eines Lärmaktionsplanes	14
4.3	Berechnungsmethoden der Lärmkartierung	15
4.4	Geltende Lärmindizes, Grenzwerte und Bewertungspegel	16
4.5	Öffentlichkeitsbeteiligung beim LAP-Prozess	18
4.6	Fördermöglichkeiten für Maßnahmen	19
5	Zusammenfassung und Bewertung der Ergebnisse der Lärmkartierung	20
5.1	Darstellung der Lärmkartierung	20
5.2	Betroffenenanalyse: Belastung durch den Straßenverkehr	23
5.3	Fazit der Bewertungen	29
6	Ausweisung „Ruhiger Gebiete“	30
6.1	Ruhige Gebiete in Schwerte	32
7	Maßnahmen und Strategien zur Lärminderung	37
7.1	Maßnahmenstrategien zur Lärminderung	37
7.1.1	Lärmvorsorge im Zusammenspiel mit anderen Planungen	39
7.1.2	Übergeordnete, lärmrelevante Planungen und Strategien in Schwerte	40
7.2	Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen zur Lärminderung	42
7.2.1	Konkrete Maßnahmen zur kurz- bis mittelfristigen Lärminderung in Schwerte (Steckbriefe)	48
7.3	Mittel- bis langfristige Maßnahmen zur Lärminderung	74
7.4	Wirksamkeitsanalyse und finanzielle Informationen	75
7.5	Umsetzung & Ergebniskontrolle der Lärmaktionsplanung	80
8	Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung	81
8.1	Frühzeitige Phase der Beteiligung	81
8.2	Offenlage des LAP-Entwurfs	85
9	Zusammenfassung	86
10	Quellenverzeichnis	88
11	Anhang	89

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchte Straßenabschnitte des LAP Stufe 4	11
Abbildung 2: Kartenauszug Lärmwirkung Schiene L_{den}	12
Abbildung 3: Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung	17
Abbildung 4: Lärmkartierung Straßenverkehr - L_{den}	21
Abbildung 5: Lärmkartierung Straßenverkehr - L_{night}	22
Abbildung 6: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer und HotSpot-Bildung - L_{den}	26
Abbildung 7: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer und HotSpot-Bildung - L_{night}	27
Abbildung 8: Ruhige Gebiete der Stadt Schwerte	33
Abbildung 9: Übersicht ausgewählter Neubauprojekte	41
Abbildung 10: Lärminderungspotenziale unterschiedlicher Maßnahmen in dB(A).....	43
Abbildung 11: Nummerierte Abschnitte mit priorisiertem Handlungsbedarf entlang der Autobahnen	50
Abbildung 12: Nummerierte Abschnitte mit priorisiertem Handlungsbedarf entlang der B 236.....	52
Abbildung 13: Nummerierter Abschnitt mit priorisiertem Handlungsbedarf entlang der L 673	62
Abbildung 14: Nummerierte Abschnitte mit priorisiertem Handlungsbedarf entlang der L 675	70
Abbildung 15: Überblick über die Maßnahmen entlang der Abschnitte mit priorisiertem Handlungsbedarf	73
Abbildung 16: Anzahl und zustimmende Bewertungen der Beiträge nach Stadtteilen.....	82
Abbildung 17: Verortung, Anzahl und zustimmende Bewertungen der Beiträge	83

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Betroffenheit nach Pegelklassen, L_{den}	23
Tabelle 2: Betroffenheit nach Pegelklassen, L_{night}	23
Tabelle 3: Vergleich der Betroffenheit nach Pegelklassen Stufe 2/3 und Stufe 4.....	24
Tabelle 4: Betroffenheit nach gesundheitlichen Auswirkungen.....	24
Tabelle 5: Übersicht prioritär zu betrachtender Straßenabschnitte.....	28
Tabelle 6: Gängige Kriterien Ruhiger Gebiete.....	31
Tabelle 7: Übersicht möglicher Lärminderungsmaßnahmen.....	38
Tabelle 8: Zusammenfassung der Maßnahmenwirkung, -kosten und Betroffenen.....	77
Tabelle 9: Volkswirtschaftliche Kostenfunktion für Lärmwirkung in Schwerte.....	79

Abkürzungsverzeichnis

B	Bundesstraße
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
CNOSSOS	Common Noise Assessment Methods
dB(A)	Messeinheit für Lautstärke/Lärm
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EU	Europäische Union
UG	Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG
IVU	Anlagen nach Richtlinie 2008/1/EG Integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz
LAP	Lärmaktionsplan
L	Landesstraße
L _{day}	Lärmindex 6 Uhr – 18 Uhr
L _{den}	Lärmindex gesamter Tag
L _{evening}	Lärmindex 18 Uhr – 22 Uhr
L _{night}	Lärmindex 22 Uhr – 6 Uhr
LKZ	Lärmkennziffer
LOA	Lärmtechnisch optimierter Asphalt
MUNLV/MUNV	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz / Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
OD	Ortsdurchfahrt
OPA	Offenporiger Asphalt
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P&R	Park and Ride
UBA	Umweltbundesamt
ULP	Umweltleitplan
VBEb	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm
VBUSch	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUF	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen
VBUI	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe
WHO	Weltgesundheitsorganisation

1 Anlass und Einführung

Seit dem Jahr 2002 ist es Ziel der Europäischen Gemeinschaft (EG), die Menschen vor schädlichen Lärmeinflüssen zu schützen und diese durch eine Lärminderungsplanung zu verringern und – soweit möglich – zu verhindern. Dazu wurde die „Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (kurz: EU-Umgebungslärmrichtlinie) erlassen, die in allen Mitgliedsstaaten in nationales Recht umgesetzt werden musste. In Deutschland geschah dies im Rahmen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG), speziell in dessen §§ 47 a-f.

Mit dem Gesetz werden die nach Landesrecht zuständigen Behörden bzw. Kommunen verpflichtet, sogenannte Lärmaktionspläne (kurz: LAPs) zu erstellen, in denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen oder in Ballungsräumen untersucht und durch entsprechende Maßnahmen geregelt bzw. gemindert werden sollen. Was genau ein Lärmaktionsplan enthalten muss, ist im Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie vorgegeben.

Die ersten Lärmaktionspläne wurden durch die Ballungsräume und Großstädte ab dem Jahr 2008 erarbeitet und über die Bundesländer an die EU gemeldet. Seitdem sind diese alle fünf Jahre zu aktualisieren bzw. auch für alle weiteren Kommunen mit entsprechenden Betroffenheiten neu aufzustellen. Inzwischen läuft die vierte Stufe der Lärmaktionsplanung, in der nun nahezu alle Kommunen bis zum 18. Juli 2024 einen neuen Lärmaktionsplan erstellen müssen.

Welcher Lärm wird untersucht?

Unter Umgebungslärm im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie werden belästigende und gesundheitsschädliche Geräusche, die durch menschliche Aktivitäten verursacht werden, verstanden. Hauptlärmquellen sind der Straßen-, Luft- und Schienenverkehr sowie spezielle Gewerbe-/Industriegebiete und Großhäfen. Diese Arten von Lärm stellen in der Regel konstante Belastungen für die Betroffenen dar und können durch entsprechende Maßnahmen meist im Handlungsspielraum der zuständigen Behörden und Baulastträger konkret beeinflusst werden.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung geht es also nicht um den – sicherlich auch häufig als störend empfundenen – Alltagslärm in der Nachbarschaft (z. B. Rasenmäher, Klimageräte, Baustellen, laute Musik).

Lärm macht krank!

In unserem Alltag – insbesondere in Städten – sind wir ständig umgeben von mehr oder weniger lauten Geräuschen und Lärm. Teilweise empfinden wir das als störend, manchmal als angenehm (z. B. Musik, Meeresrauschen). Die jeweilige Wahrnehmung kann dabei individuell abweichen. Wenn Menschen allerdings dauerhaft hohen Lärmpegeln ausgesetzt sind, kann dies zur ernsthaften Schädigung der körperlichen und psychischen Gesundheit führen.

Die gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Lärm können großen Einfluss auf die Bevölkerung haben. Die gravierendsten Folgen sind nach Weltgesundheitsorganisation (WHO) und Umweltbundesamt (vgl. UBA 2008): Sprach- und Kommunikationsbeeinträchtigungen, Schmerzen, Hörermü-

dung und Hörschäden, Tinnitus, Schlafstörungen, hormonelle Reaktionen, Beeinträchtigung der Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit in Schule und Arbeit, Beeinträchtigung im Sozialverhalten (Aggressivität, Hilflosigkeit, etc.) und Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

Aber nicht nur die gesundheitlichen Beeinträchtigungen verursachen Probleme und auch volkswirtschaftliche Kosten (z. B. direkte Gesundheitskosten, verringerte Produktivität, erhöhte Unfallzahlen). Übermäßiger Lärm wirkt sich zudem negativ auf die Wohnungswirtschaft aus (z. B. sinkende Immobilienwerte, verringerte Mieteinnahmen, Leerstand und soziale Entmischung) und hemmt die Ansiedlung von lärmsensiblen Gewerbe (z. B. Büros, Dienstleistungen).

Die **Stadt Schwerte** ist in der vierten Stufe der Lärmaktionsplanung von Straßen- und Schienenverkehrslärm betroffen, der die Stadt zu der Aufstellung von Lärmkarten und des vierten Lärmaktionsplans verpflichtet. Das Stadtgebiet von Schwerte umfasst rund 56 km², liegt südlich im Kreis Unna und grenzt an die Stadt Dortmund. In Schwerte leben rund 46.650 Menschen.

Im Zuge der Stufe 4 der Lärmaktionsplanung fand eine europäische Harmonisierung der Berechnungsmethodik statt. Mit der neuen Rechenmethodik werden vielerorts deutlich mehr lärm-belastete Personen als in den vorherigen Kartierungsphasen ausgewiesen, sodass die Bilanzierungen der Betroffenen aus den vorherigen Lärmaktionspläne nicht mehr direkt mit den neuen Ergebnissen vergleichbar sind. Dies ist auch für die Stadt Schwerte der Fall, denn durch die neue Rechenmethodik verdoppelt sich die Anzahl der Personen, die erhöhter Lärmbelastung ausgesetzt sind. Der vorliegende Lärmaktionsplan stellt demnach keine reine Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stufe 3 darstellt, sondern vielmehr eine Neuaufstellung. Dementsprechend werden auch Grundlagen und Rahmenbedingungen der Lärmaktionsplanung erneut dargestellt.

Die Planersocietät wurde beauftragt, eine entsprechend umgebungslärmrelevante Bewertung der Situation in Schwerte durchzuführen und den LAP zu erstellen.

Der vorliegende Bericht enthält insbesondere:

- Die Überprüfung des Lärmaktionsplans der Stufe 3 inklusive der Veränderungen des Verkehrslärms und der Umsetzung von Maßnahmen,
- die erforderlichen Inhalte eines Lärmaktionsplans gem. § 47d Absatz 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie,
- die Methodik und Ergebnisse der Lärmkartierung (Lärmkarten für Lärmindizes Lden und Lnight unterschieden nach Lärmquelle) als Grundlage der Maßnahmenentwicklung,
- lang- und kurzfristige Strategien sowie Maßnahmen zur Lärminderung des Straßenverkehrs,
- eine Kosten-Wirkungsabschätzung der benannten Maßnahmen.

2 Zuständige Behörden

Nach § 47e BImSchG sind für die Lärmaktionsplanung die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden verantwortlich. Nach Landesrecht Nordrhein-Westfalen sind die Gemeinden zuständig. Die Lärmkartierung sowie Lärmaktionsplanung wird nach § 47c und § 47d von der Gemeinde an das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) übermittelt und von dort aus dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit mitgeteilt.

Zuständige Behörde für die **Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen**
nach §47e BImSchG:

Stadt Schwerte

Gemeindekennzahl: 05978028

Planungsamt

Rathausstr. 31
58239 Schwerte
www.schwerte.de

Ansprechpartner:
Herr Dietmar Gröne-Krebs
Tel.: 02304/104-253
E-Mail: diemar.groene-krebs@stadt-schwerte.de

Zukünftiger Ansprechpartner:
Herr Sebastian Sommerfeld
Tel.: 02304/104-643
E-Mail: sebastian.sommerfeld@stadt-schwerte.de

Zuständige Behörde für die **Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung an Schienen**
nach §47e BImSchG:

Eisenbahnbundesamt

Heinemannstraße 6
53175 Bonn

E-Mail: lap@eba.bund.de
<http://www.eba.bund.de/lap>

3 Ablauf & Inhalte der Lärmaktionsplanung

Die Umgebungslärmrichtlinie gibt ein mehrstufiges Verfahren zur regelmäßigen Aufstellung und Überprüfung von Lärmaktionsplänen vor. Ab 2007 waren alle Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelastung über 6 Mio. Kfz/Jahr, Hauptschienenstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr und Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohner:innen zu kartieren und Lärmaktionspläne zu erstellen (Stufe 1). In der zweiten und dritten Stufe wurden die Untersuchungsinhalte dann auf Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahn, Bundesstraße, Landesstraße) mit einer Verkehrsbelastung von über 3 Mio. Kfz/Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit über 30.000 Zügen/Jahr und Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohner:innen ausgeweitet.

Die Lärmkartierung wird in Nordrhein-Westfalen (NRW) durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) für alle Kommunen durchgeführt. Die Ergebnisse der darauf beruhenden Aktionsplanung (Aufgabe der Kommunen) sind dem Land NRW zu übermitteln, welches die Informationen an die EU meldet. Sie sind unter www.umgebungs-laerm.nrw.de einsehbar.

Die Kartierung der Bahnstrecken des Bundes und die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für den Schienenverkehr wurden an das Eisenbahnbundesamt (EBA) übertragen. Diese Ergebnisse werden vom EBA unter www.eba.bund.de/lap veröffentlicht.

Alle fünf Jahre werden die Kartierungen aktualisiert und die Lärmaktionspläne neu aufgestellt bzw. überprüft. Die letzte Kartierung der Stufe 4 wurde durch das Land NRW im Sommer 2023 veröffentlicht.

Im Rahmen der Lärmkartierung wird der Lärm nicht vor Ort gemessen, sondern mittels eines Rechenmodells für unterschiedliche Tageszeiten berechnet. Dies erleichtert einerseits die Erstellung der Lärmdaten und sorgt andererseits dafür, dass alle Daten miteinander vergleichbar sind. Schwankungen und Abweichungen durch Einzelereignisse, wie sie bei Messungen vorkommen können, werden in der Berechnung mit einheitlichen Datengrundlagen ausgeschlossen.

Im Zuge der Stufe 4 der Lärmaktionsplanung fand eine europäische Harmonisierung der Berechnungsmethodik statt, um die Ergebnisse zwischen den Mitgliedstaaten besser vergleichen zu können. Deshalb erfolgte eine Aktualisierung des Berechnungsverfahrens, das der Kartierung zu Grunde liegt (unter dem Namen CNOSSOS, vgl. Kapitel 4.3). Mit der neuen Rechenmethodik werden nun vielerorts deutlich mehr lärmbelastete Personen als in den vorherigen Kartierungsphasen ausgewiesen, sodass die Bilanzierungen der Betroffenenheiten aus den vorherigen LAPs nicht mehr direkt mit den neuen Ergebnissen vergleichbar sind.

3.1 Hauptverkehrsstraßen

Für die Lärmkartierung werden die Gegebenheiten entlang der vielbefahrenen Autobahnen sowie Bundes- und Landesstraßen untersucht und die Lärmwirkung mit einem Simulationsmodell berechnet. Untersucht und kartiert wurden auf Datenbasis 2022 alle Hauptverkehrsstraßen dieser Kategorien mit Verkehrsmengen von über 3 Mio. Kfz/Jahr (das entspricht etwa 8.200 Kfz/Tag).

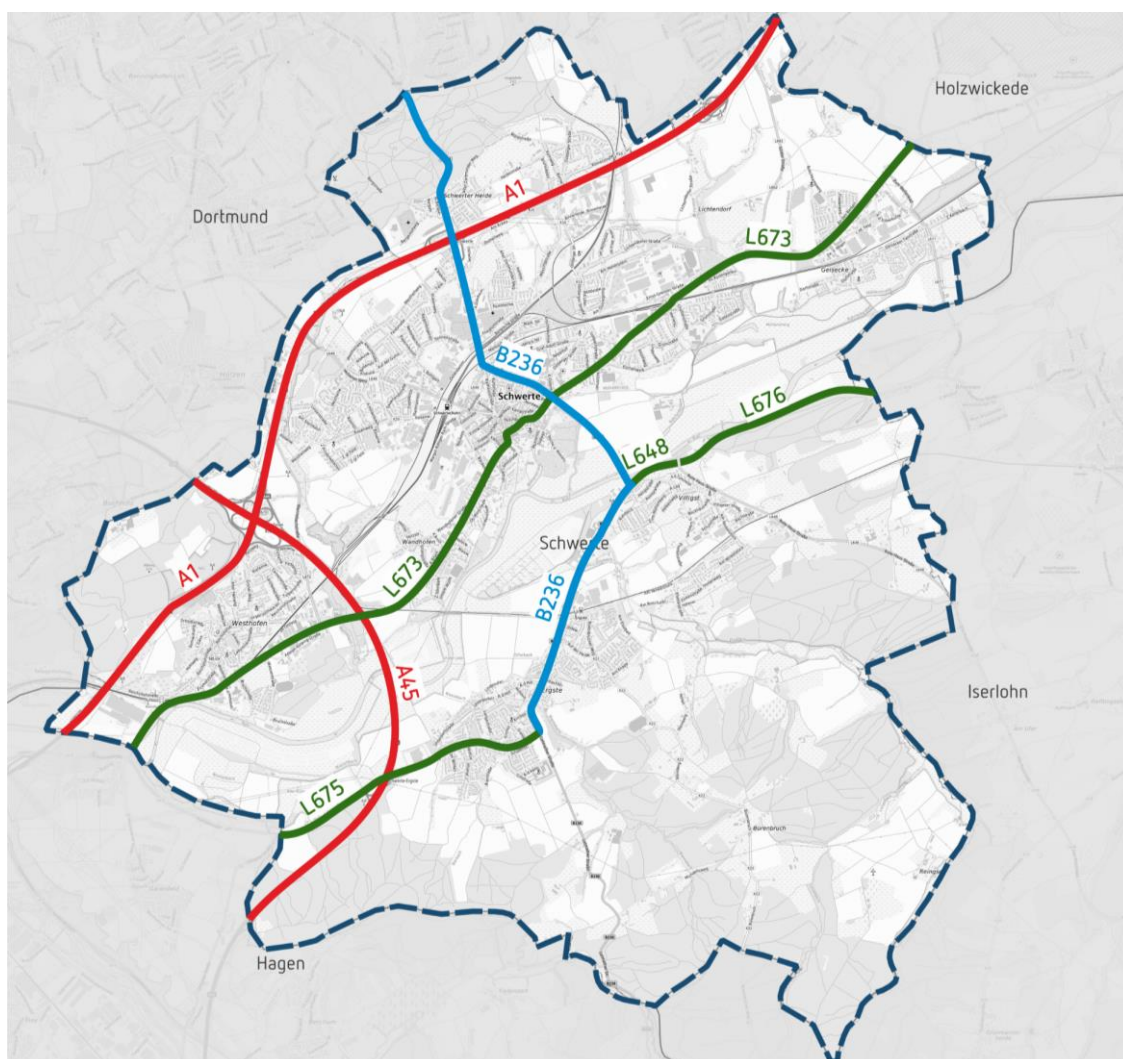
Vom Land NRW (LANUV/MUNV) wurden in Schwerte folgende Straßen und -abschnitte kartiert:

- Autobahnen A 1 und A 45
- Bundesstraße B 236
- Landesstraßen L 648, L 673, L 675 und L 676

Diese kartierten Straßen stimmen weitestgehend mit denen des Lärmaktionsplans der Stufe 2 und dessen Fortschreibung in Stufe 3 überein. Hinzugekommen sind zwei weitere Straßenabschnitte. Zum einen die B 236 zwischen Bürenbrucher Weg und Ruhrtalstraße und zum anderen die angrenzend L 675 zwischen Letmather Straße und Lange Straße.

Natürlich geht auch von allen anderen Straßen eine Lärmwirkung aus. Die Höhe der Lärmpegel und Anzahl der betroffenen Anwohner:innen ist auf weniger stark befahrenen Straßen erfahrungsgemäß geringer. Die oft begrenzten finanziellen Mittel für die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung sollen effizient und zum Wohle möglichst vieler Menschen auf Abschnitte mit dem höchsten Handlungsbedarf konzentriert werden, weshalb die genannte Vorauswahl der zu untersuchenden Straßen durch die rechtlichen Vorgaben seitens des Landesamtes erfolgte.

Abbildung 1: Untersuchte Straßenabschnitte des LAP Stufe 4



Quellen: Eigene Darstellung; Kartendarstellung Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sq.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

3.2 Haupteisenbahnstrecken

Die Zuständigkeit für die Lärmkartierung von Eisenbahnstrecken des Bundes liegt nach § 47e Absatz 4 BImSchG beim Eisenbahnbundesamt, welches seit dem 01.01.2015 auch für die Lärmaktionsplanung an Schienenwegen zuständig ist. Das Eisenbahnbundesamt erstellt derzeit den bundesweiten Lärmaktionsplan der Runde 4 für die Haupteisenbahnstrecken, der bis zum 18. Juli 2024 fertiggestellt und veröffentlicht wird.

Die Angaben zu Schienenstrecken sind daher an dieser Stelle nur nachrichtlich zu sehen.

In Schwerte befindet sich eine Schienenstrecke, die das Stadtgebiet von Westen nach Norden durchquert und von unterschiedlichen Eisenbahnunternehmen befahren wird.

Im Fernverkehr wird die Strecke von dem Intercity-Zugpaar IC 2321 / IC 2322 (Frankfurt – Norddeich Mole) befahren. Im Nahverkehr nutzen vier verschiedene Nahverkehrslinien die Strecke im 30- bzw. 60-Minuten-Takt:

Regionalexpress 7 Rhein-Münsterland-Express (RE 7), RE 13 Maas-Wupper-Express, RE 17 Sauerland-Express und Regionalbahn 53 Ardey-Bahn (RB 53). Betrieben werden diese Linien von National Express, Eurobahn und DB Regio.

Abbildung 2: Kartenauszug Lärmwirkung Schiene L_{den}



Quelle: Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW; Auszug aus der Lärmkartierung 2022; abrufbar unter: <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>

3.3 Andere Lärmquellen

Gewerbelärm, ebenso wie Lärm durch Freizeit- oder Nachbarschaft, ist außerhalb von Ballungsräumen nicht zu untersuchen. Zu kartierende IVU Anlagen (Richtlinie über die integrierte Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung) befinden sich ebenso nicht im Stadtgebiet wie zu berücksichtigende Flughäfen und -plätze oder Häfen für die Schifffahrt.

4 Rechtliche Hintergründe und Grundlagen des Lärmaktionsplans

Die EG-Umgebungsärmrichtlinie 2002/49/EG wurde im Jahr 2005 in deutsches Recht umgesetzt und durch die §§ 47a - 47f in das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) aufgenommen. Darin enthalten sind wesentliche Regelungsinhalte sowie eine Definition der Zuständigkeiten der Lärm-minderungsplanung. Demnach sind in NRW die Gemeinden für die Lärmkartierung sowie Lärmaktionsplanung zuständig.

Die Festlegung von Maßnahmen in Lärmaktionsplänen liegt im Ermessen der jeweiligen Gemeinde. Diese sollte aber unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf Prioritäten eingehen, die sich aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien ergeben.

Ziel der Lärmaktionspläne soll auch sein, Ruhige Gebiete gegen eine Lärmzunahme zu schützen.

4.1 Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne

Anhang V der EG-Umgebungsärmrichtlinie definiert die erforderlichen Mindestanforderungen für die Ausarbeitung der Strategischen Lärmkarten und der Lärmaktionspläne. Anhang VI der Richtlinie legt die Daten fest, die an die Kommission zu übermitteln sind.

Für Lärmaktionspläne sind demnach folgende Mindeststandards definiert:

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

4.2 Rechtswirkung eines Lärmaktionsplanes

Der Lärmaktionsplan definiert als ein Instrument des gebietsbezogenen Lärmschutzes die Handlungsbedarfe und Maßnahmenvorschläge, mit denen die Belastung der Bevölkerung durch Lärm verringert werden kann. Ein allgemeiner Rechtsanspruch auf Durchsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung ergibt sich aus dem Lärmaktionsplan jedoch in der Regel nicht und auch die benannten Grenzwerte sind nicht verpflichtend einzuhalten (vgl. Website Umgebungslärm NRW).

Nach Beschluss des Lärmaktionsplans sind die darin enthaltenen Maßnahmen allerdings nach Fachrecht gültig. Das bedeutet, dass alle planenden Fachämter und Behörden die Inhalte und Aussagen des LAP in ihre Abwägungs- und Entscheidungsprozesse aufnehmen müssen.

Der § 47d Absatz 6 BImSchG enthält keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen durch den LAP, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen. Im Gesetz wird dies wie folgt beschrieben: Die Durchsetzung der Maßnahmen eines Lärmaktionsplanes sind nach § 47d Absatz 6 BImSchG unter Einhaltung spezialgesetzlicher Eingriffsgrundlagen „durch Anordnung oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen.“

Festlegungen und Entscheidungen über Reihenfolge, Ausmaß und zeitlichen Ablauf der Maßnahmen liegen im Ermessen der zuständigen Behörden bzw. in NRW der Kommunen. Maßnahmen sind mit den zuständigen Trägern öffentlicher Belange abzustimmen und im Einvernehmen weiterzuentwickeln. Der Lärmaktionsplan bleibt den Vorgaben aus übergeordneten Gesetzen untergeordnet (z. B. Straßenverkehrsordnung (StVO) bei Temporeduzierung, vgl. Ausführung auf S. 56).

Der Detaillierungsgrad der Lärmkartierung reicht für die meisten spezialgesetzlichen Abwägungsprozesse nicht aus. Deshalb sind je nach Maßnahme die Belastungen der Streckenabschnitte bei Bedarf nach den spezialgesetzlichen Grundsätzen und unabhängig von der Lärmkartierung ggf. lärmtechnisch neu nach den gültigen Lärmschutzrichtlinien (z. B. RLS-19) vertieft zu berechnen. Soweit die Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufgenommen wurden und auch nach Fachrecht gültig sind, wird in der Folge jedoch das Ermessen für die jeweilige Behörde (bspw. Straßenverkehrsbehörde) durch den Lärmaktionsplan eingeschränkt (vgl. MUNLV 2008 b).

Bauliche Veränderungen im Straßennetz obliegen weiter dem jeweiligen Straßenbaulastträger und sind von der Gemeinde bei ihm zu beantragen und abzustimmen. Der Lärmaktionsplan schränkt jedoch das Ermessen des Straßenbaulastträgers bei der Entscheidung, ob und wann im Rahmen des Straßenbaus/der Straßenunterhaltung Maßnahmen durchgeführt werden, entsprechend ein. Auf Maßnahmen, die zurückgestellt werden, soll mit Begründung gesondert eingegangen werden.

Die Lärmaktionspläne müssen auch bei der Neuausrichtung, Fortschreibung und Festsetzung von Flächennutzungsplänen, Bebauungsplänen, überörtlichen Raumordnungsplänen und anderen Plänen (z. B. Verkehrsentwicklungsplan, Umweltplan) berücksichtigt werden und gehören zum notwendigen Abwägungsmaterial. Eine Planungspflicht, d. h. die Verpflichtung zur Aufstellung eines Bauleitplans zur Umsetzung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan, besitzt die Lärmaktionsplanung aber nicht (vgl. Website Umgebungslärm NRW; MLUR; MUNLV 2008 b).

Auch bei der Festlegung Ruhiger Gebiete handelt es sich um planungsrechtliche Festlegungen, die von den zuständigen Planungsträgern zu berücksichtigen (in die Abwägung einzubeziehen) sind.

4.3 Berechnungsmethoden der Lärmkartierung

Zur Erstellung der Lärmkartierungen werden keine Messungen vor Ort durchgeführt. Alle relevanten Eingangsdaten (z. B. Lage und Nutzung der Gebäude, Einwohnerzahlen, Fahrgeschwindigkeiten, Verkehrsmengen, Fahrbahnoberflächen, Lärmschutzbauwerke) wurden seitens des Landes NRW auf Basis des Jahres 2022 zusammengestellt und durch die jeweiligen Kommunen auf Aktualität geprüft. Die Lärmausbreitung des Verkehrs wurde mittels standardisierter Methodik in einem komplexen Rechenmodell ermittelt¹.

In den bisherigen Stufen der Lärmaktionsplanung wurde die Berechnung gemäß der 34. BImSchV §5 Abs. 1 durch vorläufige Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), an Schienenwegen (VBUSch), an Flugplätzen (VBUF), durch Industrie und Gewerbe (VBUI) und zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) durchgeführt.

In der vierten Stufe wurde im Rahmen der europäischen Harmonisierung die europaweit einheitliche Berechnungsmethode CNOSSOS-EU (Common Noise Assessment Methods) eingeführt. Es handelt sich dabei um die Richtlinie (EU) 2015/996 der Kommission vom 19. Mai 2015 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates mit Änderungen vom 10. Januar 2018.

Die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Menschen wird ab der vierten Stufe nach der „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (BEB) ermittelt.

Daher sind die Lärmkarten der Stufe 4 nicht oder nur schwer mit den Lärmkarten der vorherigen Runden vergleichbar. Die Änderungen betreffen die verwendeten Eingangsdaten, die Rechenverfahren und die Rundungsregel für die Pegelklassen. Häufig werden nun deutlich mehr lärmbeeinträchtigten Menschen ausgewiesen – obwohl sich die Lärmsituation zwischenzeitlich nicht wesentlich geändert hat. Wirkungen von zwischenzeitlich ergriffenen Lärmschutzmaßnahmen können nur sehr bedingt oder gar nicht aus den aktuellen Lärmkarten abgelesen werden.

Weitere Hinweise zur Vorgehensweise bei der Lärmkartierung und zur Erläuterung der Rechtsvorschriften bieten die LAI-Hinweise zur Lärmkartierung, die von der Bund-Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz veröffentlicht wurden².

¹ Für mehr Informationen zur Berechnung und Kartierung siehe auch:
<https://www.umgebungslaerm.nrw.de/laermkartierung/ausarbeitung-der-laermkarten-nrw>

² LAI-Hinweise zur Lärmkartierung, Dritte Aktualisierung 27.01.2022; zum Download unter:
https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/lai-hinweise-laermkartierung-2022_1654006649.pdf

4.4 Geltende Lärmindizes, Grenzwerte und Bewertungspegel

Geräusche werden sehr unterschiedlich wahrgenommen. Ob sie für eine Person eine Belastung darstellen, hängt von vielen Faktoren ab. So kann sich eine gesellige Gruppe über laute Musik freuen, während die Nachbarin sich über dieselbe Musik ärgert, da sie am nächsten Tag früh aufstehen muss. Nachts werden Geräusche zudem eher als laut empfunden als tagsüber, wenn viele Lärmquellen aktiv und wir meist mit anderen Dingen beschäftigt sind.

Geräusche werden in Schallwellen übertragen. Je weiter die Geräuschquelle entfernt ist, desto schwächer werden diese Wellen. Die Stärke der Schallwellen nennt man Schalldruckpegel (umgangssprachlich: Lautstärke). Sie wird in Dezibel (dB) angegeben. Das große A, welches häufig hinter der Einheit dargestellt wird, beschreibt dabei einen international gebräuchlichen Bewertungsfiter, der die durch den Menschen wahrnehmbaren Frequenzen abbildet. Die Grenze des menschlichen Hörens liegt bei einem Dezibel. Lautstärken um 50 dB(A) sind allgemein noch angenehm, bei etwa 100 dB(A) wird es in der Regel unangenehm und bei rund 120 dB(A) wird Lärm sogar schmerzhaft wahrgenommen.

Dabei sind 100 dB(A) jedoch nicht doppelt so laut wahrzunehmen wie 50 dB(A). Die Dezibel-Skala ist logarithmisch aufgebaut: das bedeutet, dass nicht die einfachen Rechenregeln gelten, sondern mit Logarithmen gerechnet wird. Werden zwei Schallpegel von je 50 dB(A) addiert, so ergibt dies nicht 100 dB(A), sondern 53 dB(A). 3 dB(A) mehr entsprechen also bereits einer Verdoppelung der Schallintensität.

Als Richtwert im Verkehr führt die Halbierung des Verkehrsaufkommens seinerseits zu -3 dB(A). Dies entspricht jedoch gerade einmal der menschlichen Wahrnehmungsgrenze und erst bei einer Reduktion um -10 dB(A) wird die Lautstärke als nur noch halb so laut empfunden. Subjektive und psychologische Faktoren können hierbei zudem eine individuell bedeutende Rolle spielen (z. B. Vibrationen, die Sicht auf den Verkehr, plötzliche Geräusche wie Hupen).

Lärmindizes nach Artikel 5 Umgebungsärmrichtlinie

Laut der Umgebungsärmrichtlinie soll der Lärm in den Kartierungen nach definierten Lärmindizes, angegeben in Dezibel, erfasst werden. Diese beziehen sich auf die Tageszeiten L_{day} (6:00-18:00 Uhr), L_{evening} (18:00-22:00 Uhr) und L_{night} (22:00-6:00 Uhr). Zusammenfassend müssen in den Lärmkarten der Index für den gesamten Tag L_{den} (day, evening, night) und der L_{night} für jede Lärmart getrennt dargestellt werden.

Beurteilungspegel für Schwerte

Als Beurteilungspegel werden die Lärmwerte benannt, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zur Bewertung und Priorisierung der Lärmbelastung herangezogen werden. Die angesetzten Beurteilungspegel sind im Rahmen des Lärmaktionsplans zu benennen. In der Stufe 4 ist es den Kommunen weitgehend freigestellt, wo sie den Beurteilungspegel setzen wollen, es gibt jedoch unterschiedliche Empfehlungen und Untersuchungen dazu.

Kritisch und lange Zeit unterschätzt worden sind insbesondere die dauerhaft wirkenden Lärmbelastungen, z. B. durch den Straßenverkehr. Vorbeifahrende Pkw erreichen Werte zwischen 55 und

75 dB(A), was u. a. abhängig von der Fahrgeschwindigkeit, dem Motor und der Straßenoberfläche ist. Die Lärmpegel durch Lkw und Motorräder liegen meist darüber.

Ab ca. 40 dB(A) kann es bereits zu Konzentrationsstörungen kommen, Hörschäden können bei dauerhafter Beschallung ab 60 dB(A) entstehen. Bei längerer Aussetzung von Lärmpegeln ab 65 dB(A) wurde ein erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen nachgewiesen. Bei nur kurzer Einwirkung von 120 dB(A) können bleibende Hörschäden entstehen – reflexartig halten wir uns die Ohren zu.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) benennt daher Auslösewerte (also Lautstärken, ab denen man schützende Vorkehrungen treffen sollte) von dauerhaft 53 dB(A) L_{den} (24h-Mittelungspegel) und 45 dB(A) L_{night} (nachts). Das Umweltbundesamt schlägt zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen als Auslösekriterien einer Lärmaktionsplanung 65 dB(A) L_{den} und 55 dB(A) L_{night} vor. Mittelfristig wird zur Minderung der erheblichen Belästigung ein L_{den} von 60 dB(A) bzw. L_{night} von 50 dB(A), langfristig 55 dB(A) L_{den} bzw. 45 dB(A) L_{night} angestrebt (vgl. UBA 2008).

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind laut Richtlinie 2002/49/EG Schutz- oder Verminderungsmaßnahmen ab spätestens (!) 70 dB(A) L_{den} bzw. 60 dB(A) L_{night} zu entwickeln.

Demzufolge liegen nach dem Runderlass des MUNLV NRW aus dem Jahr 2008 zur Umsetzung der Lärmaktionsplanung in hiesiges Recht Lärmprobleme in jedem Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{den} von 70 dB(A) und ein L_{night} von 60 dB(A) erreicht bzw. überschritten werden.

Da gesundheitliche Beeinträchtigungen allerdings bereits bei deutlich geringerer Lärmbelastung feststellbar sind (vgl. Aussagen der WHO), ist den Kommunen in Stufe 4 der Lärmaktionsplanung nun weitgehend selbst überlassen worden, welche Auslösewerte sie zur Bewertung der dortigen Lärmsituation ansetzen wollen.

Abbildung 3: Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L_{DEN}		L_{Night}	
		Straße/Schiene	Luftverkehr	Straße/Schiene	Luftverkehr
Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen	kurzfristig	60 dB(A)		50 dB(A)	
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)

Quelle: UBA 2022

Als Beurteilungswerte für die **Lärmaktionsplanung in Schwerte** wird – nach Abstimmung mit der Stadt – eine Orientierung an den vom Umweltbundesamt vorgeschlagenen Kriterien zur Vermeidung von Gesundheitsschäden angewendet.

Folglich werden für den L_{den} **65 dB(A)** und den L_{night} **55 dB(A)** als Auslösewerte angesetzt, analog zum Lärmaktionsplan der Stufe 2 und dessen Fortschreibung in Stufe 3.

Die folgenden Analysen und Bewertungen orientieren sich an diesen Werten. Die im Rahmen der Lärmaktionsplanung erforderlichen Aussagen zur Betroffenheit sind davon nicht beeinflusst. Die Pegelwerte dienen vielmehr dazu, bei der Ableitung und Priorisierung von Handlungsbedarfen alle Menschen zu berücksichtigen, die von gesundheitsschädlichen Auswirkungen und erhöhten Risiken betroffen sind.

4.5 Öffentlichkeitsbeteiligung beim LAP-Prozess

Eine wichtige Forderung der EG-Umgebungslärmrichtlinie ist die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit. Das Thema Lärm soll aktiv in die Diskussion gebracht werden und mehr öffentliche Wahrnehmung erfahren.

Nach § 47d Abs. 3 ist die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen für die Lärmaktionspläne zu beteiligen. Sie soll rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen, die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten.

Die erforderliche Beteiligung erfolgt in der Regel durch öffentliche Auslage des LAP-Entwurfs, während derer die Öffentlichkeit sowie die Träger öffentlicher Belange die Gelegenheit zur Stellungnahme zu den festgestellten Belastungen und vorgeschlagenen Maßnahmen bekommen. Die Eingaben werden geprüft und der LAP bei Bedarf nochmals angepasst, bevor er dann politisch beschlossen wird.

Frühzeitige Beteiligung

In der Stufe 4 der Lärmaktionsplanung wurden die Gemeinden nun explizit dazu angehalten, die Öffentlichkeit frühzeitig einzubeziehen und die Beteiligung in zwei Phasen zu unterteilen.

In der ersten Phase wurde die Öffentlichkeit frühzeitig über die die Ergebnisse der Lärmkartierung für Schwerte sowie die Erforderlichkeit und Ziele der Lärmaktionsplanung unterrichtet.

Zudem wurde der Öffentlichkeit an diesem Punkt bereits die Möglichkeit gegeben, Vorschläge zur Lärminderung einzubringen. Dazu hat sich die Stadt Schwerte zur Online-Veröffentlichung der Lärmkarten mit Kommentarfunktion entschieden.

Die Beteiligung fand vom 04. September bis zum 6. Oktober 2023 statt. Es wurden über 40 Beiträge von Bürger:innen auf der Onlinekarte platziert.

Offenlage des Entwurfs

In der zweiten Phase wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans bekanntgemacht und offengelegt, sodass Bürger:innen und Träger öffentlicher Belange (TöB) innerhalb eines festgelegten Zeitraums Stellungnahmen abgeben konnten. Die Offenlage fand statt vom 10.04.2024 bis zum **x, es wurden xx Stellungnahmen von Bürger:innen und xx Stellungnahmen seitens der TöB** abgegeben.

Die Dokumentationen und Auswertung der zwei Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung in Schwerte sind dem Kapitel 8 dieses Berichts zu entnehmen.

4.6 Fördermöglichkeiten für Maßnahmen

Ein aktuelles Förderprogramm für die Maßnahmen der Lärmaktionsplanung besteht nicht (Stand Oktober 2023). Es lassen sich jedoch die Finanzmittel aus Förderprogrammen für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen nutzen. Hier sind Förderprogramme des Landes oder des Bundes sowie Fördermöglichkeiten über die NRW.BANK zu nennen. Dabei kann sich auch die Gelegenheit bieten, Lärmschutz begleitend zu realisieren.

Eine nicht abschließende Übersicht über einige Fördermöglichkeiten wird im Folgenden gegeben. Weitergehende Informationen bietet das Förderportal www.umgebungslearn.nrw.de sowie die Website www.nrwbank.de.

- FöRi-kom-Stra NRW: Förderfähige Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrsinfrastruktur, bspw. zur Verkehrssicherheitserhöhung oder zur Nahmobilitätsförderung, können auch mit dem Lärmschutz kombiniert werden (Zielgruppe: Kommunen)
- FöRi-MM: Förderfähige Maßnahmen zur Optimierung des Mobilitätssystems, bspw. Mobilitätsmanagement, können auch mit dem Lärmschutz kombiniert werden (Zielgruppe: Kommunen)
- NRW.BANK.Infrastruktur: u. a. Lärmschutz im Rahmen der Infrastruktur, des Städtebaus oder der sozialen Infrastruktur (Zielgruppe: Unternehmen, private Investoren, kommunale Unternehmen)
- Programm Energetische Stadtsanierung (NRW.BANK.KfW): bspw. zum kombinierten Wärme- und Lärmschutz (Zielgruppe: Kommunen)
- Energieeffizient Sanieren (NRW.BANK.KfW): bspw. zum kombinierten Wärme- und Lärmschutz (Zielgruppe: Privatpersonen, Bauträger)
- NRW.BANK.Moderne Schulen: energetische Sanierung von Schulen mit positiver Auswirkung auf die Lärmbelastung (Zielgruppe: Schulen)
- Räumliche Strukturmaßnahmen - Landwirtschaftliche Rentenbank: Berücksichtigung von aktiven und passiven Lärmschutzaspekten bei Investitionen in lautstärkeintensive Einrichtungen (z. B. Sport- und Freizeiteinrichtungen, Freibäder, Kita) (Zielgruppe: Kommunen)
- RWP - Regionales Wirtschaftsförderungsprogramm: Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen bei der Geländeerschließung und Gebäudeerrichtung (Zielgruppe: Kommunen)
- Städtebauförderung: dient städtebaulichen Gesichtspunkten, hier kann aber der Lärmschutz integriert werden (Zielgruppe: Kommunen)
- Wohnraumförderung NRW: Wohnraumförderung und Lärmschutz, u. a. auch passiver Lärmschutz durch Schallschutzfenster, Schallschutzverglasungen etc. für Wohngebäude (Zielgruppe: Privatpersonen, Bauträger)
- Förderprogramm von Straßen.NRW (<https://www.strassen.nrw.de/de/laerschutz.html>)

5 Zusammenfassung und Bewertung der Ergebnisse der Lärmkartierung

Im Folgenden werden die Berechnungsgrundlagen und Ergebnisse der Lärmkartierungen (siehe strategische Lärmkarten im Anhang) für die Stadt Schwerte dargestellt und ausgewertet.

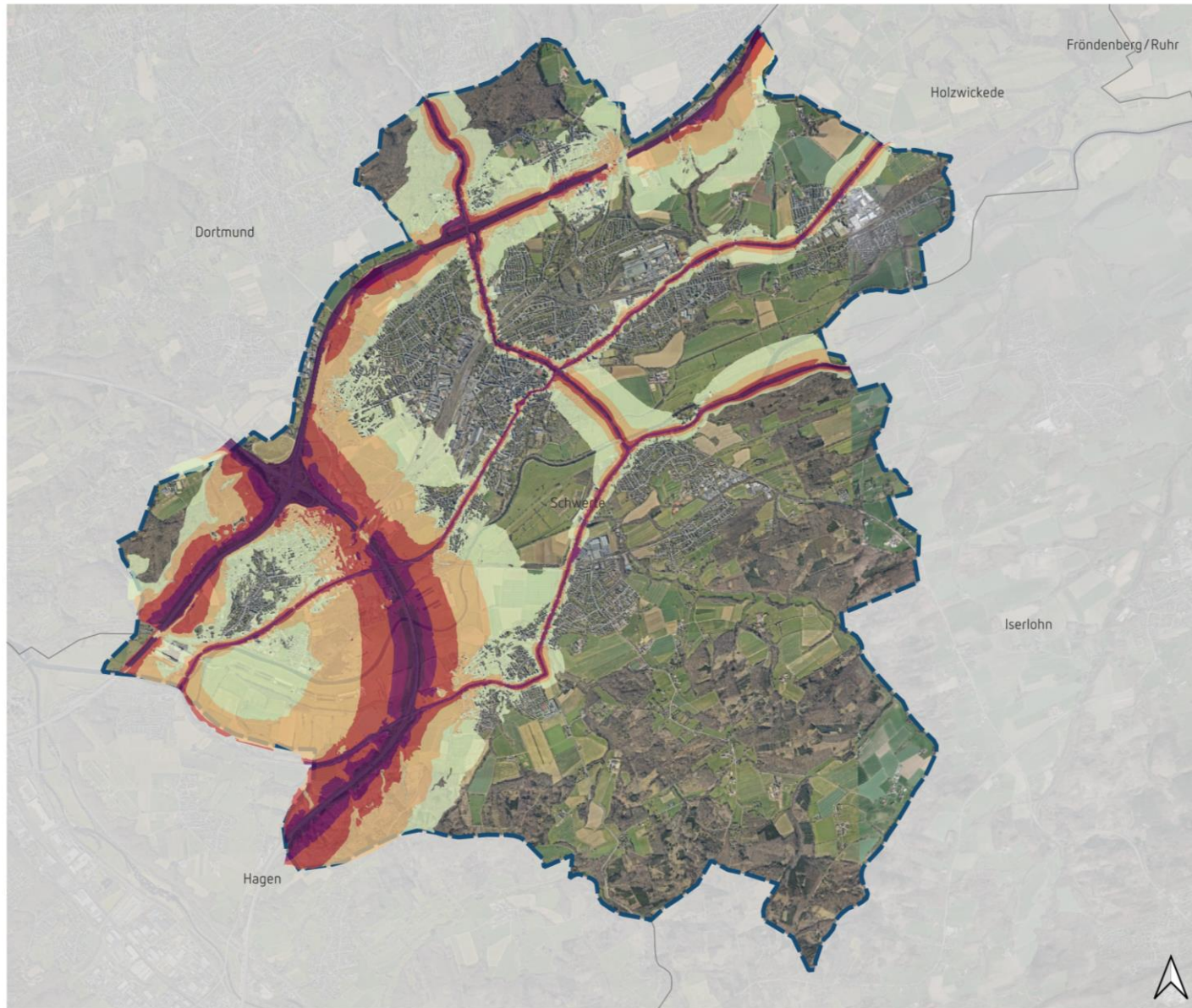
5.1 Darstellung der Lärmkartierung

Gemäß den Vorgaben im Anhang IV der EG-Umgebungslärmrichtlinie in Verbindung mit den nach der 34. BImSchV vorgegebenen Berechnungs- und Bewertungsmethoden wurden die Ausbreitungsberechnungen für das Stadtgebiet Schwerte gesondert für den Lärmindex L_{den} (day-evening-night) und den Lärmindex L_{night} durchgeführt und in Lärmkarten dargestellt.

In den Lärmkarten werden gegliedert nach den Lärmindizes Flächen mit den folgenden Belastungswerten erzeugt:

- **Lärmindizes L_{den} :** 55-59 db(A), 60-64 db(A), 65-69 db(A), 70-74 db(A), > 75 db(A)
- **Lärmindizes L_{night} :** 50-54 db(A), 55-59 db(A), 60-64 db(A), 65-69 db(A), > 70 db(A)

Im Folgenden sind die Lärmkarten für den Straßenverkehr L_{den} und L_{night} dargestellt:

Abbildung 4: Lärmkartierung Straßenverkehr - L_{den} 

Lärmaktionsplan Stufe 4 Stadt Schwerte

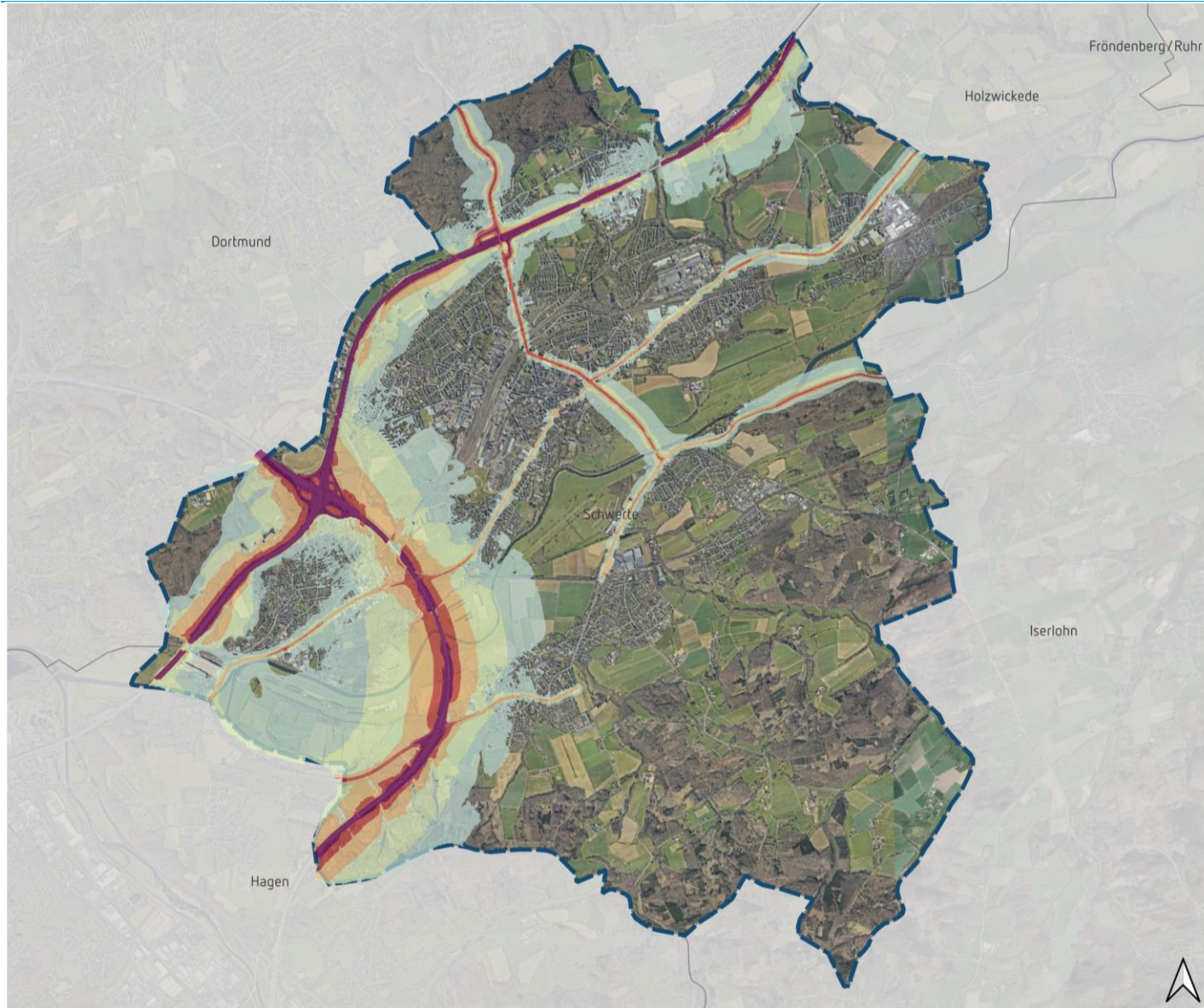
Lärmkartierung im Stadtgebiet
Hauptverkehrsstraßen

Legende

Straßenverkehr 24h
 L_{den} / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

Quellen: Eigene Darstellung nach LANUV 2023; Kartenhintergrund: Orthophotos (DOP) des Geoportals NRW, Open Data unter www.geoportal.nrw.de

Abbildung 5: Lärmkartierung Straßenverkehr - L_{night} 

Lärmaktionsplan Stufe 4 Stadt Schwerte

Lärmkartierung im Stadtgebiet
Hauptverkehrsstraßen

Legende

Straßenverkehr Nachts
 L_{NGT} / dB(A)

- ab 50 bis 54
- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70

Quellen: Eigene Darstellung nach LANUV 2023; Kartenhintergrund: Orthophotos (DOP) des Geoportals NRW, Open Data unter www.geoportal.nrw.de

5.2 Betroffenenanalyse: Belastung durch den Straßenverkehr

Die Betroffenenanalyse (Anzahl der betroffenen Einwohner:innen bzw. Schulen und Krankenhäuser) wird entsprechend den Vorgaben für die Lärmkarten nach den Lärmindizes und Belastungsstufen durchgeführt. Die hier genannten Betroffenenzahlen stammen aus den Daten des Landes NRW, die im Rahmen der Lärmkartierung für die Kommunen aufbereitet und ausgegeben wurden.

Die Darstellungen der Lärmkarten (Abbildung 5 und Abbildung 6) zeigen, dass die Autobahnen A 1 und A 45 große Lärmquellen im Stadtgebiet darstellen. Positiv feststellbar ist, dass in einem Großteil der belasteten Gebiete die Lärmwerte nicht über 65 dB(A) liegen.

Von erhöhten Lärmbelastungen mit $L_{den} > 65$ dB(A) bzw. $L_{night} > 55$ dB(A) sind in Schwerte rechnerisch 2.967 (L_{den}) bzw. 3.669 (L_{night}) Menschen betroffen. Das sind 6,4 % bzw. 7,8 % der Gesamtbevölkerung. Von stark erhöhten Lärmpegeln ($L_{den} > 70$ dB(A) bzw. $L_{night} > 60$ dB(A)) sind rechnerisch 1.149 (L_{den}) bzw. 1.285 (L_{night}) Personen betroffen.

Tabelle 3 gibt die Betroffenheit des Lärmaktionsplans der Stufe 2 bzw. dessen Fortschreibung in Stufe 3 dar und vergleicht diese mit denen der Stufe 4. Dabei wird deutlich, dass in Schwerte durch die neue Rechenmethodik deutlich mehr lärmbelastete Personen ausgewiesen werden. Über dem Auslösewert $L_{den} > 65$ dB(A) wurde eine Erhöhung der Betroffenheit um rund 220 % errechnet, über dem Auslösewert $L_{night} > 55$ dB(A) eine Erhöhung um rund 180 %.

In Schwerte ist ein Krankenhaus von erhöhter Lärmbelastung ($L_{den} > 65$ dB(A)) betroffen. Dabei handelt es sich um das Marienkrankenhaus in der Schützenstraße (L 673).

Gesundheitlich sind laut Berechnungen des LANUV (Tabelle 4) aufgrund der Lärmwirkung der vom Land kartierten Straßen 2.403 Personen von schweren Belästigungen betroffen, 552 von starken Schlafstörungen und fünf Person von ischämischen Herzkrankheiten.

Tabelle 1: Betroffenheit nach Pegelklassen, L_{den}

L_{den} dB(A)	> 55 – ≤ 60	> 60 – ≤ 65	> 65 – ≤ 70	> 70 – ≤ 75	> 75
Betroffene	8.031	3.469	1.818	1.015	134
Schulgebäude	5	-	-	-	-
Krankenhausgebäude	2	-	1	-	-
L_{den} dB(A)	> 55	> 60	> 65	> 70	> 75
Betroffene (kumuliert)	14.467	6.436	2.967	1.149	134

Quelle: LANUV 2023

Tabelle 2: Betroffenheit nach Pegelklassen, L_{night}

L_{night} dB(A)	> 50 – ≤ 55	> 55 – ≤ 60	> 60 – ≤ 65	> 65 – ≤ 70	> 70
Betroffene	5.013	2.384	1.133	152	-
L_{night} dB(A)	> 50	> 55	> 60	> 65	> 70
Betroffene (kumuliert)	8.682	3.669	1.285	152	-

Quelle: LANUV 2023

Tabelle 3: Vergleich der Betroffenheit nach Pegelklassen Stufe 2/3 und Stufe 4

L_{den} dB(A)	> 55 – ≤ 60	> 60 – ≤ 65	> 65 – ≤ 70	> 70 – ≤ 75	> 75
Betroffene Stufe 2/3	3.702	1.744	720	206	3
Betroffene Stufe 4	8.031	3.469	1.818	1.015	134
Differenz	+ 4.329	+ 1.725	+ 1.098	+ 809	+ 131
L_{night} dB(A)	> 50 – ≤ 55	> 55 – ≤ 60	> 60 – ≤ 65	> 65 – ≤ 70	> 70
Betroffene Stufe 2/3	2.684	1.020	257	28	-
Betroffene Stufe 4	5.013	2.384	1.133	152	-
Differenz	+ 2.329	+ 1.364	+ 876	+ 124	0

Quelle: LANUV 2018 und 2023

Tabelle 4: Betroffenheit nach gesundheitlichen Auswirkungen

Gesundheitliche Auswirkung	Starke Belästigungen	Starke Schlafstörungen	Ischämische Herzkrankheiten
Betroffene	2.403	552	5

Quelle: LANUV 2023

Betroffene nach Straßenabschnitten (Priorisierung mittels Lärmkennziffer/HotSpots)

Die Darstellungen der Lärmkarten (Abbildung 4 und Abbildung 5) zeigen die räumliche Ausbreitung des Straßenverkehrslärms durch die untersuchten Straßen als Lärmquellen. Sie veranschaulichen, wo Menschen von besonders hohen Lärmbelastungen betroffen sind, zeigen jedoch nicht, wo besonders viele Einwohner:innen wohnen. Beides ist notwendig, um Handlungsbedarfe zu priorisieren und zielgerichtet Maßnahmen ergreifen zu können.

Um eine diesbezügliche Bewertung vornehmen zu können, wurde auf Grundlage der Kartierungsdaten des Landes eine sogenannte HotSpot-Analyse mittels Ableitung einer Lärmkennziffer vorgenommen.

Dazu wurde zunächst ein 100x100m Raster über die Stadt gelegt. Für jedes Quadrat wurde die Summe der dort lebenden Einwohner:innen und die an den Fassadenpunkten der dortigen Gebäude benannten Pegelüberschreitung ermittelt und zugeordnet.

Als Beurteilungspegel wurden die vom Umweltbundesamt vorgeschlagenen Abstufungen zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen von 65 dB(A) über den Gesamttag und 55 dB(A) in der Nacht angesetzt. Somit werden alle Personen mit erheblichen Belästigungen durch Verkehrslärm in die Bewertung mit einbezogen, was den Empfehlungen des Umweltbundesamts entspricht.

Die Anzahl der betroffenen Einwohner:innen werden schließlich mit der Pegelüberschreitung multipliziert. Im Ergebnis erhält man die sogenannte Lärmkennziffer (LKZ) für jeden Hektar (100x100m-Quadrat).

Anhand dieses Wertes lassen sich die Raumeinheiten entsprechend ihrer Lärmrelevanz untereinander bewerten und einstufen.

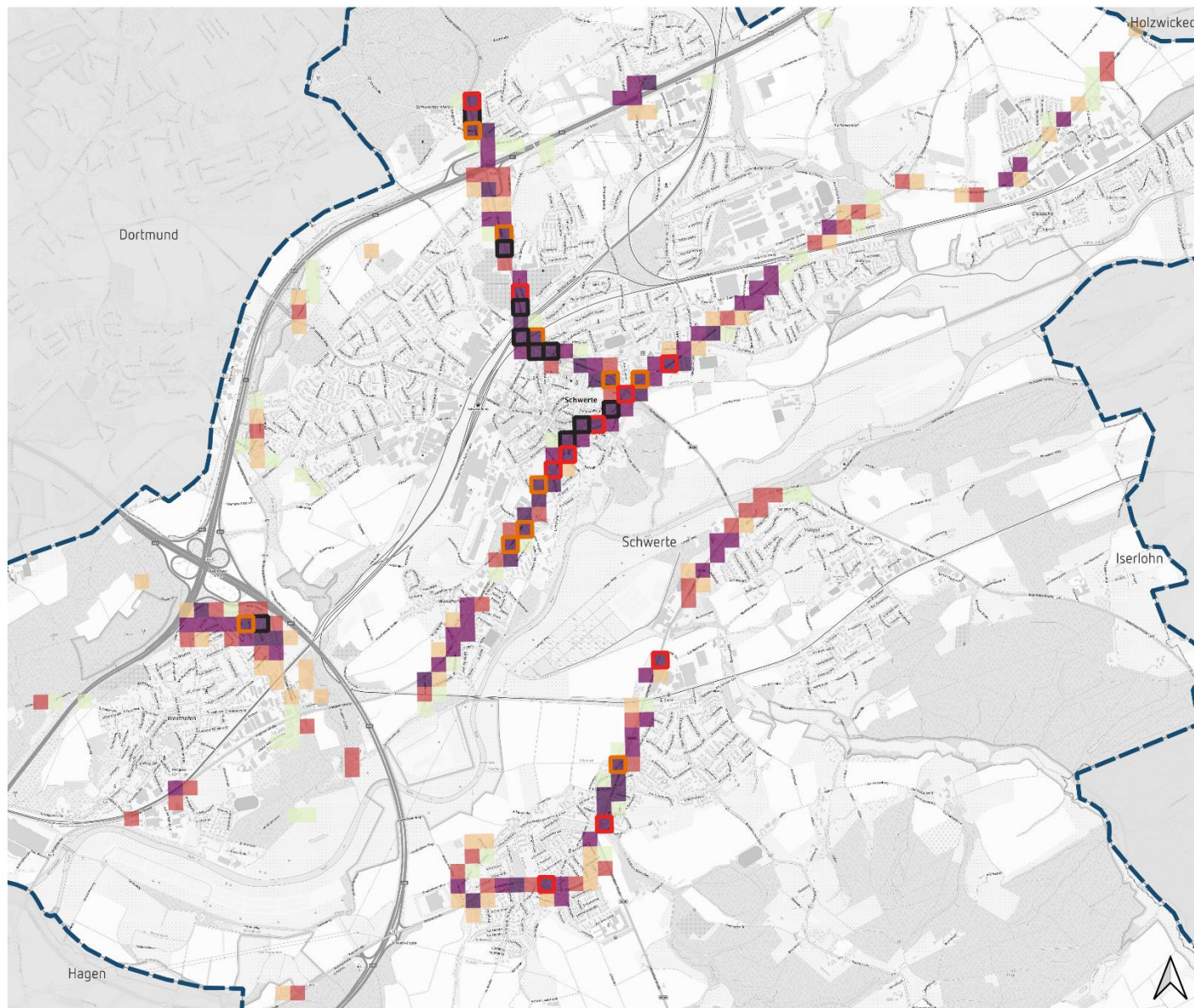
In den folgenden Kartendarstellungen wurden die Lärmkennziffern in 20%-igen Schritten relativ nach ihrer Höhe dargestellt. Sehr hoch bedeutet also, dass es sich um die obersten 20% der Lärmkennziffern im Stadtgebiet handelt. Zusätzlich wurden die 30 höchsten Lärmkennziffern mittels farbiger Umrandung in 3-stufiger Clusterung hervorgehoben. Dabei handelt es sich also um die 30 Quadranten mit der höchsten Lärmkennziffer im Stadtgebiet.

Anhand dieser Darstellung wurden Straßenabschnitte gebildet und in ihrem Handlungsbedarf auf Grundlage der Lärmkennziffer priorisiert.

Bei Beurteilung der Maßnahmenpriorität wird neben der Priorisierung mittels Lärmkennziffer auch stets die absolute Zahl der Betroffenen (über 55 bzw. 65 dB(A)) und die mittlere sowie maximale Pegelhöhe an den dortigen Gebäuden betrachtet, wie sie im jeweiligen Steckbrief angegeben ist.

Abbildung 6: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer und HotSpot-Bildung - L_{den} 

Quelle: Eigene Darstellung nach LANUV 2023; Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie:
https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

Abbildung 7: Prioritätensetzung mittels Lärmkennziffer und HotSpot-Bildung - L_{night} 

Lärmaktionsplan Stufe 4 Stadt Schwerte

Lärmkartierung im Stadtgebiet
Hauptverkehrsstraßen

Legende

Straßenverkehr 22-6:00 Uhr
 $L_{\text{night}} > 55 \text{ dB(A)}$

Lärmbelastung
mittels Lärmkennziffer

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- eher gering

Prioritätensetzung
mittels Lärmkennziffer

- Top 10
- Top 20
- Top 30

Quelle: Eigene Darstellung nach LANUV 2023; Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie:
https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

Die zuvor dargestellten Abbildungen verdeutlichen, dass die Unterschiede zwischen der ganztägigen (L_{den}) und nächtlichen (L_{night}) Lärmbelastung gering ist. Demnach tritt die Lärmbelastung zu verschiedenen Tageszeiten an denselben Orten auf und weist eine ähnliche Höhe auf. Nachts kommen vereinzelt Bereiche dazu, in denen die berechnete Lärmbelastung hoch ist. Hierzu zählt der am Autobahnkreuz gelegene Bereich des Stadtteils Westhofen. Zudem wird deutlich, dass die HotSpots sich auf die innerörtlichen Bereiche konzentrieren. Dies liegt daran, dass außerorts keine oder nur wenige Personen von der Lärmbelastung betroffen sind.

Die höchsten Lärmkennziffern – also Faktor aus Betroffenen und Pegelüberschreitungen – treten an den folgenden Straßenabschnitten auf. Sie sind sortiert entsprechend der Straßenbezeichnung:

Tabelle 5: Übersicht prioritär zu betrachtender Straßenabschnitte

#	Straße	OD ³	von...	bis...	Priorität
1	A 1 und A 45	Nein	Westhofener Kreuz und angrenzende Abschnitte		mittel
2	Hörder Straße (B 236)	Nein	Schmalzkamp	Am Eckey	mittel
3	Hörder Straße (B 236)	Ja	Am Eckey	Märkische Straße	mittel
4	Bethunestraße (B 236)	Ja	Märkische Straße	Schützenstraße	hoch
5	Letmather Straße (B 236) Iserlohner Straße (L 648)	Nein	Rote-Haus-Straße	Letmather Str. 29	niedrig
6	Letmather Straße (B 236)	Ja	Letmather Str. 61	Ruhrtalstraße	mittel
7	Hagener Straße (L 673)	Nein	Am Ochsenhügel	Am Kornfeld	niedrig
8	Hagener Straße (L 673)	Ja	Am Kornfeld	Werner-Steinem-Platz	hoch
9	Hagener Str., Ostenstr. (L 673)	Ja	Werner-Steinem-Platz	Bethunestraße	hoch
10	Schützenstraße (L 673)	Ja	Bethunestraße	Bahnunterführung	mittel
11	Schützenstraße (L 673)	Nein	Bahnunterführung	Unnaer Straße	niedrig
12	Ruhrtalstraße (L 675)	Tlw.	Letmather Straße	Unterdorfstraße	mittel

Auch die Bewohner:innen der Stadt Schwerte nehmen die Lärmbelastung an den aufgelisteten Straßenabschnitten als störend wahr, vor allem entlang der Autobahnen. Dies zeigt die Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung (vgl. Kapitel 8). Die eingegangenen Anmerkungen aus der Öffentlichkeit werden zusammen mit den Rahmenbedingungen und Maßnahmenempfehlungen für die Straßenabschnitte in Steckbriefen in Kapitel 7 beschrieben.

³ OD = Ortsdurchfahrt, d. h. Teil einer Bundes-/Landes-/Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt

5.3 Fazit der Bewertungen

Von stark erhöhten Lärmpegeln (mit $L_{den} > 70$ dB(A) bzw. $L_{night} > 60$ dB(A)) entlang der durch das Land kartierten Straßenabschnitte sind in Schwerte rund 3 % der Bevölkerung betroffen. Nimmt man die Kategorie der erhöhten Lärmbelastung durch den Straßenverkehr (mit $L_{den} > 65$ dB(A) bzw. $L_{night} > 55$ dB(A)) dazu, steigt der Anteil der belasteten Einwohner:innen auf etwa 6,5 % bis 8 % der Schwerter Bevölkerung an.

Diese Werte liegen – verglichen mit den Datengrundlagen für das Bundesland NRW (Stand: 15.09.2023⁴) – anteilig über dem Landesmittel. So gesehen lebt es sich in Schwerte in Bezug auf den Straßenlärm also weniger ruhig als im restlichen NRW. Im Endeffekt ist die Betroffenheit in jeder Kommune und an jeder Straße auf Grundlage der örtlichen Gegebenheiten für sich zu bewerten, da der Verkehrslärm eine tatsächliche Belastung und Gesundheitsgefahr für jede dort wohnende Person darstellt.

Auch entlang der nicht kartierten Straßenabschnitte ist davon auszugehen, dass dort eine gewisse Anzahl an Menschen lebt, die ebenfalls von Straßenlärm betroffen sind. Die im Rahmen der Lärmaktionsplanung pflichtgemäß kartierten Straßen stellen lediglich einen Teil der Belastung in den Städten dar. Neben den zu entwickelnden Maßnahmen an den durch das Land kartierten Abschnitten, sollte daher auch stets eine gesamtstädtische Strategie zur Verkehrsreduzierung und somit Lärminderung verfolgt werden. Die Tätigkeit der Lärmreduzierung sollte nicht nur auf den kartierten Straßen liegen, sondern ist eine stadtweite Aufgabe.

Nichtsdestotrotz sind seitens der Kommunen und Behörden die verfügbaren Mittel zum Schutz vor Lärm so einzusetzen, dass möglichst viele Menschen davon profitieren.

Bereiche mit prioritärem Handlungsbedarf entlang der durch das Land kartierten Pflichtstraßen befinden sich in Schwerte vor allem im Bereich der B 236, gefolgt von der L 673, der L 675 sowie den Autobahnen. Bei Letzteren, den Autobahnen, bezieht sich dies vor allem auf die nächtliche Lärmbelastung.

Die Analyse mittels Lärmkennziffern verdeutlicht, dass die Mehrheit der Top 30 Lärmkennziffern sowohl nachts als auch tagsüber entlang der innerstädtischen B 236 sowie L 673 auftreten. Nachts kommen hier zusätzlich die Autobahnen am Westhofener Kreuz hinzu. Dementsprechend sind für diese gesamten Straßenzüge ein priorisierter Handlungsbedarf anzusetzen.

Daneben existieren hingegen auch Abschnitte, die eine geringere Priorität aufweisen. Dies liegt daran, dass die Betroffenenzahlen in diesen Abschnitten geringer sind, da dort keine oder nur wenige Personen wohnen.

Das Kapitel 7 gibt zu Beginn einen Überblick über die möglichen Maßnahmenansätze und konkretisiert diese danach im räumlichen Bezug.

⁴ Datengrundlage des UBA auf Basis der Lärmaktionsplanung und -kartierungen; zum genannten Zeitpunkt lagen noch nicht alle Daten der Kommunen vor.

6 Ausweisung „Ruhiger Gebiete“

Aufgabe der Lärmaktionsplanung ist neben der Reduzierung des Straßenverkehrslärms und des Lärms, von dem die Anwohnenden betroffen sind, der Schutz von sogenannten „Ruhigen Gebieten“. In der Stufe 4 der Lärmaktionsplanung wurden die Kommunen explizit aufgefordert, Ruhige Gebiete auszuweisen. Die Auswahl und Festlegung der Ruhigen Gebiete sind in das Ermessen der zuständigen Behörde (in NRW die Kommunen) gestellt.

Die Ausweisung Ruhiger Gebiete ist als eine Vorsorgeplanung zu verstehen. Das Ziel muss nicht zwangsläufig sein, diese Gebiete von Lärm zu befreien oder den Lärm zu mindern. Unter Umständen kann für ein Ruhiges Gebiet auch die Zielvorgabe gelten, eine zukünftige Lärmzunahme zu verhindern.

Ruhige Gebiete können sowohl innerstädtische Freiflächen oder bebaute Flächen als auch kleinere und größere Freiflächen außerhalb einer Stadt sein. Bisher existieren noch keine festgelegten Kriterien, die zur Bestimmung von Ruhigen Gebieten herangezogen werden können. Die Umgebungslärmrichtlinie unterscheidet lediglich zwischen „Ruhigen Gebieten in Ballungsräumen“ und „Ruhigen Gebieten auf dem Land“, ohne konkrete weitere Hinweise zu geben. Zur Bestimmung von Ruhigen Gebieten werden daher augenblicklich noch qualitative Kriterien herangezogen, insbesondere, da in den meisten Kommunen keine flächendeckende Lärmkartierung erfolgt.

Als **Ruhige Gebiete in Ballungsräumen** können v. a. jene Flächen ausgewiesen werden, die einen Schwerpunkt auf Erholung und Freizeit legen, der breiten Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von hohen Lärmpegeln im Alltag bieten können. Dies können bspw. innerstädtische Ruheräume wie Stadtparks, Krankenhausparcs, Friedhöfe oder auch ruhige Wohngebiete sein. Auch innerstädtische Grünachsen oder Flussbereiche kommen in Betracht.

Diese Flächen müssen nicht zwangsläufig lärm-unbelastet sein, dies ist ohnehin kaum möglich. Als Richtwert kann angesehen werden, dass das Gebiet eine überwiegend unter $L_{den} 50$ dB(A) liegende Lärmbelastung aufweist. Weitere Anhaltspunkte können bspw. sein, dass die Flächen von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden oder für die Erholung und für die soziale Kontaktpflege eine besondere Rolle spielen.

Ruhige Gebiete auf dem Land sind Gebiete, die keinem (relevanten) Verkehrs-, Industrie- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete. Ruhige Gebiete auf dem Land können bspw. größere Wiesen- oder Waldflächen sein, die weitgehend naturbelassen sind, aber auch durch eine land- oder forstwirtschaftliche Nutzung geprägt sein können. Anhaltspunkte bieten Pegelwerte von 40 dB(A) und weniger sowie auch die in der Landschaftsplanung ausgewiesenen Flächen wie bspw. Biotopverbundachsen. Für Ruhige Gebiete auf dem Land bietet sich auch eine großflächige interkommunale Vernetzung von Natur- und Erholungsgebieten an.

Bei der Auswahl der Kriterien zur Identifikation möglicher Ruhiger Gebiete wird sich an den Leitfäden des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg⁵ und des Umweltbundesamtes⁶ orientiert.

⁵ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2019): Ruhige Gebiete – Leitfaden zur Festlegung in der Lärmaktionsplanung.

Tabelle 8 stellt eine Übersicht von gängigen Kriterien, die in dem Leitfaden des Umweltbundesamtes (UBA) vorzufinden sind, dar.

Tabelle 6: Gängige Kriterien Ruhiger Gebiete

	Innerstädtische Erholungsflächen, Stadtoasen	Ruhiges Gebiet, ruhiger Stadtraum	Landschaftlich geprägte Erholungsräume
Akustische Kriterien	L _{DEN} 55 dB(A) bis L _{DEN} 60 dB(A) oder in der Kernfläche um 6 dB(A) leiser als im am stärksten belasteten Bereich	L _{DEN} 50 dB(A) bis L _{DEN} 55 dB(A)	L _{DEN} 40 dB(A) bis L _{DEN} 50 dB(A)
Flächennutzung	Grünflächen, Parks, Friedhöfe, Spielplätze, Kleingärten, Altenheime	Wald, Grünflächen, Parks, Feld, Flur und Wiesen	Naturschutzgebiete, Landwirtschaft, Wald, Wasser, Moore
Mindestgröße	bis 30 ha	3 bis 400 ha	30 bis 6.400 ha
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Wohngebietsnah, fußläufig erreichbar		
Zusammenfassung	Innerstädtische Grünflächen und Parks als Ruheoasen für die Anwohnenden	Mittelgroße Naturflächen, die Anwohnenden zur Erholung dienen und ruhiger sind als Stadtoasen	Große, außerhalb der Innenstadt gelegene Flächen

Quelle: UBA 2018: 15

Eine Kombination aus akustischen Kriterien, Gebietstyp und tatsächlicher Nutzung ist entsprechend den Empfehlungen des UBA und der bisher gängigen Praxis als rechtlich zulässig und fachlich sinnvoll zu bewerten. Dabei sei die Wahrnehmung als Ruhiges Gebiet relativ zum umgebenden Gebiet zu bestimmen. Lediglich könne ein tatsächlich verlärmtes Gebiet, das gerade nicht als Ruhiges Gebiet wahrgenommen wird, auch nicht als Ruhiges Gebiet festgesetzt werden. (vgl. UBA 2018: 18)

Rechtliche Wirkung der Ausweisung als Ruhiges Gebiet

Bei der Festlegung von Ruhigen Gebieten handelt es sich – wie auch bei den sonstigen Inhalten des LAP – um planungsrechtliche Festlegungen, die von den zuständigen Planungsträger:innen zu berücksichtigen sind (§47d Abs. 6 BImSchG). Ist eine Fläche als Ruhiges Gebiet ausgewiesen, so löst dies die Pflicht für nachfolgende Planungen aus, den Schutzauftrag, der mit der Festsetzung als Ruhiges Gebiet verbunden ist, zu berücksichtigen. So muss der Lärmschutz des Ruhigen Gebiets zukünftig in der Abwägung anderer Planungen (z. B. Bauleitplanung) besondere Berücksichtigung finden. Die Notwendigkeit von Maßnahmen, Eingriffen und Planungen, die erwartungsgemäß zu einer Erhöhung der Lärmbelastung dort beitragen werden, muss dann nachvollziehbar begründet werden – sofern sie denn erforderlich sind. Weitergehende planungsrechtliche Festlegungen (bspw. der Schutz dieser Gebiete vor Überbauung bzw. störender Anbauung in der Flächennutzungsplanung oder in der Bauleitplanung) sind in Abstimmung mit den jeweiligen Planungsträger:innen zu formulieren, konkrete Maßnahmen (bspw. Verkehrsregelungen) sind im Ein-

⁶ Umweltbundesamt (2018): Ruhige Gebiete – Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung.

vernehmen mit den für die Umsetzung zuständigen Behörden (bspw. Straßenverkehrsbehörde) auf Grundlage des jeweiligen Fachrechts zu entwickeln.

Zum Schutz der Ruhigen Gebiete kommen laut UBA 2018 v. a. folgende Möglichkeiten in Betracht:

- Überprüfung von Maßnahmen der Freiraum-, Stadt- und Verkehrsplanung
- Berücksichtigung bei der Bauleitplanung und bei Zulassungsverfahren
- Vermeidung von Siedlungserweiterungen
- Schaffung von Pufferzonen
- Aufnahme in Flächennutzungsplan und Landschaftsprogramm und damit einhergehend die Nutzung des entsprechenden Planungsinstrumentariums
- Des Weiteren kommen Maßnahmen der Lärmsanierung und Lärmschutzmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwälle in Betracht. Auch Verkehrsberuhigung oder -verlagerung im Umfeld kann sich positiv auswirken, sofern im Gegenzug dadurch nicht andere sensible Siedlungsbereiche stärker belastet werden.

6.1 Ruhige Gebiete in Schwerte

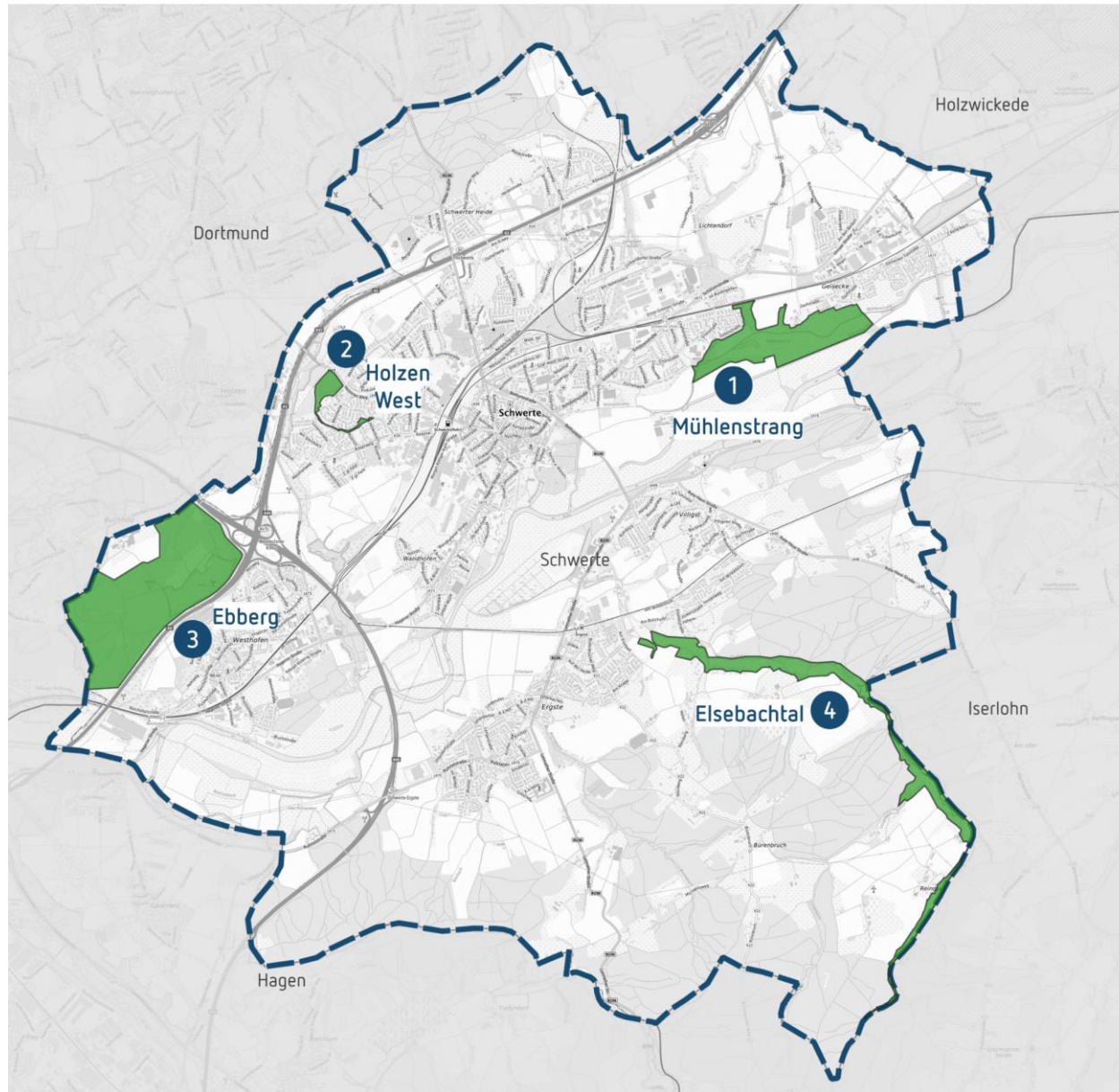
In Schwerte wurden mehrere Flächen als mögliche Ruhige Gebiete identifiziert.

Bei der Auswahl wurden die (unvollständigen, nicht flächendeckenden) akustischen Kriterien durch eine qualitative Bewertung und die Auswahl der relevanten Freizeit- und Erholungsflächen ergänzt.

Im Rahmen der frühzeitigen Onlinebeteiligung wurden keine Vorschläge aus der Bevölkerung zu möglichen Ruhigen Gebiete abgegeben.

In der folgenden Abbildung 8 sind die Bereiche, welche der LAP als zukünftige Ruhige Gebiete empfiehlt, dargestellt:

Abbildung 8: Ruhige Gebiete der Stadt Schwerte



Quellen: Eigene Darstellung; Kartendarstellung Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

Steckbriefe und Argumentation zu den Ruhigen Gebieten in Schwerte

[Im Rahmen der politischen Diskussion und Offenlage des LAP-Entwurfs werden hierzu Stellungnahmen erbeten]

Der LAP empfiehlt die folgenden Bereiche im Schwerter Stadtgebiet zur Ausweisung als Ruhige Gebiete, die nachfolgenden Kurzbeschreibungen fassen die jeweilige Argumentation zusammen:

1. Mühlenstrang
2. Holzen West
3. Ebberg
4. Elsebachtal

1	Mühlenstrang	landschaftl. geprägter Erholungsraum	55 ha
Akustisches Kriterium: Verkehrslärm < 55 dB(A)	Teilweise erfüllt. Es bestehen im nördlichen Bereich Lärmeinwirkungen ausgehend von der L 673 und der Bahnstrecke.		
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Nein		
Flächennutzung	Naturschutzgebiet		
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Die Fläche grenzt direkt an den Siedlungsbereich südlich der Gleise. Sie ist als Naturschutzgebiet ausgewiesen und dient vorrangig dem Schutz von Tieren und Pflanzen. Die Öffentlichkeit hat nur begrenzt Zugang und darf nur gekennzeichnete Wege betreten.		
Einschätzung der Öffentlichkeit	Stellungnahmen erbeten		
Verkehrliche Anbindung	Mit dem Fahrrad ist das Naturschutzgebiet im Stadtgebiet gut zu erreichen. Um einen großen Teil des Gebiets führt ein Weg herum. Mit dem ÖPNV können die Bushaltestellen des Schulzentrums Gänsewinkel genutzt werden.		
Eignung als Ruhiges Gebiet?			
Ja. Das Mühlenstrang ist ein landschaftlich geprägter Erholungsraum, der vor allem den Tieren und Pflanzen viel Ruhe und Raum bietet. Der Mühlenstrang ist im Flächennutzungsplan bereits durch die Ausweisung als Naturschutzgebiet geschützt. Dieser Schutz kann durch die Ausweisung als Ruhiges Gebiet nochmals verstärkt werden.			

2	Holzen West	landschaftl. geprägter Erholungsraum, Stadtoase	6 ha
Akustisches Kriterium: Verkehrslärm < 55 dB(A)	Teilweise erfüllt. Es bestehen im nördlichen Bereich Lärmeinwirkungen ausgehend von der A 1.		
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Nein		
Flächennutzung	Teilweise Landschaftsschutzgebiet, Wald, Wegeverbindung, Spielplatz		
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Durch den Stadtteil Holzen zieht sich eine grüne Verbindungsachse für den Fuß- und Radverkehr, die auch einen Spielplatz umfasst. Im Norden mündet diese Achse in ein kleines Waldgebiet. Die Fläche ist für die Öffentlichkeit frei zugänglich und dient vor allem den Bewohner:innen des Stadtteil Holzen als wichtige Verbindung.		
Einschätzung der Öffentlichkeit	Stellungnahmen erbeten		
Verkehrliche Anbindung	Das Gebiet ist fußläufig und mit dem Fahrrad aus den angrenzenden Ortsteilen zu erreichen. Für den motorisierten Verkehr ist die Wegeverbindung und das Waldgebiet nicht zugänglich.		
Eignung als Ruhiges Gebiet?			
Ja. Die Wegeverbindung und das Waldgebiet im Westen von Holzen bieten vor allem den Anwohnenden einen innerstädtischen Erholungsraum abseits des Kfz-Verkehrs und -Lärms. Um diese Fläche auch zukünftig vor Straßenverkehrslärm oder auch Nachverdichtung zu schützen, ist die Ausweisung als Ruhiges Gebiet empfehlenswert.			

3	Ebberg	landschaftl. geprägter Erholungsraum	135 ha
Akustisches Kriterium: Verkehrslärm < 55 dB(A)	Nicht erfüllt, da im gesamten Bereich Lärmeinwirkungen von den angrenzenden Autobahnen bestehen.		
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Nein		
Flächennutzung	Landschaftsschutzgebiet, teilweise Naturschutzgebiet, Wald		
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Das Gebiet liegt etwas außerhalb des Siedlungsbereichs östlich des Westhofener Kreuzes. Aufgrund der Lage ist es insbesondere für den Stadtteil Westhofen Einzugsgebiet. Der Ebberg ist für die Öffentlichkeit frei zugänglich.		
Einschätzung der Öffentlichkeit	Stellungnahmen erbeten		
Verkehrliche Anbindung	Durch Über- und Unterführungen der Autobahn A 1 ist das Gebiet vom Stadtteil Westhofen schnell zu erreichen.		
Eignung als Ruhiges Gebiet?			
Bedingt. Das Naturschutzgebiet und das Landschaftsschutzgebiet Ebberg stellt einen Erholungsraum dar, insbesondere für die Bewohner:innen Westhofens. Eine Ausweisung als Ruhiges Gebiet ist allerdings schwierig, da bereits eine durch den Kfz-Verkehr der Autobahnen verursachte Lärmbelastung vorliegt. Gerade deshalb ist es jedoch empfehlenswert, eine weitere Belastung zu vermeiden und bestenfalls die bestehende zu mindern.			

4	Elsebachtal	landschaftl. geprägter Erholungsraum	55 ha
Akustisches Kriterium: Verkehrslärm < 55 dB(A)	erfüllt		
Weitere anzunehmende Lärmeinflüsse	Nein		
Flächennutzung	Naturschutzgebiet		
Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit	Das Elsebachtal ist ein schmales Gebiet, welches sich allerdings über sechs Kilometer Länge erstreckt. Das Gebiet befindet sich im Südwesten von Schwerte entlang des Elsebachs. Am Elsenbach führt ein Weg entlang.		
Einschätzung der Öffentlichkeit	Stellungnahmen erbeten		
Verkehrliche Anbindung	Das Gebiet ist vor allem aus den Stadtteilen Ergste und Villigst fußläufig und mit dem Fahrrad gut zu erreichen. Von Besucher:innen mit weiterer Anreise kann die Bushaltestelle oder der Parkplatz des Elsebads genutzt werden.		
Eignung als Ruhiges Gebiet?			
Ja. Das Elsebachtal stellt einen attraktiven Erholungsraum dar, der von den Besucher:innen gerne für Wanderungen genutzt wird. Um diesen Charakter weiter zu erhalten und den bestehenden Schutz als Naturschutzgebiet zu stärken, ist die Ausweisung als Ruhiges Gebiet empfehlenswert.			

7 Maßnahmen und Strategien zur Lärmmin- derung

Aufbauend auf den Analysen, Kartierungsergebnissen und den Hinweisen aus der Öffentlichkeit wurden Strategien und Maßnahmen zur Minderung der schädlichen Lärmwirkungen durch den Straßenverkehr in Schwerte erarbeitet.

Diesbezüglich werden zunächst die langfristigen Maßnahmenstrategien, die dazu in Frage kommen, erläutert und der übliche Katalog an kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen aufgezeigt.

Im Anschluss wird Bezug zu bereits umgesetzten, bestehenden oder geplanten Konzepten und Maßnahmen genommen, die es in Schwerte gibt und die Einfluss auf den Verkehrslärm bzw. die Ausbreitung der Lärmbelastung haben können.

Abschließend werden konkrete Handlungsempfehlungen zur Reduzierung des gesundheitsschädlichen Verkehrslärms in den zuvor priorisierten Straßenabschnitten gegeben und in Steckbriefen verortet.

7.1 Maßnahmenstrategien zur Lärminderung

Unter Strategien zur Lärminderung werden Strategien verstanden, die den Straßenverkehrslärm vermeiden, verlagern und vermindern. In erster Linie ist es das Ziel, den Lärm an der Emissionsquelle zu bekämpfen, danach sind Verlagerungen oder Schutzmaßnahmen zu treffen. Unnötiger Verkehr bzw. Verkehrslärm sollen vermieden, unvermeidbarer Verkehrslärm verlagert oder durch Minderungen des Emissionsausstoßes verträglicher gestaltet werden. Maßnahmen auf der Immissionsseite (Lärmbetroffene, also z. B. Lärmschutzfenster oder -wälle) sind nicht dazu geeignet, das grundsätzliche Problem des Verkehrslärms zu lösen und sollten erst nachrangig zur Anwendung kommen. Es gilt der Grundsatz, dem Lärm möglichst an der Quelle entgegenzuwirken und nicht am Einwirkungsort.

Eine wirksame Lärminderung im Straßenverkehr setzt i. d. R. voraus, dass Maßnahmen nicht einzeln und isoliert zur Anwendung kommen. Notwendig sind vielmehr Konzepte, die auf verschiedenen Strategien aufbauen und so ein breites Spektrum an Potenzialen nutzen.

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über allgemein mögliche Maßnahmen, die zur Vermeidung, Verlagerung oder Minderung von Verkehrslärm beitragen können:

Tabelle 7: Übersicht möglicher Lärminderungsmaßnahmen

Strategie	Mögliche Maßnahmen (nach UBA 2008)
Vermeidung	<ul style="list-style-type: none"> - Stadt der kurzen Wege, Nutzungsmischung und -verdichtung - Fahrtenverlagerung: Förderung des Umweltverbundes (ÖV, Fuß, Rad) - Parkraummanagement und Park & Ride - Mobilitätsmanagement, Car Sharing, City-Maut, City-Logistik etc.
Räumliche Verlagerung und Bündelung	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsberuhigung im Nebennetz, Vorhaltung eines leistungsfähigen Hauptnetzes - Lkw-Routenpläne - Fahrverbote (für bestimmte Fahrzeuggruppen und/oder zu Tageszeiten) - Verkehrsorganisation (Abbiegeverbote, Leitsysteme, Umfahrungen etc.)
Minderung von Kfz-Lärmemissionen	<ul style="list-style-type: none"> - lärmärmere Fahrbahnbeläge (Asphalt statt Pflaster, „Flüsterasphalt“) - Senkung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten und Verkehrsberuhigung - Verstetigung des Verkehrsflusses (z. B. Grüne Welle, Verkehrsberuhigung, Kreisverkehre) - lärmärmere Fahrzeuge im ÖPNV und kommunalen Eigenbetrieben
Minderung von Lärmimmissionen	<ul style="list-style-type: none"> - Straßenraumgestalt: Abstandserhöhung Kfz-Verkehr - Gebäudefassade - Bauleitplanung: geschlossene Bauweisen, abschirmende Gebäudestellungen, Aufenthaltsräume in der lärmabgewandten Seite von Gebäuden, etc. - Schallschutzinstallationen (Wände, Wälle etc.) - passiver Schallschutz z. B. durch Schallschutzfenster

Je nachdem, wie aufwendig die Realisierung ist, haben die unterschiedlichen Maßnahmen zur Vermeidung, Verlagerung sowie Verminderung unterschiedliche Umsetzungs- bzw. Wirkungshorizonte:

- Straßenverkehrsrechtliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Fahrverbote, Tempobeschränkungen, Verstetigung des Verkehrsflusses etc.), die der räumlichen Verlagerung und Bündelung des Verkehrs sowie der Minderung der Lärmemissionen und -immissionen dienen, sind zumeist in einem kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont realisierbar.
- In Abhängigkeit von der Intensität der Infrastrukturmaßnahmen und den Planungen der jeweiligen Baulastträger sind Maßnahmen zur Verminderung sowie Verlagerung und Bündelung auch mittel- bis eher langfristigen Strategien zuzuordnen. Dies trifft bspw. auf die Bauleitplanung zu, die z. B. durch abschirmende Gebäudestellungen die Lärmimmissionen mindern kann, oder auch auf umfassende bauliche Konzepte zur Verkehrsberuhigung auf Bestandsstraßen.
- Maßnahmen zur Vermeidung besitzen oft eher einen langfristigen Umsetzungs- und damit Wirkungshorizont. Hierzu zählen Leitbilder bzw. Strategien der Stadtplanung (Stadt der kurzen Wege, Nutzungsmischung, Verdichtung etc.) und Strategien wie die Förderung des Umweltverbundes, die neben organisatorischen Aspekten zumeist mit einer nachhaltigen Anpassung der Infrastruktur verbunden sind. Die verkehrsvermeidenden Maßnahmen im Bereich des Parkraummanagements, P&R, Mobilitätsmanagement etc. sind demgegenüber durchaus mittel- bis kurzfristig umsetzbar.

Viele Maßnahmen strategischer Natur sind im städtischen Gesamtzusammenhang zu sehen.

Empfehlenswert ist daher die Etablierung eines kommunalen Planungsmanagements, in dem Lärm vermeidende/verlagernde/vermindernde Strategien und Maßnahmen im Sinne einer Lärmvorsorge obligatorisch Berücksichtigung finden. Hierzu gehört auch die integrierte Betrachtung des Lärmschutzes im Zusammenspiel mit anderen Fachplanungen und Themenfeldern wie der Stadt- und Bauleitplanung, der Verkehrsentwicklungsplanung, dem städtischen Klimaschutz oder der Verkehrssicherheit.

Eine aktive Lärmvorsorge verhilft dabei, Zusatzkosten für den Lärmschutz

- zu vermeiden, indem von Anfang an Lärm vermeidend/vermindernd geplant wird oder
- soweit möglich zu verringern, indem Lärmschutzmaßnahmen von Anfang an eingeplant werden, sodass kostenintensive Nachbesserungen entfallen.

7.1.1 Lärmvorsorge im Zusammenspiel mit anderen Planungen

Die Lärmaktionsplanung ist eine querschnittsorientierte Aufgabe mit Schnittstellen zu weiteren Plänen und Aufgaben. Beispielsweise wirken Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Regel auch positiv auf die Luftreinhaltung und die Verkehrssicherheit. Weiterhin wirken sich Lärmreduzierungen positiv auf die Qualität und das Image von Straßen oder ganzen Stadtteilen einer Kommune aus und führen zu Lageverbesserungen auf dem Wohnungsmarkt. Diese Synergieeffekte verstärken die Argumente der Lärmaktionsplanung.

Im Folgenden werden beispielhafte Maßnahmen und Synergieeffekte von anderen raumbezogenen Planungen zur Lärmaktionsplanung aufgezeigt (vgl. MUNLV 2008b):

Regionalplan:

- Ausweisung von Siedlungsbeschränkungen im Bereich lärmrelevanter Standorte
- Festlegung von Siedlungszuwächsen mit Berücksichtigung der Lärmschutzaspekte
- Ausweisung von Siedlungsflächen im Einzugsbereich des ÖPNV (Stärkung des Umweltverbundes)
- Verkehrsvermeidung durch räumliche Zuordnung von Nutzungen (z. B. von Gewerbe- und Siedlungsflächen)

Flächennutzungsplan:

- Zuordnung verträglicher Nutzungen, Ausschluss störender/lärmverursachender Nutzungen, Definition von Abstandsflächen zu Lärmquellen
- Innenentwicklung, Nutzungsmischungen, Zuordnung von Siedlungsflächen zum öffentlichen (Personennah-) Verkehr etc.: Stadt der kurzen Wege
- Darstellung von Nutzungsbeschränkungen für Flächen oder von Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umweltauswirkungen

Bebauungsplan:

- Festsetzung von Art und Maß der baulichen Nutzung, bspw. Beeinflussung der Lärmabschirmung über die Geschosshöhe
- Nutzung von Flächen für Nebenanlagen sowie Stellplätzen/Garagen und öffentlichen/privaten Grünflächen zur Lärmabschirmung
- Lärmabschirmende Gebäudestellungen, geschlossene Bauweisen
- Ausschluss oder Beschränkung von Nutzungen, um bspw. lärmerezeugende Nutzungen in Wohnbereichen zu vermeiden
- Lärmvermindernde Ausweisung/Dimensionierung von Verkehrsflächen (geschwindigkeitsreduzierende Straßenquerschnitte etc.)

Verkehrsentwicklungsplan:

- Prüfung der Lärmwirkung als Entscheidungskriterium bei Netzergänzungen
- Verkehrslenkung (z. B. Lkw-Routen) und Konzentration des Verkehrs auf möglichst wenig sensible Bereiche
- Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Beeinflussung des Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes

7.1.2 Übergeordnete, lärmrelevante Planungen und Strategien in Schwerte

Für das Gebiet der Stadt Schwerte bestehen bereits Gutachten, Konzepte und Planungen, deren Maßnahmvorschläge Wirkung auf die Lärmentwicklung (insb. des Straßenverkehrs) in der Stadt haben. Die Erkenntnisse aus den genannten Unterlagen sowie die zu erwartenden Wirkungen der Maßnahmen wurden in der darauffolgenden Maßnahmenkonzeption der Lärmaktionsplanung mit Blick auf mögliche Synergieeffekte und Wechselwirkungen berücksichtigt.

Mobilitätskonzept:

Mitte 2016 wurde ein Mobilitätskonzept mit dem Zeithorizont 2025 für die Stadt Schwerte beschlossen, welches unter anderem die Ziele des Lärmaktionsplans der Stufe 2 aufgreift. Im Mobilitätskonzept werden vielfältige Möglichkeiten genannt, um die verkehrliche Situation in Schwerte zu verbessern und die Einwohner:innen vom motorisierten Straßenverkehr zu entlasten. Dies umfasst z. B. Maßnahmen zur Reduzierung bzw. Verlagerung des motorisierten Straßen- und Schwerverkehrs und zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs im Alltagsverkehr. Straßenräumlich wurde beispielsweise die Umgestaltung der B 236 und der Hagener Straße (L 673) zu Gunsten des Umweltverbundes empfohlen.

Radverkehrskonzept:

Basierend auf dem Mobilitätskonzept wurde ein Radverkehrskonzept für die Stadt Schwerte entwickelt. Dieses wurde im August 2023 fertiggestellt und hat die Förderung des Radverkehrs zum Ziel. Den Grundstein hierfür stellte das im Mobilitätskonzept entwickelte Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr dar. In dem Radverkehrskonzept wurde für viele der im LAP be-

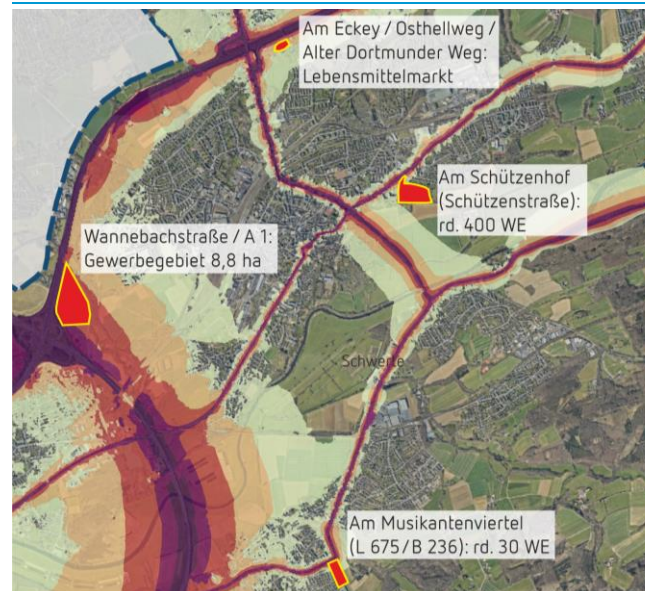
trachteten Straßen ein prioritärer Handlungsbedarf identifiziert, u. a. für die B 236 und die L 673. Bei den Maßnahmenempfehlungen in den Steckbriefen in Kapitel 7 des vorliegenden Lärmaktionsplans wird stellenweise der direkte Bezug zu den Inhalten des Radverkehrskonzepts hergestellt und durch die Abkürzung „RVK 2023“ gekennzeichnet.

Planungen Neubauprojekte:

Im Schwerter Stadtgebiet sind einige Neubauprojekte geplant, die sich an den lärmbelasteten Straßen befinden (vgl. Abbildung 9). Neben neuen Wohnungen ist auch der Bau von Gewerbeeinheiten und Nahversorgungseinrichtungen vorgesehen. Dies sind teilweise lärmsensible und teilweise lärm erzeugende Nutzungen

Für die Projekte liegen Verkehrsgutachten und teilweise eigene schalltechnische Untersuchungen vor. Für die neuen Einfamilienhäuser an der B 236 / L 672 sind beispielsweise aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen als Vorgabe für eine bauliche Umsetzung festgesetzt.

Abbildung 9: Übersicht ausgewählter Neubauprojekte



Quelle: eigene Darstellung nach Angaben der Stadt Schwerte

Straßenbaumaßnahmen:

Straßen.NRW plant ab 2026 den **Ausbau der B 236** zwischen der Schützenstraße und Am Eckey, inklusive der Erneuerung der Rechtebrücke durch die Deutsche Bahn. Der Ausbau beinhaltet die Herstellung von einem fast durchgängigen zweiten Fahrstreifen in Fahrtrichtung Dortmund. Die Optimierung der Kreuzungsbereiche hat dabei die Einrichtung einer Grünen Welle zum Ziel. Zusätzlich ist der Ausbau von Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr geplant. Der Radverkehr soll in Fahrtrichtung Iserlohn einen eigenen Radweg und in Fahrtrichtung Dortmund einen gemeinsamen Geh- und Radweg zur Verfügung gestellt bekommen.

Ab dem Frühjahr 2024 erfolgt der **Bau eines Geh- und Radwegs entlang der Hagener Straße (L 673)** zwischen der Wannebachstraße und der Hermann-von-Wanthoff-Straße / Am Kornfeld. Dieser Bau schließt eine Netzlücke im Schwerter Fuß- und Radverkehrsnetz und leistet damit einen Beitrag zur Förderung der Nahmobilität.

Im Stadtteil Ergste ist der **Bau eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Letmather Straße (B 236) und Ruhrtalstraße (L 675)** geplant.

Die Autobahn GmbH des Bundes plant einen **sechsstreifigen Ausbau der A 45** zwischen dem Autobahnkreuz Hagen und dem Westhofener Kreuz. In diesem Zuge wird zudem ein **Ersatzneubau der A 1-Brücke** über die A 45 im Westhofener Kreuz sowie der Bau eines **Überfliegers** als direkte Verbindung zwischen A 1 (Fahrtrichtung Köln) und A 45 (Fahrtrichtung Frankfurt) erfolgen. Die Umsetzung der Maßnahmen ist ab dem Jahr 2025 geplant.

7.2 Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen zur Lärminderung

Strategische und fachübergreifende Maßnahmen sind immens wichtig, stellen jedoch meist aufgrund ihrer Langfristigkeit keine Lösung für akute Lärmprobleme in der Stadt dar.

Für die konkrete Lärminderungsplanung entlang der Straßen, an denen Anwohner:innen durch eine Überschreitung der Grenzwerte betroffen sind, eignen sich Maßnahmen, die möglichst kurz- bis mittelfristig zu einer Reduzierung des Verkehrslärms führen.

Die Wirkungsweise der gängigsten und erfolgversprechendsten Handlungsansätze wird im Folgenden aufgeführt. Konkret verortete und priorisierte Empfehlungen für die einzelnen Straßenabschnitte finden sich in den Steckbriefen in Kapitel 7.2.1.

Die folgende Abbildung zeigt die Lärminderungspotenziale unterschiedlicher Maßnahmenansätze, die sich im Rahmen der Lärmaktionsplanung als gängigste und auch erfolgversprechendste Maßnahmen herausgestellt haben. Die Wirksamkeit wurde seitens des UBA untersucht.

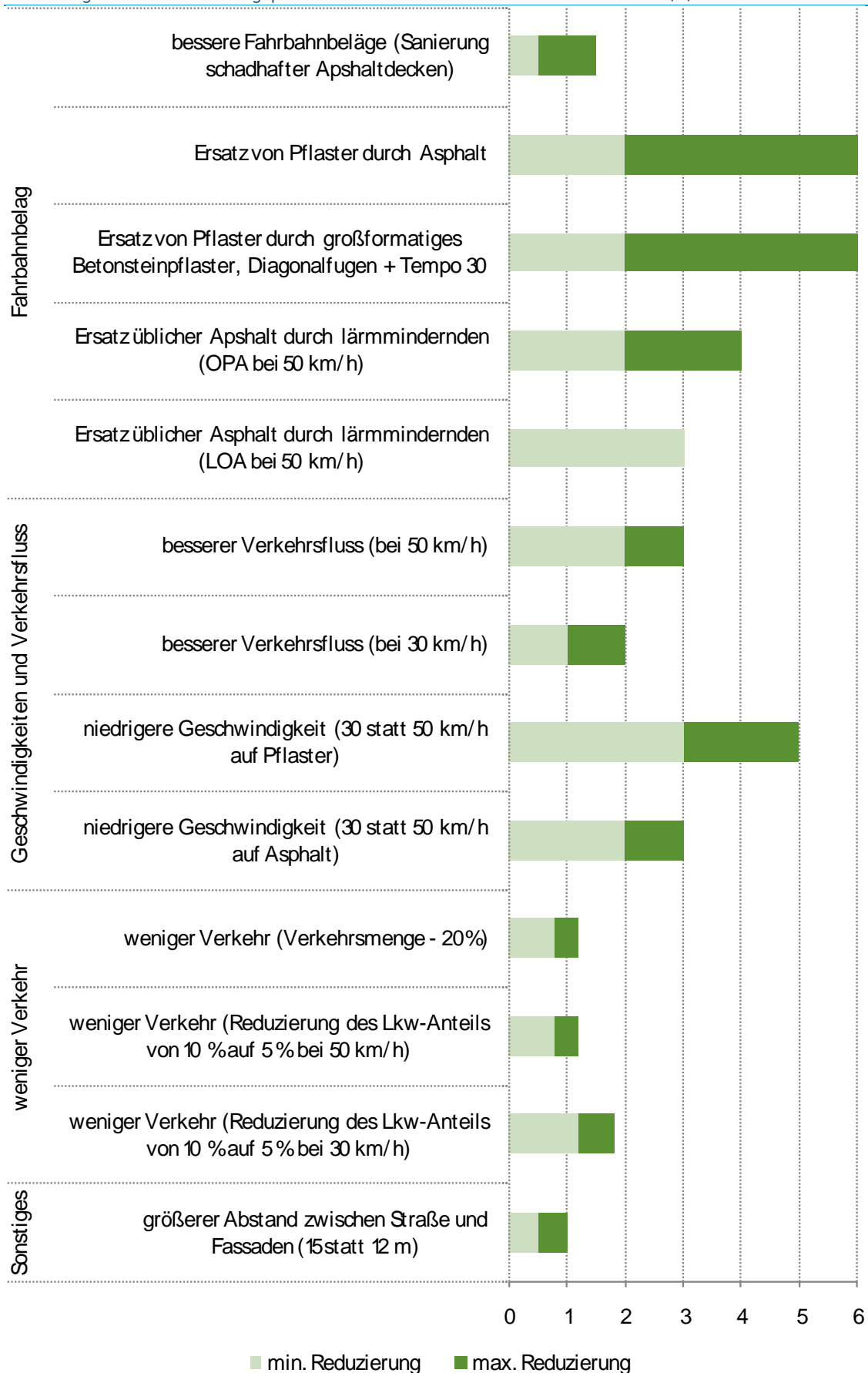
Die Hauptansatzpunkte zur kurz- bis mittelfristigen Lärmreduzierung im Straßenverkehr stellen die Handlungsfelder Fahrbahnbelag, Geschwindigkeiten und Verkehrsfluss sowie Verkehrsreduzierung dar. Aber auch Aufteilung und Gestaltung der Straßen- und Seitenräume können Einfluss auf die Lärmwirkung nehmen, indem sie z. B. die Entfernung der lärmemittierenden Fahrzeuge zur Wohnbebauung vergrößern oder durch Einbauten und Gestaltung Einfluss auf die Fahrweise und Geschwindigkeit genommen wird.

Neben diesen Maßnahmen, welche direkt an der Lärmquelle ansetzen, bieten sogenannte „passive Lärmschutzmaßnahmen“ ebenfalls Schutz vor unerwünschter Geräuschbelastung. Dazu zählen vor allem die Errichtung von baulichen Barrieren (u. a. Lärmschutzwände, Abschirmung durch neue Gebäude, Wälle und in Teilen auch Bepflanzung) und die Verbesserung der Gebäudefassaden (u. a. Lärmschutzfenster, Einhausungen von Balkonen oder auch in Teilen Fassadenbegrünung). Diese führen allerdings zu keiner „echten“ Lärmreduzierung im Sinne der Ursachenbekämpfung, sondern helfen lediglich, sensible Bereiche von der Lärmwirkung abzuschirmen. Sie können die Ausbreitung des Lärms verhindern, außerhalb der Abschirmung bleibt er jedoch bestehen.

Auch zu beachten ist – neben der tatsächlichen Minderung der Lärmbelastung durch Senkung des dB(A) – die subjektive Wahrnehmung der Betroffenen: in einem Modellversuch verringerte die Ausweisung von Tempo 30 den Lärmpegel „nur“ um 1,4 dB(A)⁷, während der Anteil der sich betroffenen Fühlenden um 26 % sank. Das Lärmempfinden der Betroffenen wird demnach nur zu etwa einem Drittel durch den objektiv messbaren Schallpegel bestimmt und zum Großteil durch andere Faktoren wie beruhigter Verkehr oder eine Erhöhung der Verkehrssicherheit (vgl. MUNLV 2008).

⁷ Eine für den Menschen wahrnehmbare Reduzierung des Lärms ist erst ab ca. 3 dB(A) erreicht.

Abbildung 10: Lärminderungspotenziale unterschiedlicher Maßnahmen in dB(A)



Quelle: Eigene Darstellung nach UBA 2008, Website Leipzig, MUNLV 2008

Die einzelnen Handlungsfelder werden im Folgenden näher – zunächst allgemeingültig – erläutert:

Sanierung/Erneuerung von Fahrbahnoberflächen und -belägen

Die Fahrbahnoberfläche hat einen maßgeblichen Einfluss auf die entstehende Lärmbelastung der Umgebung. Um Lärm zu vermeiden, sollte der Belag möglichst eben und in gutem Zustand sein. Neben der Sanierung der Fahrbahnoberflächen können ferner spezielle, lärmarme Asphaltoberflächen aufgebracht werden. Die Einsatzgebiete und Empfehlungen der unterschiedlichen Oberflächenmaterialien sind dabei zu berücksichtigen.

Die Sanierung von beschädigten Fahrbahnoberflächen erweist sich als sehr effektive Maßnahme. Insbesondere Flickstellen, Schlaglöcher oder abgesetzte Gullydeckel können schnell für störende Lärmeinwirkungen sorgen. Durch die Sanierung kann eine Lärmreduzierung von in der Regel 1-2 dB(A) erreicht werden. Bei der Planung und Priorisierung von Fahrbahnsanierungen sollte also auch die Lärmwirkung mitberücksichtigt werden, sodass die verfügbaren Mittel entsprechend eingesetzt und stark lärmbelastete Straßenabschnitte gegebenenfalls eher saniert werden können.

Der Austausch von lärmintensiven Belägen (wie z. B. Kopfsteinpflaster) kann ebenfalls sehr effektiv die Lärmwirkung optimieren. Beispielsweise kann durch einen Ersatz von Kopfsteinpflaster durch Asphalt eine Lärminderung von 3-8 dB(A) erreicht werden, bei Tempo 50 sogar zwischen 6-12 dB(A) (vgl. LAI 2012).

Bei Fahrbahnsanierungen sollte aus Gründen der Lärmreduzierung der Einsatz spezieller, lärmarmen Asphaltoberflächen geprüft werden. Aus Kostengründen empfiehlt sich der Einbau vor allem dort, wo zukünftig ohnehin die Asphaltdecke erneuert wird (bspw. aufgrund von Straßenumbaumaßnahmen, Kanalarbeiten etc.) sowie bei Neubaumaßnahmen mit anliegender Wohnbebauung. Hierzu kommen inzwischen unterschiedliche Belagstypen mit jeweils unterschiedlichen Eigenschaften (v. a. relevant sind hierbei die Kosten und Haltbarkeit) in Betracht. Am häufigsten angewendet werden offenporige Asphaltbeläge (OPA) und Asphaltbeläge mit geringen Körnungsdurchmessern (z. B. LOA 5D):

Lärmoptimierter Asphalt (LOA), oftmals als „Flüsterasphalt“ bezeichnet, bewirkt durch eine besondere Materialzusammensetzung eine Reduktion der Rollgeräusche der Reifen gegenüber bisher üblichem Asphalt. Durch den Einbau lärmoptimierten Asphalts können je nach Art des Asphalts und abhängig von der Verkehrsbelastung Lärminderungen von 2-3 dB(A) bis zu 5 dB(A) erreicht werden – in Einzelfällen auch bis zu 9 dB(A), was fast einer Halbierung des Lärms entspricht. Sinnvoll ist der Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt aber erst auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h, da darunter das Motorengeräusch das Rollgeräusch übersteigt und keine nennenswerte Lärminderung eintritt. Die Kosten liegen nur unwesentlich höher als bei bisher üblichen Asphaltdecken. Positive Erfahrungen mit LOA-Asphalten machten bisher u. a. die Städte Düsseldorf und Köln.

Außerorts (über 60 km/h) wird hingegen eher der sogenannte **offenporige Asphalt (OPA)** zur Lärminderung eingesetzt. Die lärmabsorbierende Wirkung von offenporigem Asphalt entsteht insbesondere durch zusammenhängende Hohlräume in der Asphaltdecke. Auch er besitzt ein ho-

hes Potenzial zur Lärminderung (zumeist ca. 2 bis zu 4 dB(A), kurz nach dem Einbau auch bis zu 8 dB(A)), jedoch ist seine Haltbarkeit bzw. Wirkungsdauer begrenzt (ca. 6-10 Jahre). Anfällig ist der OPA vor allem gegenüber der Verschmutzung/Verstopfung der Hohlräume. Bei niedrigen Geschwindigkeiten setzt die Selbstreinigung der Deckschicht durch den Sog der Reifen nur unzureichend ein, sodass die Hohlräume, die für den Wasserabfluss und die Reduktion der Abrollgeräusche sorgen, sich bereits nach relativ kurzer Zeit zusetzen und die Deckschicht erneuert werden müsste. Des Weiteren reagiert der OPA sehr empfindlich auf Scherbelastungen (Lenkbewegungen im Stand), wie sie vor allem an Ein- und Ausfahrten sowie in Kreuzungsbereichen durch Brems- und Beschleunigungsvorgänge insbesondere von Lkw und Bussen entstehen. Daher ist aus technischer und wirtschaftlicher Sicht die Verwendung von OPA im innerörtlichen Bereich nicht ratsam.

Neben LOA und OPA gibt es noch **weitere lärmindernde Fahrbahnoberflächen**, deren Einsatz je nach Gegebenheiten (u. a. Fahrgeschwindigkeit, Verkehrsmenge und -fluss, Schwerverkehrsanteil, Abschnittslänge) spezifische Vor- und Nachteile bieten. Dies sind z. B. lärmarme Splittmastix-Asphalte (SMA) oder dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung (DSH-V).

Bei der Auswahl des Fahrbahnoberflächenmaterials sollte auf den im Rahmen der Lärmaktionsplanung kartierten Straßen neben den wichtigen Faktoren wie Haltbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Verkehrssicherheit stets auch die Lärminderungswirkung eine Rolle spielen.

Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bedeutet im innerstädtischen Straßennetz in der Regel eine Ausweisung von Tempo 30-Strecken. Dies kann nicht nur in Wohngebieten (hier dann meist als Zonen-Beschilderung) sondern auch auf Hauptverkehrsstraßen sinnvoll sein.

Denn eine Senkung der Fahrgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h bewirkt bereits eine nachgewiesene Lärminderung von etwa 2-3 dB(A), was in etwa einer Halbierung des Verkehrsaufkommens gleichkommt. Mit Tempo 30-Ausweisungen können kurzfristig und kostengünstig deutlich messbare Lärminderungen erreicht werden. Des Weiteren ergeben sich Synergieeffekte zur Verkehrssicherheit und zur Luftreinhaltung (weniger Schadstoffausstoß der Kfz).

Soweit möglich ist eine Ausweisung von Tempo 30 ganztags vorzusehen, da auf diese Weise sowohl tagsüber als auch nachts eine Lärmreduktion eintritt. Alternativ bietet sich vor allem auf viel befahrenen Haupteinfallstraßen aber auch Tempo 30 nur nachts (22-6 Uhr) an, sofern die ganztägige Tempo 30-Ausweisung aufgrund der Bedeutung der Straße kritisch betrachtet wird. Auf diese Weise wird zumindest der während des Schlafs besonders störend und gesundheitsbeeinträchtigend wirkende Lärm verringert.

Wichtig im Zusammenhang mit Senkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist die Förderung eines angepassten Verhaltens der Autofahrer. Auf die Einhaltung von Tempo 30 sollte daher durch eine verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung (baulich oder durch Markierungen) oder durch Geschwindigkeitskontrollen bzw. Geschwindigkeitsdisplays hingewirkt werden.

Zu beachten sind jedoch auch die straßenverkehrsrechtlichen Grundlagen (v. a. die Vorgaben der StVO) und mögliche Verdrängungseffekte in das Nebennetz, sofern dort dadurch schnellere Fahrtrouten entstehen. Auch die Belange des ÖPNV und Wirtschaftsverkehrs sind vor der Ausweisung zu prüfen und bei der Entscheidung zu berücksichtigen. Die Reduzierung der Höchstgeschwindig-

keit sollte daher noch vorrangig an Straßenabschnitten mit hoher Lärmbetroffenheit in Betracht gezogen werden, wo der Gesundheitsschutz besonders in den Vordergrund rückt. Hinzu kommt die Schwierigkeit, dass die Baulast der meisten im Rahmen der Lärmaktionsplanung kartierten Hauptverkehrsstraßen nicht bei den Kommunen, sondern bei übergeordneten Trägern liegt.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften beträgt auch unter günstigen Umständen laut Gesetz grundsätzlich 50 km/h (§ 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO). Beschränkungen des fließenden Verkehrs dürfen nur dort angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht (§ 45 Abs 9 Satz 3 StVO). Weitergehend besteht die Möglichkeit, im unmittelbaren Bereich von besonders schützenswerten Einrichtungen (bspw. Kitas und Schulen) die Höchstgeschwindigkeiten auf Tempo 30 herabzusetzen (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO i. Vm. zu Zeichen 274 Rdnr. 13 VwV StVO). Diese Möglichkeit bezieht sich jedoch ausschließlich auf Einrichtungen, die sich direkt an der Straße befinden und dürfen maximal auf einer Länge von 300 m angeordnet werden. Die StVO stellt an die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit innerorts also noch sehr hohe Anforderungen⁸.

Perspektivisch wird wohl mehr möglich werden: In Form der „Initiative Lebenswerte Städte und Gemeinden“ haben sich deutschlandweit seit 2021 bereits über 1.000 Kommunen und Kreise zusammengeschlossen, die gemeinsam mehr Rechte zur Mitbestimmung einer stadtverträglichen Geschwindigkeit auch auf übergeordneten Straßen einfordern. Schwerte ist eine davon. Und langsam scheint dieser Wunsch auch auf die Bundesebene Einfluss zu nehmen, denn auch wenn der im Oktober 2023 eingebrachte Vorschlag zur Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) im Bundesrat zunächst abgelehnt wurde, ist ein erster, wichtiger Schritt getan. Auch die Belange des Umwelt- und Klimaschutzes, des Gesundheitsschutzes (hier also der direkte Lärmbezug) sowie der städtebaulichen Entwicklung wurden - nach Aussage des Bundesrates – zur Begründung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen nicht kategorisch abgelehnt. Allerdings forderte der Bundesrat vielmehr, dass die Verkehrssicherheit über all diesen Dingen stehen müsse. Inwieweit und wann es neue Möglichkeiten für Tempo 30 nun in eine Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) schaffen werden, bleibt abzuwarten.

Verstetigung des Verkehrs

Eine Verstetigung des Verkehrs verringert die Zahl der lärmintensiven Pegelspitzen (Beschleunigungsvorgänge der Kfz) und trägt somit zur Lärminderung bei. Zur Verstetigung des Verkehrs eignen sich beispielsweise „Grüne Wellen“, Anzeigen empfohlener Geschwindigkeiten oder Kreisverkehre. Durch eine Verstetigung können je nach Höhe der zulässigen Geschwindigkeiten und des Lkw-Anteils Entlastungswirkungen von 1 bis zu 3 dB(A) erreicht werden.

⁸ Vertiefend dazu auch folgende Aussage: „§ 45 IX 3 StVO modifiziert und konkretisiert die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 I StVO dahingehend, dass für die Beschränkung des fließenden Verkehrs eine Gefahrenlage vorausgesetzt wird, die – erstens – auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und – zweitens – das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter (hier insbesondere: Gesundheit der Wohnbevölkerung) erheblich übersteigt. Dies ist dann anzunehmen, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss“ (Suslin/Zilsdorf: Die Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen (NZV 2020, 407)).

Verkehrsverlagerungen und Lkw-Routenplankonzepte

Verkehrsverlagerungen dienen dazu, den Straßenverkehr durch möglichst lärmunsensible Gebiete zu leiten und die sensiblen Bereiche (bspw. Wohngebiete) zu entlasten. Hierzu eignen sich u. a. Routenausweisungen für Durchgangsverkehr, Lkw-Routenführungen und Lkw-Durchfahrtverbote (auch zeitweise) oder Parkleitsysteme.

Das Lärminderungspotenzial leitet sich direkt aus der Verkehrsmengenreduktion ab (bspw. führt eine Halbierung des Verkehrs zu einer Verringerung der Lärmbelastung um 3 dB(A)). Eine veränderte Fahrzeugzusammensetzung (bspw. Reduktion des Lkw-Anteils durch Lkw-Routenführungen) führt zu weiteren zu Lärmentlastungen. So ist innerstädtisch ein Lkw so laut wie 20 Pkw, auf Autobahnen wie fünf (vgl. LAI 2012).

Fahrbahnverengungen/Erhöhungen des Fassadenabstandes

Durch Straßenumbaumaßnahmen oder auch einfache Markierungsmaßnahmen wird der Abstand von den fahrenden Kfz zur Fassade der angrenzenden Häuser vergrößert, was i. d. R. eine Verengung der Fahrbahn zur Folge hat. Beispielsweise führt eine Verdopplung des Fassadenabstandes zur Fahrbahn mit Minderungswirkungen von 3 dB(A) zu deutlich messbaren Erfolgen und Entlastungen der Anwohnenden. Weiterhin fördern Verengungen der Fahrbahn auch ein entsprechend geschwindigkeitsangepasstes Verhalten der Autofahrer:innen, sodass zusätzlich zur Lärminderung durch eine Erhöhung des Fassadenabstandes oftmals auch der Verkehr verlangsamt und – im wahrsten Sinne des Wortes – beruhigt werden kann.

Neben Straßenraumbauten, bspw. durch eine Verbreiterung der Gehwege oder durch den Bau zusätzlicher Längsparkstände, ist eine Fahrbahnverengung bzw. Erhöhung des Fassadenabstandes auch auf einfache und kostengünstige Weise möglich – zum Beispiel durch die Markierung von Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen oder auch Schutzstreifen). Auf diese Weise ergeben sich Synergieeffekte zwischen der Lärminderungsplanung und der Radverkehrsförderung sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Schallschutzfenster und Schallschutzwände

Schallschutzfenster und -wände bzw. -wälle zählen – wie oben bereits erwähnt – zu den passiven Lärmschutzmaßnahmen. Sie kommen i. d. R. dann zur Anwendung, wenn andere Maßnahmen nicht möglich oder sinnvoll sind, wenn nur punktuell eine kleine Betroffenenzahl festzustellen ist oder wenn bereits durchgeführte oder geplante Maßnahmen keine ausreichende Lärminderung gewährleisten. Der Wirkungsgrad von Schallschutzwänden sowie -fenstern ist hoch (Lärmreduzierung um bis zu 20 dB(A) bzw. bis zu 30 dB(A)), als reine Symptombekämpfung eignen sie sich jedoch nicht zur nachhaltigen Minderung der Ursache des Verkehrslärms.

Die Kosten für Schallschutzfenster tragen zunächst die Wohnungs-/Hauseigentümer:innen. Für Straßen in der Baulast des Bundes (Autobahnen, Bundesstraßen) bestehen nach Beantragung durch die Eigentümer:innen Fördermöglichkeiten, die durch die Richtlinien für den Verkehrslärm-schutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) geregelt werden. Für Nordrhein-Westfalen gibt es ein entsprechendes Förderprogramm des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW). In einigen Kommunen gibt es darüber hinaus eigene Schallschutzfenster-Programme, die Fördergrundsätze für die in der Baulast der Kommune lie-

genden Straßen regeln. Die Förderung erfolgt in diesem Fall durch kommunale Mittel. In der Vergangenheit konnten hierzu Mittel aus dem Konjunkturpaket II verwendet werden. Bemessungsgrundlage für Schallschutzfensterprogramme sind die Lärmbelastungen, die bspw. aus der Lärminderungsplanung hervorgehen.

Im Rahmen des Einbaus von Schallschutzfenstern empfiehlt es sich für Hauseigentümer:innen, zudem eine kostenlose Beratung durch die Polizei in Bezug auf einbruchhemmende Fenster und Türen zu nutzen bzw. auch direkt auf gute Dämm- und Isolationswerte im Rahmen der energetischen Sanierung zu achten.

7.2.1 Konkrete Maßnahmen zur kurz- bis mittelfristigen Lärminderung in Schwerte (Steckbriefe)

Im Folgenden werden konkrete Maßnahmenempfehlungen für die lärmbelasteten Bereiche im Straßennetz dargestellt. Die als belastet identifizierten Straßen sind in Prioritätsstufen eingeteilt. Hierbei wurden z. T. auch benachbarte einzelne, kurze Straßenteilbereiche zu Straßenabschnitten zusammengefasst, da sich so Maßnahmen wirkungsvoller umsetzen lassen.

Nach den Straßenabschnitten an den durch das Land kartierten Hauptverkehrsstraßen, die im Rahmen der gesetzlichen Pflichtinhalte der Lärmaktionsplanung untersucht werden, werden zusätzlich Steckbriefe mit Handlungsempfehlungen für die freiwillig kartierten Straßenabschnitten aufgeführt.

Die folgenden Steckbriefe zu den einzelnen Straßenabschnitten beinhalten die Informationen aus der Lärmkartierung⁹, Daten über die tägliche Verkehrsstärke (Verkehrsbelastung DTV und Schwerverkehrsanteil) sowie eine Zusammenfassung der Anmerkungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung. Zudem werden verschiedene Informationen zum Umfeld des jeweiligen Straßenabschnitts aufgelistet, u. a. der Fassadenabstand zur Fahrbahn. Die Kategorie *gering* bedeutet dabei einen Abstand von unter 5 Meter, die Kategorie *mittel* 5 - 10 Meter und die Kategorie *groß* über 10 Meter.

Zusätzlich wurden durch den Gutachter Ortsbegehungen durchgeführt, um zu den Straßenabschnitten weitere Informationen und eigene Eindrücke zu erhalten. Hierzu gehören bspw. Bebauungsarten, Abschätzungen über Fassadenabstände und Informationen über das Parken in den Straßen sowie die Nutzung des Straßenraumes neben der Fahrbahn (z. B. Radwege). Diese Informationen bieten Anhaltspunkte über Maßnahmenpotenziale zur Lärminderung.

Zur Verbesserung der Lärmsituation wurden jeweils für den Teilabschnitt wirksame Maßnahmen vorgeschlagen. Auch der mögliche Einfluss langfristiger Maßnahmen oder übergeordneter Planungen wird benannt.

Die Maßnahmenempfehlungen, insbesondere in Bezug auf Geschwindigkeitsreduzierungen und Fahrbahnsanierungen, wurden in der Regel mit dem Hinweis auf „Prüfung“ formuliert. Die Prüfung

⁹ Angegeben sind die maximalen und mittleren Fassadenpegel je Abschnitt und die Anzahl der Betroffenen in Gebäuden – jeweils mit Fassadenpegeln über dem Beurteilungspegeln ($L_{den} > 60 \text{ dB(A)}$ / $L_{night} > 50 \text{ dB(A)}$) – und die Gesamtanzahl der Einwohner in den farblich dargestellten und dem Straßenabschnitt zugeordneten Quadranten

bezieht sich insbesondere auf die Erfüllung der dafür erforderlichen gesetzlichen und fachplanerischen Voraussetzungen. Zumeist sind zur Umsetzung weitere Prüfschritte – wie z. B. eine Lärm-berechnung nach RLS-19, eine straßenverkehrsrechtliche Prüfung sowie die Anhörung ggf. wider-sprüchlicher Belange – durchzuführen.

[Auch die Hinweise aus der Offenlage und Trägerbeteiligung sind zu bewerten und im Maßnah-menkonzept zu ergänzen.]

Die zu erwartende Maßnahmenwirkung bezüglich der Reduktion der Lärmbelastungen entlang der kartierten Straßen werden anhand von allgemein anerkannten, groben Kennwerten in den Steck-briefen abgeschätzt. Dabei ist für eine Benennung der Betroffenzahlen sowie eine Addierung der Wirkungen oft eine erneute Berechnung im Lärmmodell erforderlich.

In der Tabelle im Anhang 2 werden alle Abschnitte inkl. Maßnahmen, Wirkungs- und Kostenschät-zung auf wenigen Seiten gegenübergestellt.

Straßensteckbriefe

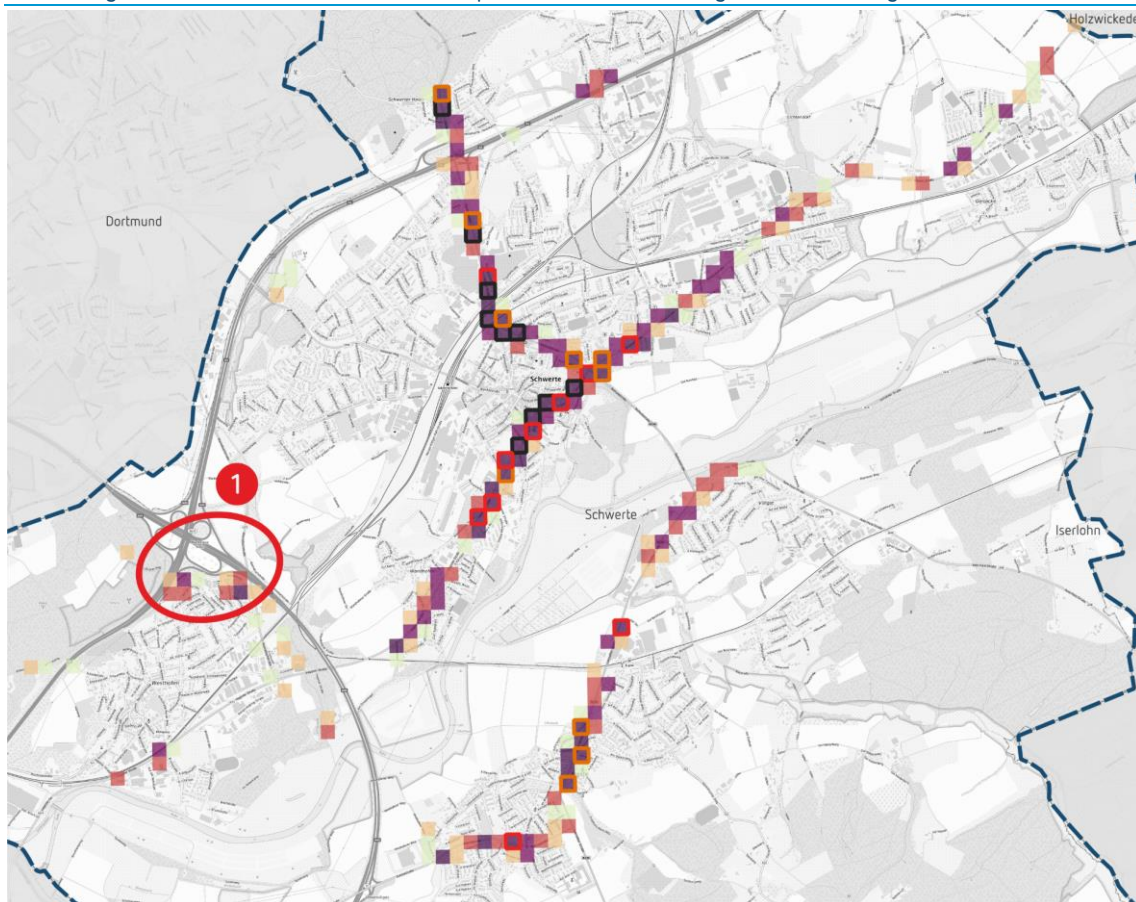
Im Folgenden werden die Straßensteckbriefe zu den Abschnitten mit konkreten Maßnahmevorschlägen zur Reduzierung der Lärmwirkung dargestellt. Sie sind gegliedert und sortiert nach Straßenklassifikation sowie räumlicher Zuordnung. Zu den Abschnitten, die bereits im Lärmaktionsplan der Stufe 2/3 kartiert wurden, sind die damaligen Maßnahmenempfehlungen aufgelistet und deren Umsetzungsstand festgehalten.

Abschnitte mit priorisiertem Handlungsbedarf entlang der Bundesautobahnen A 1 und A 45


Die beiden Autobahnen A 1 und A 45 verlaufen durch das Stadtgebiet und kreuzen sich im Westen am Westhofener Kreuz. Die A 1 besitzt sechs Fahrstreifen und wird täglich von über 70.000 Kfz befahren. Die A 45 ist bislang vierstreifig und weist im Schwerter Stadtgebiet eine tägliche Belastung von fast 90.000 Kfz auf. In der auf der Lärmkartierung des Landes basierenden HotSpot-Berechnung wurde für die Abschnitte südwestlich des Westhofener Kreuzes ein priorisierter Handlungsbedarf identifiziert, insbesondere nachts.

Viele Abschnitte der Autobahnen, die in ihrem Umfeld Siedlungsbereiche aufweisen, sind mit Lärmschutzwänden oder -wällen ausgestattet. An anderen Stellen fehlen derartige Lärmschutzmaßnahmen. Der Einfluss der Stadt Schwerte auf die Lärmreduzierung sind stark begrenzt durch die Abhängigkeit vom Baulastträger, der Autobahn GmbH des Bundes.

Abbildung 11: Nummerierte Abschnitte mit priorisiertem Handlungsbedarf entlang der Autobahnen



Quellen: Eigene Darstellung; Kartendarstellung Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html und LANUV 2023

Autobahnen (A 1 und A 45) <i>Westhofener Kreuz und angrenzende Abschnitte</i>				1	Priorität: mittel
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L_{den} >65 dB(A)	L_{night} >55 dB(A)	L_{den} >65 dB(A)	L_{night} >55 dB(A)
A1: 76.894 Kfz/d, 32,7 % A 45: 89.589 Kfz/d, 26,6 %	100 - 130 km/h	70,6 dB(A) 65,3 dB(A)	62,8 dB(A) 57,7 dB(A)	747	747
Umfeldnutzung: <ul style="list-style-type: none"> Wohnen z. T. Mischnutzung Gewerbe Bebauungsart: <ul style="list-style-type: none"> Mehrfamilienhäuser Gewerbegebäude Fassadenabstand zur Fahrbahn: <ul style="list-style-type: none"> groß Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt): <ul style="list-style-type: none"> 28 - 34 m Seitenraum: <ul style="list-style-type: none"> z. T. Lärmschutzwände 					
Anmerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung: Ein Großteil der gesammelten Beiträge thematisiert die Lärmbelastung, die durch den Kfz-Verkehr auf den Autobahnen verursacht wird. Dabei wird mehrfach darauf hingewiesen, dass die Belastung bei entsprechender Windrichtung und jahreszeitabhängig bei fehlendem Blattwerk zunimmt. Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung: Lückenschluss und Nachrüstung der Lärmschutzwände 					
Maßnahmenempfehlungen:				Wirkungsabschätzung in dB(A):	
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung der Lärmschutzkonzepte der Autobahnen und priorisierte Berücksichtigung des Lärmschutzes bei der Umsetzung der geplanten Straßenbaumaßnahmen¹⁰ (Ausbau A 45 und Überflieger), u. a. Nachrüstung der Lärmschutzwände und Prüfung der Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeiten 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	

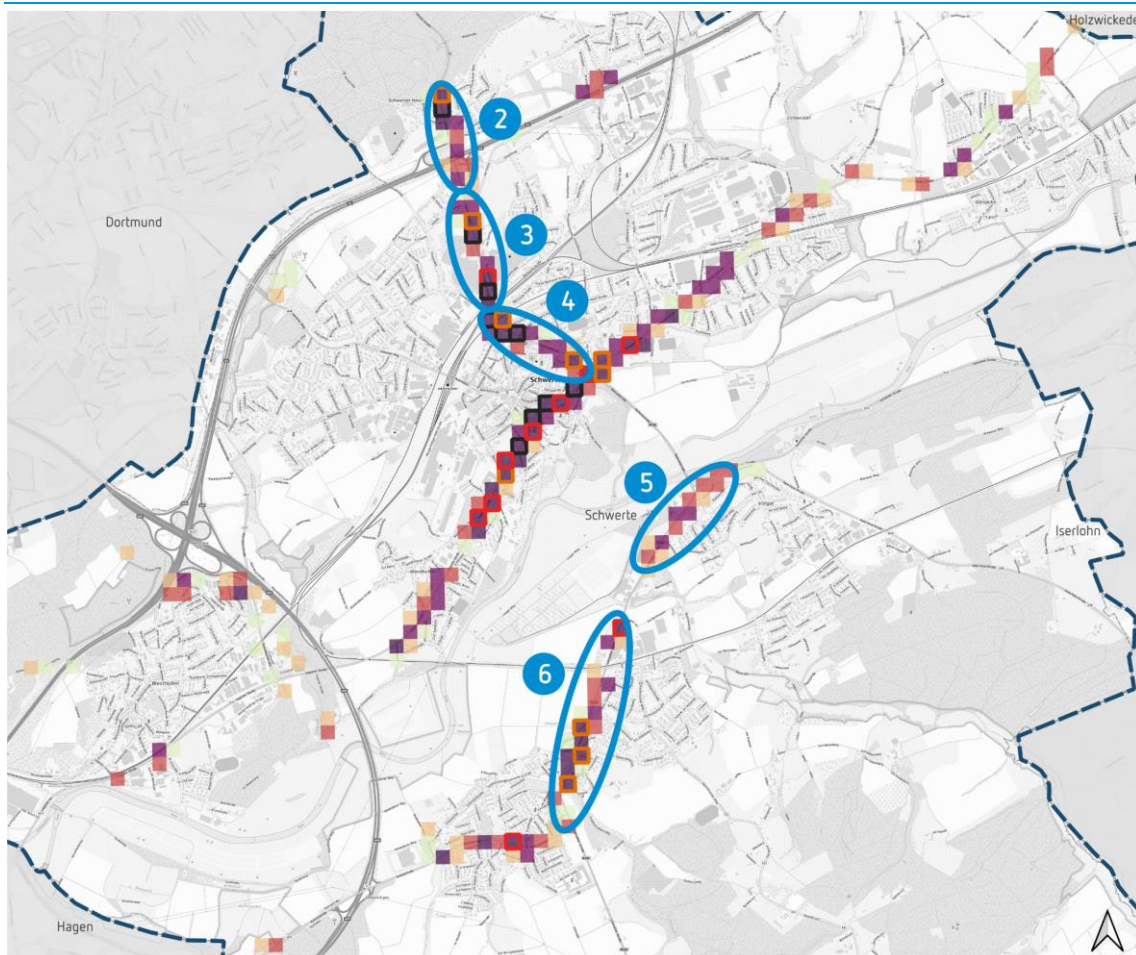
¹⁰ Für Lärmschutz beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen bestehen gesetzliche Regelungen im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Abschnitte mit priorisiertem Handlungsbedarf entlang der Bundesstraße 236


Die Bundesstraße B 236 verläuft von Norden nach Süden durch das Schwerter Stadtgebiet. Innerstädtisch trägt sie im Norden die Namen „Hörder Straße“ und „Bethunestraße“ und weist im Querschnitt einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von über 20.000 Kfz auf. Südlich der Ruhr trägt die Bundesstraße den Namen „Letmather Straße“ und wickelt im Querschnitt rund 12.000 Kfz täglich ab. Im Umfeld der B 236 befinden sich Wohnhäuser (teilweise mit Mischnutzung) und Gewerbeeinheiten.

In den Abschnitten 2, 3 und 5 liegt die B 236 innerhalb der geschlossenen Ortslage, in den Abschnitten 1 und 4 außerhalb. Auch über diese Abschnitte hinaus verursacht der Verkehr auf der B 236 Lärmbelastung, jedoch sind dort lediglich vereinzelt Personen davon betroffen. Innerorts liegen die Betroffenenzahlen höher und machen den Handlungsbedarf deutlich. Die Möglichkeiten zur Lärmreduzierung sind dabei begrenzt durch die teilweise engen Straßenquerschnitte und die Abhängigkeit vom Baulastträger.


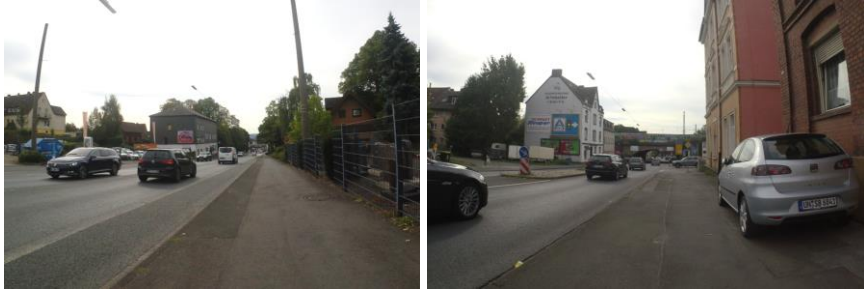
Abbildung 12: Nummerierte Abschnitte mit priorisiertem Handlungsbedarf entlang der B 236



Quellen: Eigene Darstellung; Kartendarstellung Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html und LANUV 2023



Hörder Straße (B 236) <i>Schmalzkamp bis Am Eckey</i>				2	Priorität: mittel
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L _{den} >65 dB(A)	L _{night} >55 dB(A)	L _{den} >65 dB(A)	L _{night} >55 dB(A)
27.375 Kfz/d 11,31 %	50 km/h	77,1 dB(A) 65 dB(A)	67,7 dB(A) 56,5 dB(A)	377	429
Umfeldnutzung: <ul style="list-style-type: none"> • Wohnen • Gewerbe Bebauungsart: <ul style="list-style-type: none"> • Reihen- und Mehrfamilienhäuser • Gewerbegebäude Fassadenabstand zur Fahrbahn: <ul style="list-style-type: none"> • gering bis groß Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt): <ul style="list-style-type: none"> • 14 - 18 m Seitenraum: <ul style="list-style-type: none"> • Bis A 1: Lärmschutzwand beidseitig • Ab Bergstraße/Heidestraße: Gemeinsamer Geh- /Radweg beidseitig 					
Maßnahmenempfehlungen:				Wirkungsabschätzung in dB(A):	
<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der geplanten Einrichtung einer Grünen Welle 				1-2	
<ul style="list-style-type: none"> • Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Mobilitäts- und Radverkehrskonzept (Reduktion des Kfz-Verkehrs) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	

Bethunestraße (B 236) <i>Schmalzkamp bis Am Eckey</i>	
Maßnahme aus dem LAP Stufe 2/3	Umsetzungsstand
<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung einer „Grünen Welle“ mit einer Progressionsgeschwindigkeit von 35/40 km/h. Alternativ: Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf den Abschnitten mit Wohnbebauung 	In Planung im Zuge des Ausbaus der B 236
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Sperrflächen zu begrünten Verkehrsinseln, ggf. in Verbindung mit Querungssicherungen 	Umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Bei Maßnahmen an der Verschleißschicht: Einbau eines lärmoptimierten Asphalts 	Asphaltdeckschicht aus Splittmastixasphalt SMA 8 S hergestellt

Hörder Straße (B 236) Am Eckey bis Märkische Straße				3	Priorität: mittel
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L _{den} >65 dB(A)	L _{night} >55 dB(A)	L _{den} >65 dB(A)	L _{night} >55 dB(A)
20.016 Kfz/d 6,1 %	50 km/h	75,7 dB(A) 65,4 dB(A)	66,3 dB(A) 58,2 dB(A)	286	305
Umfeldnutzung: <ul style="list-style-type: none"> Wohnen Gewerbe Bebauungsart: <ul style="list-style-type: none"> Ein- und Mehrfamilienhäuser Gewerbegebäude Fassadenabstand zur Fahrbahn: <ul style="list-style-type: none"> gering Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt): <ul style="list-style-type: none"> 11 m Seitenraum: <ul style="list-style-type: none"> Gehweg „Radverkehr frei“ beidseitig z. T. Mehrzweckstreifen z. T. Längsparken 					
					
Anmerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung: zunehmende Lärmbelästigung tagsüber und nachts, lärmzeugender Schwerverkehr (Lkw), Tempoüberschreitungen, Fahrbahnschäden, laute Beschleunigungs- und Bremsvorgänge Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung: Temporeduktion, Geschwindigkeitsmessung, Fahrbahnsanierung, Kontrolle des Lkw-Durchfahrtsverbots 					
Maßnahmenempfehlungen:				Wirkungsabschätzung in dB(A):	
<ul style="list-style-type: none"> Umsetzungen des geplanten Ausbaus inkl. Einrichtung einer Grünen Welle, Optimierung der Querungsmöglichkeiten und Bau von Radverkehrsanlagen 				1-2 ¹¹	
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung: Nächtliches Lkw-Verbot zwischen Anschlussstelle Schwerte und Bethunestr. 				1	
<ul style="list-style-type: none"> Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Mobilitäts- und Radverkehrskonzept (Reduktion des Kfz-Verkehrs) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	




¹¹ Durch den Ausbau ist von einer Zunahme des Verkehrsaufkommens auszugehen. Gleichzeitig ermöglicht eine „Grüne Welle“ die Verbesserung des Verkehrsflusses und der Ausbau von Radverkehrsanlagen sowie Querungsmöglichkeiten verbessert die Bedingungen für die Nahmobilität.

Bethunestraße (B 236) <i>Am Eckey bis Märkische Straße</i>	
Maßnahme aus dem LAP Stufe 2/3	Umsetzungsstand
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung: Nächtliches Lkw-Verbot zwischen Anschlussstelle Schwerte und Bethunestr. 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung einer „Grünen Welle“ mit einer Progressionsgeschwindigkeit von 35/40 km/h. Alternativ: Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf den Abschnitten mit Wohnbebauung 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung und ggf. Umsetzung: Verkürzung der Linksabbieger Höhe Straße am Dohrbaum und Talweg 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung und ggf. Umsetzung: Anlage von Radfahrstreifen 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Unterteilung der markierten Parkstreifen durch Baumbeete 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Sperrflächen zu begrünten Verkehrsinseln, ggf. in Verbindung mit Querungssicherungen 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Bei Maßnahmen an der Verschleißschicht: Einbau eines lärmoptimierten Asphalts 	Nicht umgesetzt



Bethunestraße (B 236) Märkische Straße bis Schützenstraße				4	Priorität: hoch
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L _{den} >65 dB(A)	L _{night} >55 dB(A)	L _{den} >65 dB(A)	L _{night} >55 dB(A)
20.016 Kfz/d 6,1 %	50 km/h	76,1 dB(A) 61,3 dB(A)	66,6 dB(A) 56,3 dB(A)	834	860
Umfeldnutzung: <ul style="list-style-type: none"> Wohnen z. T. Mischnutzung Gewerbe Bebauungsart: <ul style="list-style-type: none"> Ein- und Mehrfamilienhäuser Gewerbegebäude Fassadenabstand zur Fahrbahn: <ul style="list-style-type: none"> gering bis mittel Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt): <ul style="list-style-type: none"> 10 - 15 m Seitenraum: <ul style="list-style-type: none"> Gehweg „Radverkehr frei“ beidseitig z. T. Mehrzweckstreifen 					
					
Anmerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung: zunehmende Lärmbelästigung tagsüber und nachts, lärmzeugender Schwerverkehr (Lkw), Temporeübertretungen, Fahrbahnschäden, laute Beschleunigungs- und Bremsvorgänge Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung: Temporeduktion, Geschwindigkeitsmessung, Fahrbahnsanierung, Kontrolle des Lkw-Durchfahrtsverbots 					
Maßnahmenempfehlungen:				Wirkungsabschätzung in dB(A):	
<ul style="list-style-type: none"> Umsetzungen des geplanten Ausbaus inkl. Einrichtung einer Grünen Welle, Optimierung der Querungsmöglichkeiten und Bau von Radverkehrsanlagen 				1-2 ¹²	
<ul style="list-style-type: none"> Partieller Lärmschutz am Robert-Koch-Platz und der öffentlichen Grünflächen an der Bahrenstraße (punktuelle Verbesserungen) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung der Installation einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung (Blitzer) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Mobilitäts- und Radverkehrskonzept (Reduktion des Kfz-Verkehrs) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	

¹² Durch den Ausbau ist von einer Zunahme des Verkehrsaufkommens auszugehen. Gleichzeitig ermöglicht eine „Grüne Welle“ die Verbesserung des Verkehrsflusses und der Ausbau von Radverkehrsanlagen sowie Querungsmöglichkeiten verbessert die Bedingungen für die Nahmobilität.

Bethunestraße (B 236) <i>Märkische Straße bis Schützenstraße</i>	
Maßnahme aus dem LAP Stufe 2/3	Umsetzungsstand
<ul style="list-style-type: none">• Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Abschnitt zw. Hörder Str. und Mülmkestr.	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none">• Markierung von Radfahrstreifen in beiden Fahrtrichtungen	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none">• Ausbau der Sperrfläche im Bereich der Einmündung Mülmkestr. als Querungssicherung	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none">• Partiemer Lärmschutz am Robert-Koch-Platz und der öffentlichen Grünflächen an der Bährenstr.	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none">• Prüfung: Umbau Knotenpunkt Schützenstr./Bethunestr./Ostenstr. als Kreisverkehr	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none">• Bei Maßnahmen an der Verschleißschicht: Einbau eines lärmoptimierten Asphalts	Nicht umgesetzt

Letmather Straße (B 236) und Iserlohner Straße (L 648) Rote-Haus-Straße bis Letmather Str. 29				5	Priorität: niedrig
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L _{den} >65 dB(A)	L _{night} >55 dB(A)	L _{den} >65 dB(A)	L _{night} >55 dB(A)
12.226 Kfz/d 6,1 %	50 - 70 km/h	72,2 dB(A) 63,7 dB(A)	62,3 dB(A) 53,9 dB(A)	203	211
Umfeldnutzung: <ul style="list-style-type: none"> Wohnen Gewerbe Grünfläche Bebauungsart: <ul style="list-style-type: none"> Ein- und Mehrfamilienhäuser Gewerbegebäude Fassadenabstand zur Fahrbahn: <ul style="list-style-type: none"> gering bis mittel Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt): <ul style="list-style-type: none"> 10 m Seitenraum: <ul style="list-style-type: none"> B 236: Gehweg „Radverkehr frei“ beidseitig L 648: unbeschilderter Weg einseitig 					
 					
Maßnahmenempfehlungen:			Wirkungsabschätzung in dB(A):		
<ul style="list-style-type: none"> Einzelfallprüfung: Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Belastungsbereiche: 50 km/h von Letmather Str. 35 bis 30, 30 km/h von Letmather Str. 30 bis 9 					2-3
<ul style="list-style-type: none"> Bau einer Querungssicherung auf der Letmather Str. Höhe Einmündung Langer Weg (punktuelle Verbesserung) 			keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen		
<ul style="list-style-type: none"> Anlage eines Geh-/Radwegs zw. Einmündung Bürenbrucher Weg und Rote-Haus-Str. (RVK 2023) 			keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen		
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung: Optimierung Knotenpunkt Bethunestr./Letmather Str./ Iserlohner Str.: Rückbau des zweiten Geradeausfahrstreifen und Grünzeitverlängerung für Fußverkehr 			keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen		
<ul style="list-style-type: none"> Umbau der Sperrfläche im Bereich der Einmündung Rote-Haus-Str. mit Hochbord und Grünfläche 			keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen		
<ul style="list-style-type: none"> Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Mobilitäts- und Radverkehrskonzept (Reduktion des Kfz-Verkehrs) 			keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen		
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.) 			keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen		

Letmather Straße (B 236) und Iserlohner Straße (L 648) <i>Rote-Haus-Straße bis Letmather Str. 29</i>	
Maßnahme aus dem LAP Stufe 2/3	Umsetzungsstand
<ul style="list-style-type: none"> • Einzelfallprüfung: Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Belastungsbereiche: 50 km/h von Letmather Str. 35 bis 30 und 30 km/h von Letmather Str. 30 bis 9 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung: Optimierung Knotenpunkt Bethunestr./Letmather Str./ Iserlohner Str. Rückbau des zweiten Geradeausfahrstreifen und Grünzeitverlängerung für Fußverkehr 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Anlage eines Geh-/Radwegs zw. Einmündung Bürenbrucher Weg und Rote-Haus-Str. 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Bau einer Querungssicherung auf der Letmather Str. Höhe Einmündung Langer Weg 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Umbau aller Bushaltestellen als Buskaps 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Umbau der Sperrfläche im Bereich der Einmündung Rote-Haus-Str. mit Hochbord und Grünfläche 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Empfehlung private Maßnahmen: Ausbau von vorhandenem Sichtschutz zu Lärmschutz 	

Letmather Straße (B 236) Letmather Str. 61 bis Ruhrtaalstraße				6	Priorität: mittel
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L _{den} >65 dB(A)	L _{night} >55 dB(A)	L _{den} >65 dB(A)	L _{night} >55 dB(A)
12.226 Kfz/d 5,8 %	50 km/h	73,3 dB(A) 62,1 dB(A)	63,8 dB(A) 54,1 dB(A)	261	294
Umfeldnutzung: <ul style="list-style-type: none"> Wohnen Gewerbe Grünfläche Bebauungsart: <ul style="list-style-type: none"> Ein- und Mehrfamilienhäuser Gewerbegebäude Fassadenabstand zur Fahrbahn: <ul style="list-style-type: none"> gering bis mittel Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt): <ul style="list-style-type: none"> 9 m Seitenraum: <ul style="list-style-type: none"> Gehweg „Radverkehr frei“ beidseitig 					
					
Anmerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung: Überlastung, Stau, Tempüberschreitungen, Unfallrisiko 					
Maßnahmenempfehlungen:				Wirkungsabschätzung in dB(A):	
<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zwischen Bürenbrucher Weg und Mühlendamm, alternativ Markierungslösungen zur Schließung der Netzlücke des Radverkehrsnetzes (RVK 2023) 				2-3	
<ul style="list-style-type: none"> Bau von Querungssicherungen im Bereich der Einmündung Stahlwerk-Ergste und auf dem Abschnitt Bürenbrucher Weg bis Mühlendamm (punktuelle Verbesserungen) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung der Installation einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung (Blitzer) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Mobilitäts- und Radverkehrskonzept (Reduktion des Kfz-Verkehrs) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	

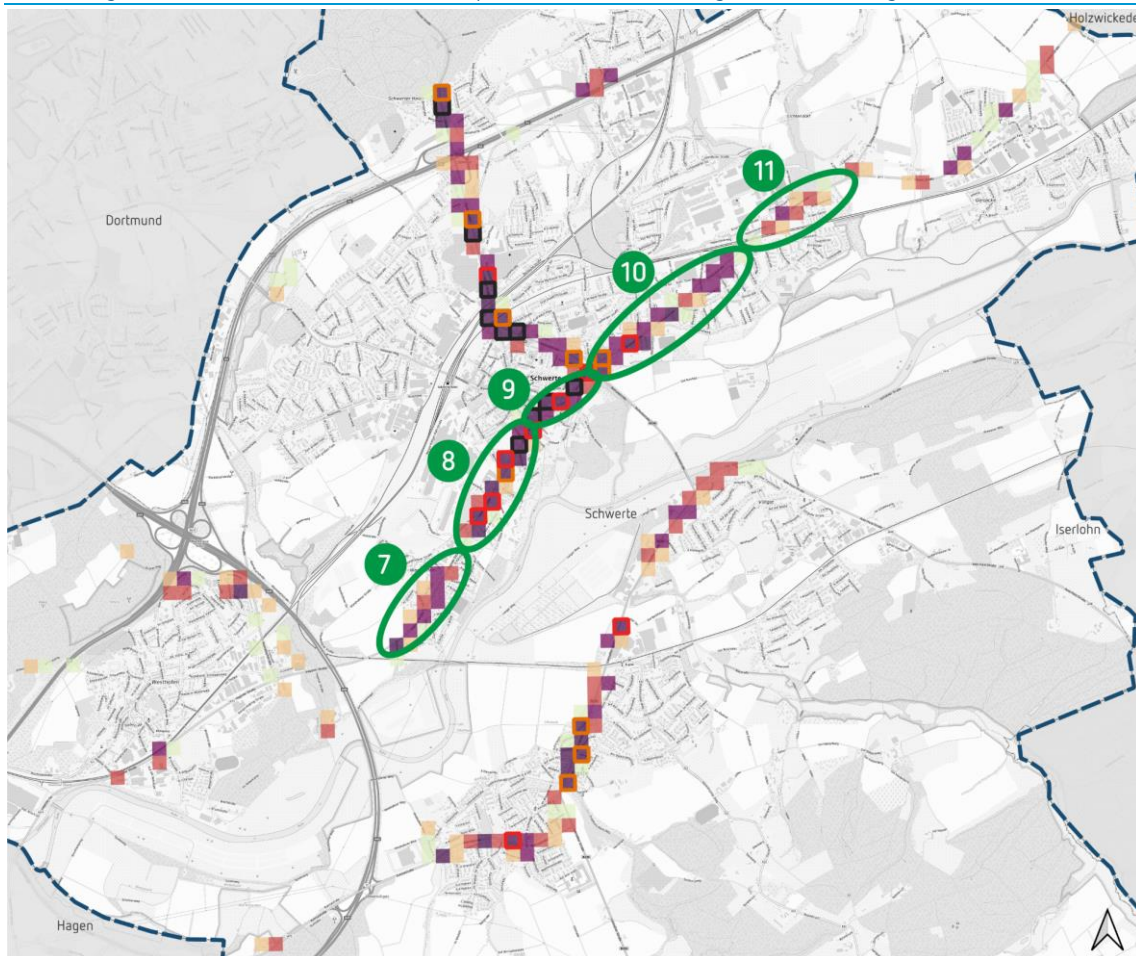
Letmather Straße (B 236) <i>Letmather Str. 61 bis Ruhrtalstraße</i>	
Maßnahme aus dem LAP Stufe 2/3	Umsetzungsstand
<ul style="list-style-type: none"> • Einzelfallprüfung: Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit zw. Einmündung Letmather Str. (Zufahrt Stahlwerk-Ergste) und Letmather Str. 40 von 50 km/h auf 30 km/h 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Beschilderung für den Radverkehr im Bereich der Einmündung Werkszufahrt und Markierung von Schutzstreifen im Bereich der Engstelle Elsenbachbrücke 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Bau einer Querungssicherung im Bereich der Einmündung Stahlwerk-Ergste 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Einzelfallprüfung: Nächtliche Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf der Ortsdurchfahrt 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Einbau von Querungssicherungen auf dem Abschnitt Bürenbrucher Weg bis Mühlendamm 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Radverkehrsführung durch den Ausbau gemeinsamer/getrennter Geh- und Radwege 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Umbau aller Bushaltestellen als Buskaps 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Deckenschichteneneruierung mit einem lärmoptimierten Asphalt 	Nicht umgesetzt

Abschnitt mit priorisiertem Handlungsbedarf entlang der Landesstraße 673



Die Landesstraße L 673 verläuft zwischen dem Südwesten und dem Nordosten des Stadtgebiets. Der durchschnittliche tägliche Verkehr beträgt im Querschnitt rund 10.000 Kfz. Südlich der B 236 trägt die Landesstraße die Namen „Hagener Straße“ und „Ostenstraße“. Nördlich der B 236 wird sie als „Schützenstraße“ bezeichnet.

Während die L 673 im südlichen und nördlichen Bereich wenig Wohnnutzung im direkten Umfeld hat, befinden sich entlang der restlichen Abschnitte Wohnhäuser o. ä. Deshalb begrenzt sich der priorisierte Handlungsbedarf auf diese Bereiche.



Abbildung 13: Nummerierter Abschnitt mit priorisiertem Handlungsbedarf entlang der L 673

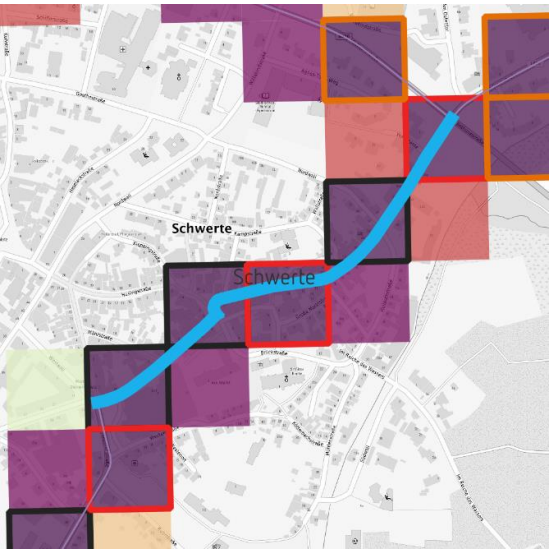





Quellen: Eigene Darstellung; Kartendarstellung Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html und LANUV 2023

Hagener Straße (L 673) Am Ochsenhügel bis Am Kornfeld				7	Priorität: niedrig	
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel		
		L _{den} >65 dB(A)	L _{night} >55 dB(A)	L _{den} >65 dB(A)	L _{night} >55 dB(A)	
9.360 Kfz/d 3,8 %	50 km/h	72,8 dB(A) 61,0 dB(A)	62,8 dB(A) 52,7 dB(A)	261	277	
Umfeldnutzung: <ul style="list-style-type: none"> Wohnen Bebauungsart: <ul style="list-style-type: none"> Reihen- und Einfamilienhäuser Fassadenabstand zur Fahrbahn: <ul style="list-style-type: none"> gering bis mittel Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt): <ul style="list-style-type: none"> 10 m Seitenraum: <ul style="list-style-type: none"> Gehweg „Radverkehr frei“ einseitig 						
						
Maßnahmenempfehlungen:				Wirkungsabschätzung in dB(A):		
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung der Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Wohnbebauung in Höhe der Straße Am Ochsenhügel von 70 km/h auf 50 km/h 					1-2	
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung der Einführung eines nächtlichen Lkw-Verbots 				1		
<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung des geplanten Geh-/Radwegs zwischen Wannebachstraße und Am Kornfeld 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen		
<ul style="list-style-type: none"> Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Mobilitäts- und Radverkehrskonzept (Reduktion des Kfz-Verkehrs) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen		
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen		





Hagener Straße (L 673) <i>Am Ochsenhügel bis Am Kornfeld</i>	
Maßnahme aus dem LAP Stufe 2/3	Umsetzungsstand
<ul style="list-style-type: none">• Einzelfallprüfung: Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Wohnbebauung in Höhe der Straße Am Ochsenhügel von 70 km/h auf 50 km/h	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none">• Einzelfallprüfung: Einführung nächtliches Lkw-Verbot	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none">• Markierung von Schutzstreifen (alternativ Einrichtung selbstständiger Geh-/Radweg)	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none">• Deckenschichternewerung mit einem lärmoptimierten Asphalt	Nicht umgesetzt

Hagener Straße (L 673) Am Kornfeld bis Werner-Steinem-Platz				8	Priorität: hoch
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L_{den} >65 dB(A)	L_{night} >55 dB(A)	L_{den} >65 dB(A)	L_{night} >55 dB(A)
9.360 Kfz/d 3,8 %	50 km/h	72,5 dB(A) 60,7 dB(A)	62,9 dB(A) 54,2 dB(A)	585	585
Umfeldnutzung: <ul style="list-style-type: none"> Wohnen z. T. Mischnutzung Gewerbe Bebauungsart: <ul style="list-style-type: none"> Ein- und Mehrfamilienhäuser Gewerbegebäude Fassadenabstand zur Fahrbahn: <ul style="list-style-type: none"> gering Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt): <ul style="list-style-type: none"> 10 m Seitenraum: <ul style="list-style-type: none"> Gehweg „Radverkehr frei“ beidseitig z. T. Längsparken 					
					
Maßnahmenempfehlungen:				Wirkungsabschätzung in dB(A):	
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung der Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h für den Abschnitt Beckestraße bis Werner-Steinem-Platz 					2-3
<ul style="list-style-type: none"> Umverteilung des Parkens und Markieren von Schutzstreifen auf der Fahrbahn (RVK 2023) 				1-2	
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung der Installation einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung (Blitzer) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Mobilitäts- und Radverkehrskonzept (Reduktion des Kfz-Verkehrs) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	

Hagener Straße, Ostenstraße (L 673) Werner-Steinem-Platz bis Bethunestraße				9	Priorität: hoch		
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel			
		L_{den} >65 dB(A)	L_{night} >55 dB(A)	L_{den} >65 dB(A)	L_{night} >55 dB(A)		
9.360 Kfz/d 3,8 %	30 km/h (Hagener Str.), 50 km/h (Ostenstr.)	73,0 dB(A) 59,9 dB(A)	63,1 dB(A) 56,0 dB(A)	720	759		
Umfeldnutzung: <ul style="list-style-type: none"> Wohnen z. T. Mischnutzung Bebauungsart: <ul style="list-style-type: none"> Mehrfamilienhäuser Fassadenabstand zur Fahrbahn: <ul style="list-style-type: none"> gering Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt): <ul style="list-style-type: none"> 5 m – 10 m Seitenraum: <ul style="list-style-type: none"> tlw. Gehweg „Radverkehr frei“ z. T. Längsparken 							
							
Maßnahmenempfehlungen:				Wirkungsabschätzung in dB(A):			
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung der Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit: Hagener Straße: 20 km/h (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) Ostenstraße: 20 km/h (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich), alternativ 30 km/h 					2-3		
<ul style="list-style-type: none"> Ostenstraße: Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr, Markieren eines Schutzstreifens entgegen der Fahrtrichtung, Markieren von Rad-Piktogrammen in Fahrtrichtung (RVK 2023) 					1-2		
<ul style="list-style-type: none"> Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Mobilitäts- und Radverkehrskonzept (Reduktion des Kfz-Verkehrs) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen			
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen			

Schützenstraße (L 673) Bethunestraße bis Bahnunterführung				10	Priorität: mittel
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L_{den} >65 dB(A)	L_{night} >55 dB(A)	L_{den} >65 dB(A)	L_{night} >55 dB(A)
11.673 Kfz/d 6,8 %	50 km/h	73,5 dB(A) 60,0 dB(A)	63,5 dB(A) 53,6 dB(A)	477	492
Umfeldnutzung: <ul style="list-style-type: none"> Wohnen z. T. Mischnutzung Gewerbe Bebauungsart: <ul style="list-style-type: none"> Mehrfamilienhäuser Gewerbegebäude Fassadenabstand zur Fahrbahn: <ul style="list-style-type: none"> gering bis mittel Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt): <ul style="list-style-type: none"> 8 m Seitenraum: <ul style="list-style-type: none"> gemeinsamer Geh-/Radweg beidseitig z. T. Längsparken 					
					
Anmerkungen: <ul style="list-style-type: none"> Mängel aus der Öffentlichkeitsbeteiligung: lärmzeugender Schwerverkehr (Lkw), Fahrbahnschäden Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung: Flüsterasphalt, Umgehungsstraße 					
Maßnahmenempfehlungen:				Wirkungsabschätzung in dB(A):	
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung der Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zw. Bethunestraße und Einmündung Hermannstraße 				2-3	
<ul style="list-style-type: none"> Einzelfallprüfung: Einführung nächtliches Lkw-Verbot 				1	
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung der Anlage von Fußgängerüberwegen im Bereich der Querungssicherungen zw. Bethunestraße und Lohbachstraße (punktuelle Verbesserungen) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung der getrennten Pflasterung im Seitenraum und der Aufhebung der Benutzungspflicht des Radwegs (RVK 2023) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> Beidseitige Einrichtung von Dialog-Displays zur Einhaltung der zul. Höchstgeschwindigkeit zw. Klewitzweg und Luise-Hoffmann-Str. 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Mobilitäts- und Radverkehrskonzept (Reduktion des Kfz-Verkehrs) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	

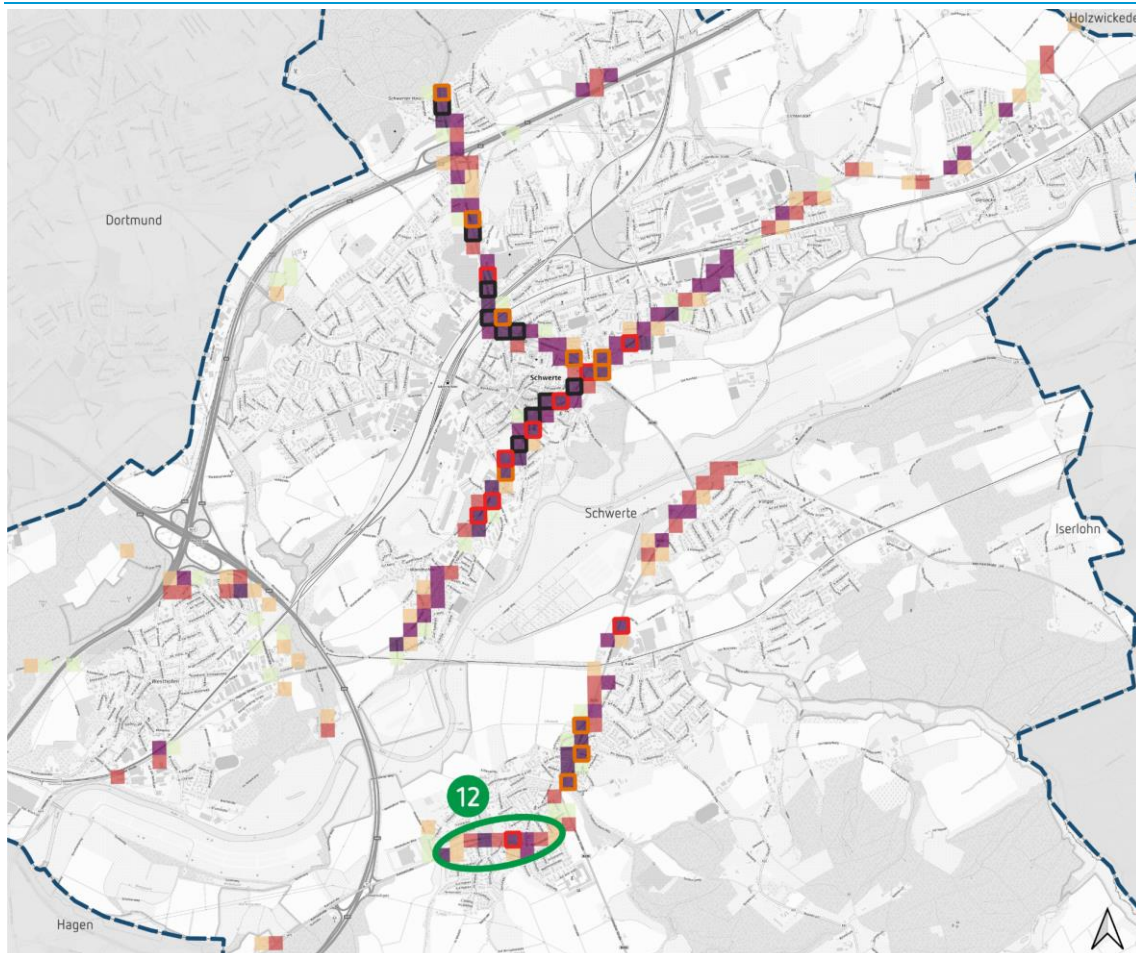
Schützenstraße (L 673) <i>Bethunestraße bis Bahnunterführung</i>	
Maßnahme aus dem LAP Stufe 2/3	Umsetzungsstand
<ul style="list-style-type: none"> • Einzelfallprüfung: Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h zw. Knotenpunkt Schützenstr./Bethunestr./Ostenstr. und Einmündung Hermannstraße 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Einzelfallprüfung: Einführung nächtliches Lkw-Verbot 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung: Anlage von Fußgängerüberwegen im Bereich der Querungssicherungen zw. Knotenpunkt Schützenstr./Bethunestr./Ostenstr. und Kreisverkehr Schützenstr./Lohbachstr. 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung: Umbau von Knotenpunkt Schützenstr./Bethunestr./Ostenstr. als Kreisverkehr 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Wegweisung für den Radverkehr an der Grünstr. zur Führung des Radverkehr auf die Parallelroute, Verbesserung der Radverkehrsführung im Knotenpunktbereich 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Beidseitige Einrichtung von Dialog-Displays zur Einhaltung der zul. Höchstgeschwindigkeit zw. Klewitzweg und Luise-Hoffmann-Str. 	Nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> • Empfehlungen für private Investitionen: Passiver Lärmschutz in Form von Balkonverglasung bzw. bauliche Schließung der Grundstücke auf der straßenzugewandten Seite 	

Schützenstraße (L 673) Bahnunterführung bis Unnaer Straße				11	Priorität: niedrig
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L_{den} >65 dB(A)	L_{night} >55 dB(A)	L_{den} >65 dB(A)	L_{night} >55 dB(A)
11.673 Kfz/d 6,8 %	50 km/h	72,1 dB(A) 62,5 dB(A)	62,0 dB(A) 53,5 dB(A)	123	125
Umfeldnutzung: <ul style="list-style-type: none"> • Wohnen • Gewerbe Bebauungsart: <ul style="list-style-type: none"> • Einfamilienhäuser • Gewerbegebäude Fassadenabstand zur Fahrbahn: <ul style="list-style-type: none"> • gering bis mittel Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt): <ul style="list-style-type: none"> • 8 m – 12 m Seitenraum: <ul style="list-style-type: none"> • z. T. unbeschilderter Weg einseitig 					
  					
Maßnahmenempfehlungen:				Wirkungsabschätzung in dB(A):	
<ul style="list-style-type: none"> • Neubau von Radverkehrsanlagen zur Schließung der Netzlücke des Radverkehrsnetzes (RVK 2023) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> • Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Mobilitäts- und Radverkehrskonzept (Reduktion des Kfz-Verkehrs) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.) 				keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen	




Abschnitte mit priorisiertem Handlungsbedarf entlang der Landesstraße 675

Die Landesstraße L 675 verläuft südwestlich im Stadtgebiet und schließt an die B 236 an. Sie trägt den Namen „Ruhrtalstraße“ und weist im Querschnitt einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von rund 13.000 Kfz auf. Entlang der L 675 befinden sich lediglich im östlichen Abschnitt Wohnhäuser. Demnach beschränkt sich der Handlungsbedarf auf diesen Bereich.

Abbildung 14: Nummerierte Abschnitte mit priorisiertem Handlungsbedarf entlang der L 675



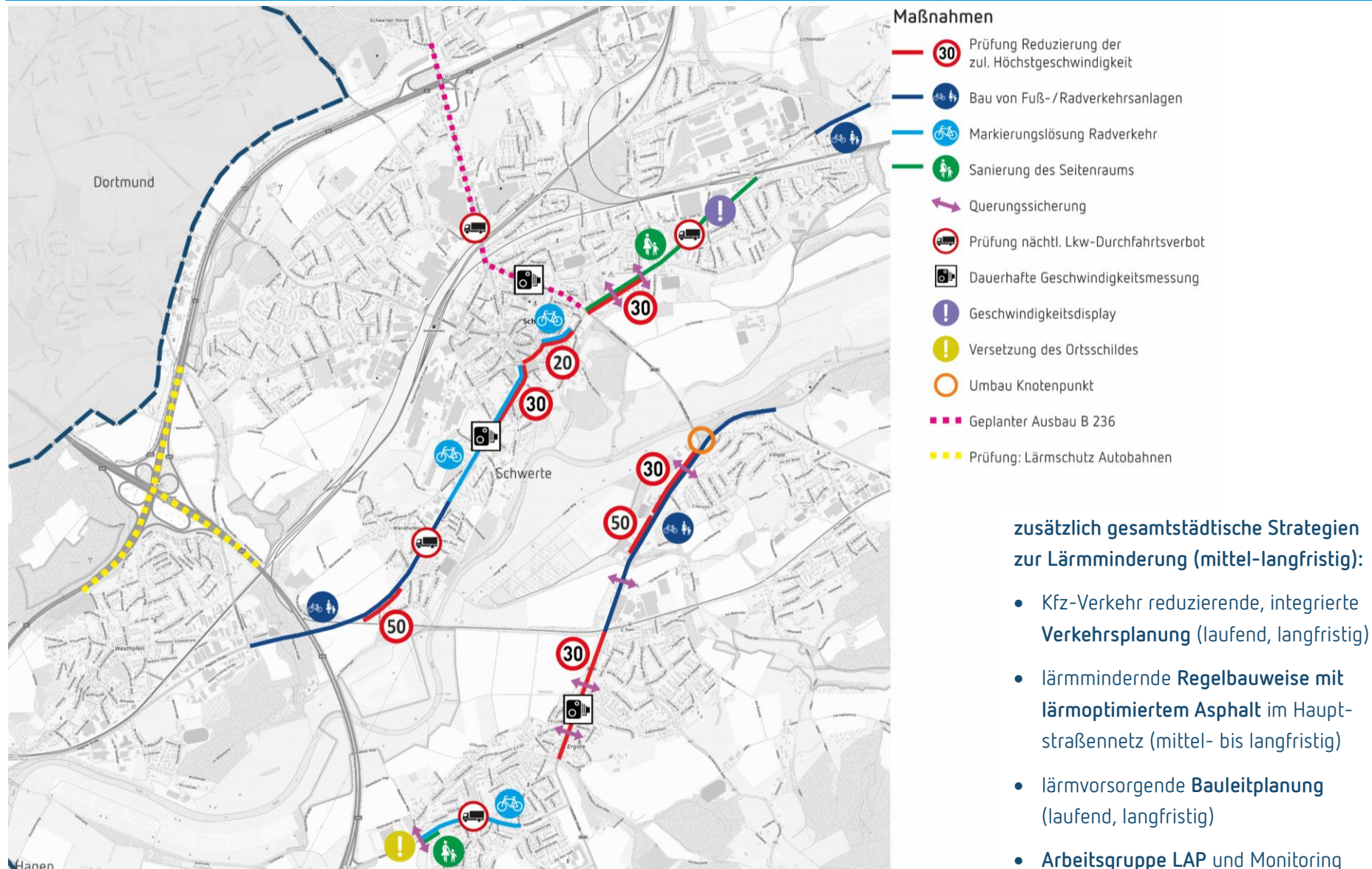
Quellen: Eigene Darstellung; Kartendarstellung Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html und LANUV 2023

Ruhrtalstraße (L 675) <i>Letmather Straße bis Unterdorfstraße</i>				12	Priorität: mittel
Kfz-Belastung und Schwerverkehrsanteil in % am Tag	zul. Höchst- geschwindigkeit	max. Fassadenpegel, mittlerer Fassadenpegel		Anzahl Betroffene über Beurteilungspegel	
		L_{den} >65 dB(A)	L_{night} >55 dB(A)	L_{den} >65 dB(A)	L_{night} >55 dB(A)
12.960 Kfz/d 6,0 %	50 km/h 30 km/h am Kreisverkehr	72,2 dB(A) 62,0 dB(A)	62,2 dB(A) 53,4 dB(A)	452	478
Umfeldnutzung: <ul style="list-style-type: none"> Wohnen Bebauungsart: <ul style="list-style-type: none"> Reihen- und Einfamilienhäuser Fassadenabstand zur Fahrbahn: <ul style="list-style-type: none"> gering bis mittel Fahrbahnbreite (Regelquerschnitt): <ul style="list-style-type: none"> 8 m – 10 m Seitenraum: <ul style="list-style-type: none"> unbeschilderter Weg z. T. beidseitig 					
 					
Maßnahmenempfehlungen:			Wirkungsabschätzung in dB(A):		
<ul style="list-style-type: none"> Markierungslösungen für den Radverkehr zwischen Kirchstraße und Unterdorfstraße (alternativ Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zur Schließung der Netzlücke des Radverkehrsnetzes) (RVK 2023) 			1-2		
<ul style="list-style-type: none"> Einzelfallprüfung: Einführung nächtliches Lkw-Verbot 			1		
<ul style="list-style-type: none"> Bau einer Querungssicherung im Bereich Unterdorfstraße (punktuelle Verbesserung) 			keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen		
<ul style="list-style-type: none"> Ausbau von Gehwegen zw. Unterdorfstr. und der Straße Im Winkel 			keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen		
<ul style="list-style-type: none"> Versetzung des Ortsein-/-ausgangsschildes an den Rand der geschlossenen Bebauung 			keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen		
<ul style="list-style-type: none"> Konzepte zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs u. a. Mobilitäts- und Radverkehrskonzept (Reduktion des Kfz-Verkehrs) 			keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen		
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung passiver Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster, Balkoneinhausungen etc.) 			keine rechnerische Reduktion der Anzahl an Betroffenen		

Ruhrtalstraße (L 675) <i>Letmather Straße bis Unterdorfstraße</i>	
Maßnahme aus dem LAP Stufe 2/3	Umsetzungsstand
• Einzelfallprüfung: Umbau Knotenpunkt Ruhrtalstr./Kirchstr./Gill Str. als Kreisverkehr	Nicht umgesetzt
• Markierung von Schutzstreifen in beide Fahrtrichtungen (Abschnitt Kirchstr. bis Unterdorfstr.)	Nicht umgesetzt
• Einzelfallprüfung: Einführung nächtliches Lkw-Verbot	Nicht umgesetzt
• Bau einer Querungssicherung im Bereich Unterdorfstr.	Nicht umgesetzt
• Prüfung: Verbesserte ÖPNV-Anbindung im Zuge der Entwicklung der Thüner Wiese	Nicht umgesetzt
• Ausbau von Gehwegen zw. Unterdorfstr. und der Straße Im Winkel	Nicht umgesetzt
• Versetzung des Ortsein- / -ausgangsschildes an den Rand der geschlossenen Bebauung	Nicht umgesetzt
• Empfehlung für private Maßnahmen: Ausbau vorhandenem Sichtschutz zu Lärmschutz	

Zusammenfassend zeigt die Karte alle zuvor aufgeführten Straßenabschnitte sowie die dort empfohlenen Maßnahmen (siehe auch Tabelle im Anhang 2):

Abbildung 15: Überblick über die Maßnahmen entlang der Abschnitte mit priorisiertem Handlungsbedarf



Quellen: Eigene Darstellung; Kartendarstellung Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html und LANUV 2023

7.3 Mittel- bis langfristige Maßnahmen zur Lärminderung

Im Folgenden werden Maßnahmen zur Lärminderung vorgestellt, die gegebenenfalls nicht in den nächsten 5 Jahren (bis zur Erstellung eines neuen LAPs) zu realisieren bzw. in ihrer Wirkung zu greifen sind, jedoch mittel- bis langfristig anzustreben sind.

Für künftige Infrastrukturmaßnahmen ist **mittel- bis langfristig die lärmindernde Regelbauweise mit lärmoptimiertem Asphalt im Hauptstraßennetz** zu empfehlen. Basierend auf bisherigen Erkenntnissen über die Bauweisen ist die Verwendung von OPA innerörtlich nicht ratsam. Stattdessen sollte, insbesondere bei Fahrbahnerneuerung, der Einsatz von LOA oder anderen lärmindernden Fahrbahnoberflächen geprüft und der aktuelle Stand der Forschung berücksichtigt werden (vgl. Kapitel 7.1).

Zu den **mittel- bis langfristigen Strategien** der Lärminderung gehört die konsequente Berücksichtigung des Lärmschutzes in allen lärmrelevanten Planungen (siehe Kapitel 7.1). Hierzu gehören insbesondere die Berücksichtigung von Lärmemissionen und -immissionen im Flächennutzungsplan und zugehörigen Umweltbericht, bei der Neuaufstellung oder Änderung von Bebauungsplänen, in der Flächennutzungsplanung sowie bei konkreten verkehrsintensiven Einzelvorhaben.

Flächenneudarstellungen/-änderungen in Bauleitplänen sollten bspw.

- auf ihre Sensibilität hinsichtlich des Lärms und ihre Lage im Bereich bestehender Lärmbelastungen überprüft werden,
- hinsichtlich ihrer Lärmwirkungen (bspw. durch Quell- und Zielverkehre auf die Umgebung) untersucht werden,
- im Falle von Wohngebieten oder sonstigen wichtigen Quellen/Zielen des Verkehrs möglichst an den ÖPNV-Achsen orientiert werden,
- durch eine verstärkte Mischnutzung, Innenentwicklung und Orientierung zu wichtigen Infrastrukturen (bspw. Güter des täglichen Bedarfs, Bildung) zu einer Stadt der kurzen Wege beitragen.

Des Weiteren sollte von Seiten der Stadt eine **zukunftsorientierte und integrierte Verkehrsentwicklung gemäß des bestehenden Integrierten Mobilitätskonzepts** angestrebt werden, die auf eine Stärkung des ÖPNV, des Radverkehrs und Fußverkehrs setzt, eine leistungsfähige, jedoch verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs vorsieht (innerstädtische Verkehrsberuhigung) sowie ein verstärktes Mobilitätsmanagement zum Ziel hat.

Diese Zielfelder tragen zur **Vermeidung und Verringerung des Kfz-Verkehrs** bei und verhelfen zu einer verträglicheren Abwicklung des weiterhin nötigen Verkehrs. Verringerungen des Kfz-Verkehrsaufkommens und Verkehrsberuhigungen wirken direkt lärmindernd.

7.4 Wirksamkeitsanalyse und finanzielle Informationen

Zur Bewertung der im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen sollen entsprechend den in der Anlage zur Umgebungslärmrichtlinie genannten Mindestanforderungen – soweit möglich – Schätzwerte für die Reduzierung der Lärmbelastung aufgrund der angesetzten Maßnahmen und zur veränderten Zahl der betroffenen Personen formuliert werden.

Dabei gehen nicht alle relevanten Minderungsparameter in die Berechnungen der Lärmkartierung ein, obwohl die Maßnahmen durchaus eine konkrete Entlastung der Bevölkerung darstellen können. So werden z. B. in der Lärmkartierung keine Lärmfolgen durch ggf. häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen berücksichtigt. Maßnahmen zur Geschwindigkeitskontrolle, wie Blitzanlagen oder Lärmdisplays, aber auch die Reparatur klappernder Kanaldeckel und passiver Lärmschutz am Gebäude (z. B. Fenster) haben im Rechenmodell also keine Auswirkung auf die Pegelwerte und Betroffenenzahlen.

Auch verkehrsreduzierende, gesamtstädtische Konzepte oder Planungen zu alternativen Verkehrsmitteln (z. B. ein neuer Radweg) sind in ihrer Wirkung auf die Kfz-Verkehrsmenge eines konkreten Straßenraums schwer zu beziffern.

Für die klassischen Maßnahmen der Lärmaktionsplanung (u. a. Temporeduzierung, Fahrbahnoberflächen, Verbreiterung der Seitenräume) gibt es hingegen gut erforschte Erfahrungswerte zu den zu erwarteten Wirkungsspannen. Auch hier bleibt jedoch die genaue Wirkung abhängig von sehr vielen individuellen, lokalen Faktoren, sodass es sich insgesamt um grobe Schätzungen handelt.

Ferner wird die Wirkung auf alle Menschen entlang der kartierten Abschnitte, die nicht von Lärmpegeln über den kartierten Grenzwerten und Beurteilungspegeln betroffen sind, außer Acht gelassen. Diese könnte – sofern viele Personen niedrigen Lärmpegeln ausgesetzt sind – in Summe durchaus relevant sein.

Insgesamt wird durch die allein rechnerische Wirkungsermittlung die tatsächliche Lärmentlastung tendenziell also eher unterschätzt, die verfügbaren **Möglichkeiten im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind jedoch begrenzt.**

Wirkungsschätzung

Im Folgenden wurden die zu erwartenden Wirkungen der in Kapitel 7.2.1 empfohlenen Maßnahmen zusammengefasst dargestellt. Wie eingangs beschrieben, werden dabei nicht alle Maßnahmen rechnerisch berücksichtigt, sondern nur diejenigen, die im Rahmen der Lärmkartierung eine berechenbare Wirkung erzielen und für die grobe Wirkungsspannen bekannt sind.

Da keine erneute Berechnung der Lärmkartierung für den Maßnahmenfall erfolgte, konnte zudem keine rechnerische Beurteilung möglicher Maßnahmenkombinationen und Wechselwirkungen erfolgen. Denn die für eine Einzelmaßnahme benannten Wirkungswerte und -spannen sind in der Regel nicht durch schlichte Addition zu kombinieren. Auch hier wirken vielfältige Aspekte mit ein (z. B. Lärmreflexionen oder die logarithmische Pegelskala).

Ohne eine erneute Berechnung ist außerdem keine Aussage zur konkreten Reduktion der Betroffenenzahlen möglich. Hinweise bieten hier allerdings die in den Steckbriefen benannten maximalen Fassadenpegel und Betroffenenzahlen, auf die eine Entlastung wirken könnte.

Kostenschätzung und finanzielle Einordnung

Außerdem wird der zu erwartenden Wirkung eine Schätzung der aus derzeitiger Sicht für die Umsetzung der Maßnahmen abzusehenden Kosten gegenübergestellt. Dies kombiniert ergibt das Kosten-Wirkungsverhältnis, welches eine der Grundlagen der Bewertung und Abwägung sein soll.

Zur Abschätzung der Kosten wurden folgende, grobe Kostensätze verwendet. Dargestellt sind die reinen Planungs-, Installations- bzw. Baukosten der berechneten Maßnahmen. Es handelt sich um eine sehr grobe Vorabschätzung ohne Kenntnis der genauen Umsetzungsdetails. Auch wurden die Maßnahmen für die jeweils komplette Länge der Straßenabschnitte kalkuliert, es handelt sich also um Maximalwerte. Kosten für die eventuellen Optimierungsmaßnahmen an Lärmschutzwänden wurden nicht kalkuliert. Folgende pauschale Kostenansätze wurden verwendet:

- Fahrbahnsanierung: Länge [m] * Fahrbahnbreite [m] * 100 €
- Sanierung Seitenraum: Länge [m] * Breite [m] * 80 €
- Umsetzung Fuß-/Radverkehrsanlage: Länge [m] * 2 m Breite * 200 €
- Markierungslösung Radverkehr: Länge [m] * 60 €
- Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit (Grundprüfung und Beschilderung): ca. 5.000 €
(ohne Kosten für zusätzliche Lärmberechnungen, z. B. nach RLS-19)
- Installation einer dauerhaften Geschwindigkeitsmessung: ca. 80.000 €
- Geschwindigkeits-/Lärmdisplay: ca. 2.000 €
- Lkw-Durchfahrtsverbot (Grundprüfung und Beschilderung): ca. 3.000 €
- Verstetigung des Verkehrsflusses (Kosten zur Umrüstung einer Ampelanlage): ca. 20.000 €
- Ausbau B 236: ca. 17.000.000 €

Tabelle 8: Zusammenfassung der Maßnahmenwirkung, -kosten und Betroffenen

Straße	geschätzte Gesamtkosten der einbezogenen Maßnahmen	geschätzte Minderungswirkung (Spannen der Einzelmaßnahmen, nicht addierbar)	Σ Betroffene (im Bestand)	
			L _{den} >65 dB	L _{night} >55 dB
A1 und A 45 Westhofener Kreuz und angrenzende Ab- schnitte	k. A.	nicht rechenbar	747	747
B 236 Hörder Straße, Bethunestraße, Letmather Straße	ca. 1.348.000 €	-1-2 dB durch Einrichtung einer Grünen Welle -1 dB durch Prüfung: Nächtliches Lkw-Verbot -2-3 dB durch abschnittsweise Tempo 50 bzw. 30 zzgl. Geschwindigkeitsmessungen, partieller Lärmschutz, Querungs-sicherungen, ab- schnittsweise Anlage eines Geh- /Radwegs, Optimierung Knotenpunkt, Umbau von Sperr- flächen	1.961	2.099
<i>Geplanter Ausbau:</i>	<i>ca. 17.000.000 €</i>	<i>-1-3 dB durch Verbesserung des Verkehrsflusses und der Bedingungen für die Nahmobilität</i>		
L 673 Hagener Straße, Schützenstraße	ca. 1.585.000 €	-2-3 dB durch abschnittsweise Tempo 30 bzw. 20 -1-2 dB durch abschnittsweise Tempo 50 -1 dB durch Prüfung: Nächtliches Lkw-Verbot -1-2 dB durch Umverteilung des Parkens und Markieren von Schutzstreifen -1 dB durch Fahrbahnsanierung zzgl. Geschwindigkeitsmessung, Querungssi- cherungen, Sanierung Seitentraum, Dialog- Displays, abschnittsweise Anlage eines Geh- /Radwegs	2.166	2.238
L 675 Ruhrtalstraße	ca. 145.000 €	-1-2 dB durch Markierungslösungen für Radverkehr -1 dB durch Prüfung: Nächtliches Lkw-Verbot zzgl. Querungssicherung, abschnittsweise Anlage eines Geh- /Radwegs, Versetzung Ortsschilder	452	478
Summe	ca. 3.078.000 € [ohne Ausbau B 236]	Einzelwirkungen zw. -1 und -3 dB (in Kombination mehr)	rd. 5.326	rd. 5.562

Quelle: eigene Darstellung und Kalkulation

Zusammenfassend für die untersuchten Straßen sind die aus der Tabelle 8 ablesbaren Kosten-Wirkungsverhältnisse zu erwarten. Darin werden die geschätzten Gesamtkosten der kalkulierbaren Maßnahmen addiert, die geschätzten Wirkungsspannen der Einzelmaßnahmen benannt (hierbei sind keine Kombinationseffekte berücksichtigt) und die Summe der heute dort über den Auslösewerten (65 bzw. 55 dB) betroffenen Menschen für den Gesamttages- (L_{den}) und Nachtzeitraum (L_{night}) benannt.

Die den Kalkulationen zu Grunde liegende Auswahl und jeweiligen Wirkungs- und Kostenschätzungen der Einzelmaßnahmen sind für jeden Steckbrief in der Tabelle in Anhang 2 aufgestellt.

Die geschätzten Kosten für alle in den Steckbriefen (auch den zusätzlich kartierten Abschnitten) benannten Maßnahmen (ohne Ausbau der B 236) betragen gemäß einer ersten Grobabschätzung insgesamt rund 3,08 Millionen Euro. Davon entfällt der größte Teil allerdings auf übergeordnete Baulastträger, nur ein Teil müsste von der Stadt Schwerte allein getragen werden. Auch eventuelle Fördermöglichkeiten sind dabei noch nicht mit eingeplant.

Durch die Maßnahmen würde rd. 5.300 - 5.500 Menschen geholfen, die heute über die Beurteilungspegel hinaus belastet sind. Überschlägig könnten sie um mind. 1-3 dB (bei Umsetzung der jeweils stärksten Maßnahmen) entlastet werden. Durch Kombination der vorgeschlagenen Maßnahmen wird die voraussichtliche Entlastung sicherlich höher liegen, so dass viele dieser Betroffenen unter die Beurteilungspegel von 65 dB(A) L_{den} und 55 dB(A) L_{night} rutschen könnten. Voraussichtlich wird zudem ein großer Teil der Betroffenen eine Betroffenheitsstufe niedriger eingestuft werden können.

Die wirksamsten Maßnahmen werden dabei Geschwindigkeitsreduktionen sowie die Förderung des Radverkehrs darstellen. Dies wird zusätzlich positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit und den Ausstoß von luft- und klimaschädlichen Emissionen haben.

Gegenüberstellung der volkswirtschaftlichen Gesamtkosten der Lärmbelastung

Um die abgeschätzten Kosten der Maßnahmen (von insgesamt rd. 3,08 Mio. €) in einen vergleichbaren Bezug zu setzen und diese Summe besser einzuordnen, bietet sich die Darstellung der volkswirtschaftlichen Gesamtkosten der Lärmbelastung in Schwerte an.

Diese Kosten werden häufig nicht wahrgenommen, da sie nicht unbedingt im städtischen Haushalt auftreten. Sie werden umfassend ermittelt und beinhalten neben realen Kosten – wie Aufwendungen im Gesundheitssystem und Produktionsausfälle durch lärmbedingte Krankheiten – auch immaterielle Kosten – wie Gesundheitsbeeinträchtigungen, den Verlust an Lebensjahren und erlittenes Leid durch Erkrankung und Tod. Entsprechend wird die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen auch nicht die vollständige rechnerische Wirkung dieser Gesamtkosten in Bezug auf die verfügbaren Haushaltsmittel einer Kommune entfalten. Die Lärmschadenskosten sind aber durchaus geeignet, das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Lärminderungsmaßnahmen einzuordnen.

Entsprechend der Klassierungen der Belastungspegel wurden durch das Umweltbundesamt pauschale volkswirtschaftliche Kostenwerte pro Kopf und Jahr ermittelt, die sich auf die konkreten Belastungsdaten in Schwerte ansetzen lassen.

Tabelle 9: Volkswirtschaftliche Kostenfunktion für Lärmwirkung in Schwerte

L_{den} , dB(A)	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	ab 75	Summe /Jahr
Lärmschadenskosten € pro Anwohner u. Jahr	63 €	116 €	196 €	306 €	456 €	651 €	
vom Land kartierte Hauptverkehrsstraßen	k. A.	931.596 €	679.924 €	556.308 €	462.840 €	87.234 €	2.717.902 €

Quelle: Eigene Darstellung; aus: LAI, nach UBA 2020: Methodenkonvention 3.1

Insgesamt entstehen somit volkswirtschaftliche Gesamtkosten von rd. 2,71 Mio. € durch die Auswirkungen von Lärmbelastungen über 55 dB(A) in Schwerte entlang der kartierten Straßen – und zwar jedes Jahr.

Dies lässt den erforderlichen Einsatz von einmalig 3,08 Mio. € – der sich auf unterschiedliche Träger und Haushalte aufteilt und zudem auch weiteren Aspekten wie Verkehrssicherheit und Klimaschutz Rechnung trägt – mittel- bis langfristig durchaus verhältnismäßig erscheinen.

Besonders Tempo 30 ist im Vergleich von Kosten und Wirkung eine empfehlenswerte und wirtschaftlich effiziente Maßnahme. Hier spielen jedoch – wie in anderen Kapiteln bereits ausgeführt – weitergehende Prüfungen und die Vorgaben anderer Fachplanungen und Gesetze eine entscheidende Rolle, insbesondere da die StVO derzeit noch rechtliche Hemmnisse beinhaltet. Mit Blick auf die gesundheitsschädlichen Gefährdungen durch Verkehrslärm (Schlafstörungen, Stress, Herzkrankheiten) wurde im Rahmen des LAP ein besonderer Fokus auf gesenkte Geschwindigkeiten gelegt.

7.5 Umsetzung & Ergebniskontrolle der Lärmaktionsplanung

Die Lärmkartierung sowie die Aktionspläne werden nach den Richtlinien der Umgebungslärmrichtlinie alle 5 Jahre überprüft und gegebenenfalls angepasst. Dementsprechend sind die Lärmkartierung im Jahr 2027 erneut durchzuführen sowie die Aktionsplanung im Jahr 2028 zu evaluieren.

Im Rahmen der Kartierung werden der Straßen- und Schienenverkehrslärm auf Basis der jeweils dann aktuellen Verkehrsbelastungen ermittelt und die Lärmbetroffenheiten neu berechnet. Auf dieser Grundlage können die Wirkungen der bis dahin durchgeführten Maßnahmen im Vergleich zur Lärmkartierung 2022 ermittelt werden (sofern es keine erneuten Änderungen im Berechnungsverfahren gibt). In die weitere Aktionsplanung sind diese Erkenntnisse einzubeziehen.

Hinweise zur Realisierung der Maßnahmen

In Bezug auf die Umsetzung der aufgeführten Maßnahmen ist insbesondere zu beachten, dass die Lärmaktionsplanung in erster Linie ein Instrument des gebietsbezogenen Lärmschutzes darstellt. Die Durchführung und Umsetzung von Maßnahmen erfolgen auf Grundlage bestehender nationaler Vorschriften (vgl. Kapitel 4.2).

Der § 47d Abs. 6 BImSchG enthält keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen im Rahmen des LAP, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen.

Der LAP ist also mit seinen Maßnahmen den Vorgaben aus den spezialgesetzlichen Grundlagen und einschlägigen Gesetzen (z. B. der StVO bei Temporeduzierungen) untergeordnet. **Ein Rechtsanspruch auf Maßnahmenumsetzung besteht nicht.**

Zudem handelt es sich bei den meisten der **kartierten Straßen um Hauptverkehrsstraßen, die nicht in der Baulast der Stadt Schwerte** liegen. Bei der Umsetzung und letztendlichen Beurteilung von Maßnahmenprioritäten sind die jeweiligen Baulastträger (z. B. Kreis, Land, Bund) im Rahmen ihrer durch die spezialgesetzlichen Grundlagen vorgegebenen Möglichkeiten und **übergeordneten Priorisierungen** zuständig.

Die Stadt sollte sich jedoch aktiv dafür aussprechen, die Maßnahmen im Sinne der Lärmaktionsplanung ins Bewusstsein zu holen und zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung zu realisieren.

Empfehlung: Arbeitsgruppe Lärmaktionsplanung und konstantes Monitoring

Darüber hinaus sollte seitens der Stadt Schwerte ein kontinuierliches Monitoring über die Lärminderung im Stadtgebiet, z. B. unter Leitung einer Arbeitsgruppe „Lärmaktionsplanung“, eingerichtet werden. In einem jährlichen Kurzbericht können die Fortschritte der Lärminderung inkl. lärmrelevanten Einzelprojekten sowie mögliche weitere lärmrelevante Entwicklungen in Schwerte dargestellt bzw. Probleme oder Hindernisse zusammengetragen werden, die einer effektiven Lärminderung entgegenstehen. Das Monitoring hilft dabei, mögliche Probleme oder Konflikte (bspw. mit anderen Zielstellungen der Stadt- oder Verkehrsplanung, geringe Wirkungsintensitäten/Umsetzungsschwierigkeiten bestimmter Maßnahmen) frühzeitig zu erkennen und ggfs. Korrekturen noch vor der Phase V der Lärmaktionsplanung durchzuführen. Zudem wird es die Fortschreibung des LAP erleichtern.

8 Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

In diesem Kapitel sind die Ergebnisse der ersten und zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zusammengefasst und festgehalten.

8.1 Frühzeitige Phase der Beteiligung

Vom 13. September bis zum 6. Oktober 2023 hatte die Öffentlichkeit in der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung die Möglichkeit, sich online über den Lärmaktionsplan zu informieren und auf einer interaktiven Stadtkarte entsprechende Hinweise zu hinterlassen.

Insgesamt gingen in dem Zeitraum 43 Beiträge über die Kartenfunktion ein.

Räumlich betrachtet betrifft die Mehrheit der Beiträge die Stadtteile, die an die Autobahnen und vor allem das Westhofener Autobahnkreuz grenzen. Hierzu zählen Holzen, Wandhofen und Westhofen, aber auch Ergste und Schwerter Heide. Im Zentrum der Stadt, in Schwerte Mitte, lassen sich ebenfalls einige Beiträge verorten. Darüber hinaus wurden vereinzelt weitere Straßenabschnitte genannt (vgl. Abbildung 16/Abbildung 17).

Bezogen auf die vom Land kartierten Straßen beziehen sich die meisten Beiträge auf die Autobahnen A 1 und A 45. Die übrigen Straßen wurden lediglich vereinzelt kommentiert, beispielsweise die L 673 und die B 236. Eine Übersicht über die detaillierte Verortung der Beiträge liefert Abbildung 17.

Bei der Beteiligung gab es zudem die Möglichkeit, bereits abgegebenen Beiträgen zuzustimmen oder diese zu kommentieren. Auch hier liegen die Stadtteile, die an die Autobahnen grenzen, vorne. Für die Stadtteile Holzen und Wandhofen wurden beispielsweise 94 „Daumen hoch“ auf insgesamt 16 Beiträge abgegeben. Die Anzahl der Zustimmungen ist ebenfalls den beiden folgenden Karten zu entnehmen.

Abbildung 16: Anzahl und zustimmende Bewertungen der Beiträge nach Stadtteilen

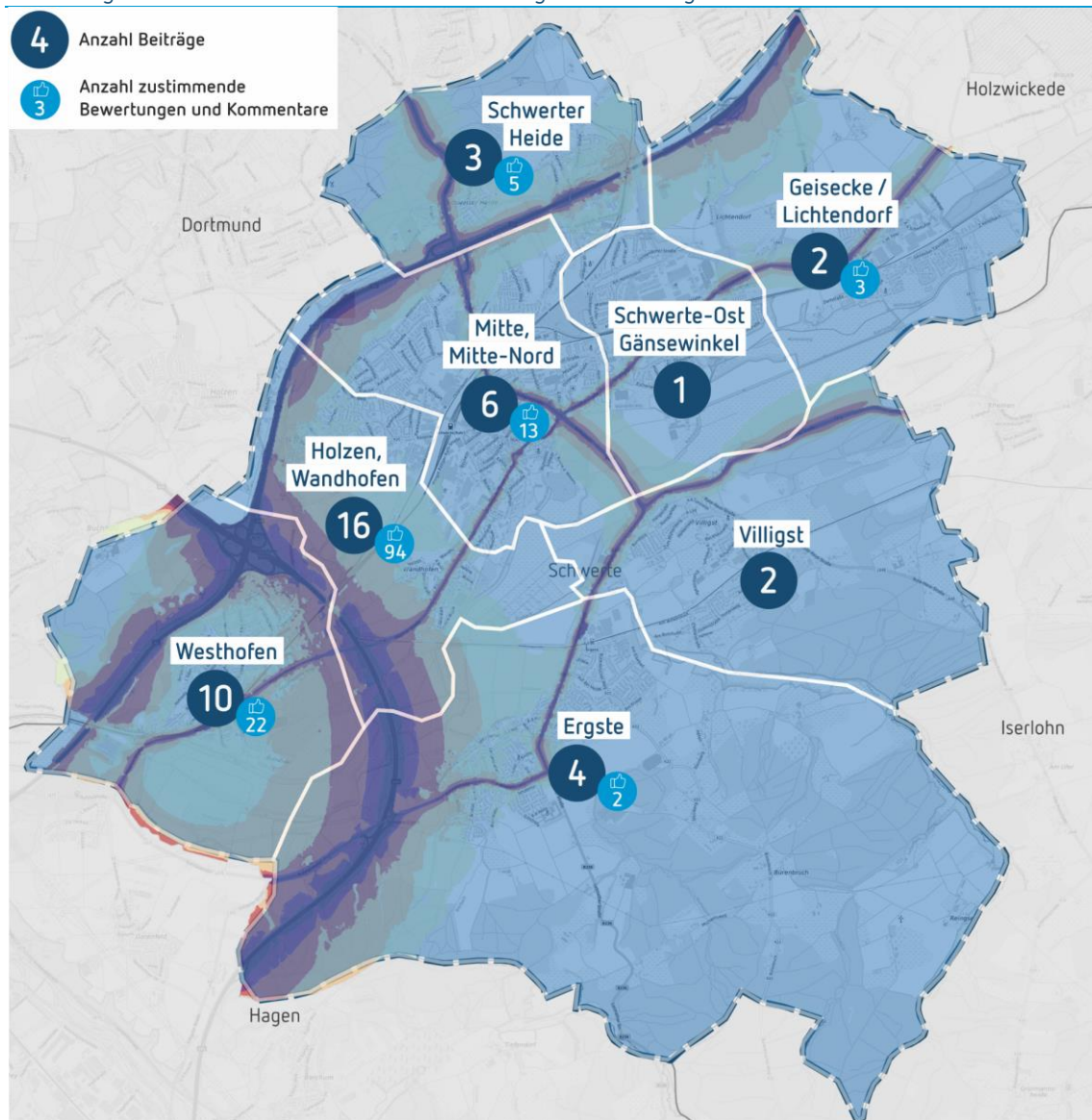
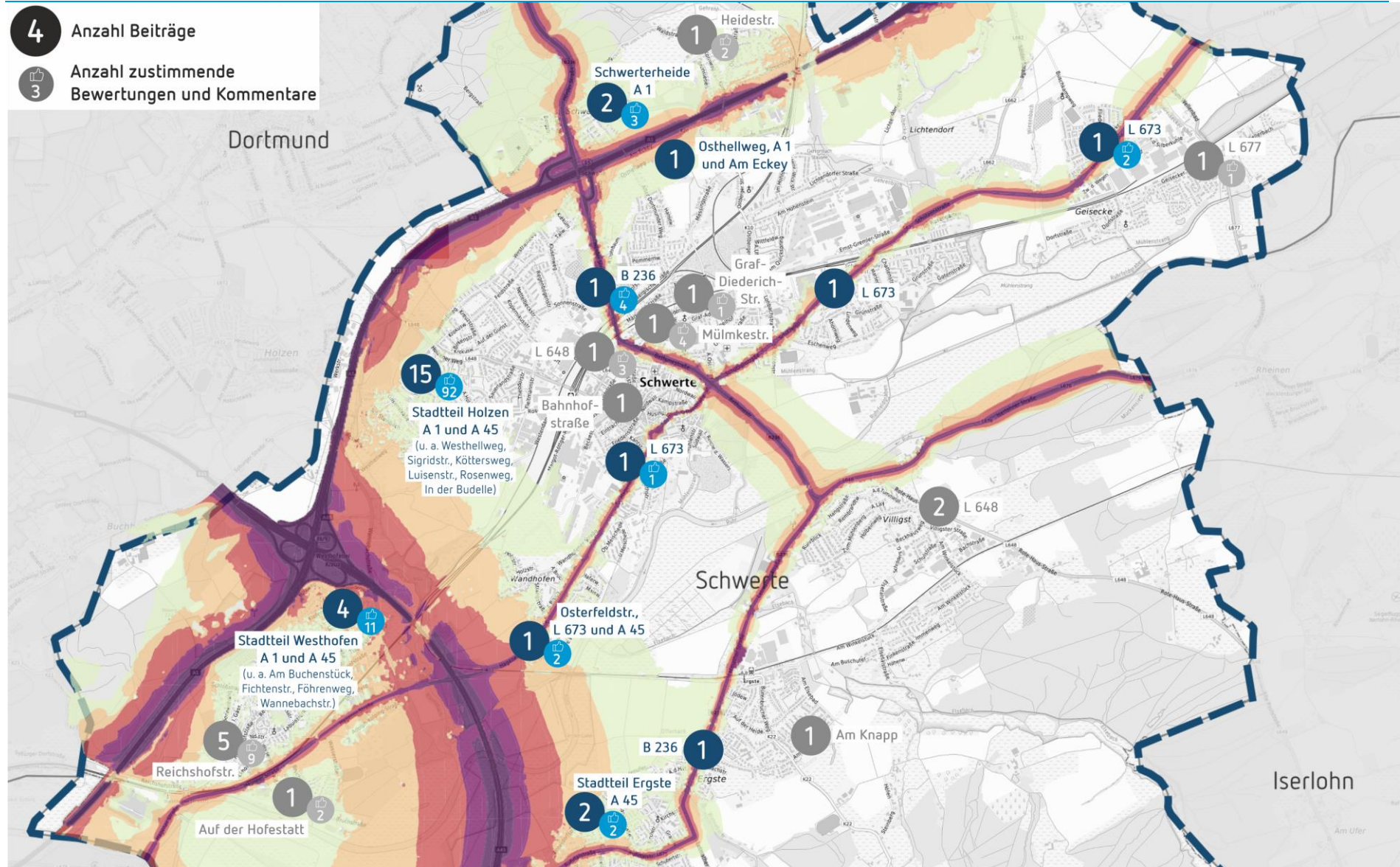


Abbildung 17: Verortung, Anzahl und zustimmende Bewertungen der Beiträge



Quellen: Eigene Darstellung; Kartendarstellung Hintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

Die wichtigsten Aspekte, die dabei immer wieder genannt wurden, sind:

- **Lärmbelastung durch die Autobahnen:** Ein Großteil der Beiträge thematisiert die Lärmbelastung, die durch den Kfz-Verkehr auf den Autobahnen A 1 und A 45 verursacht wird. Zudem wird mehrfach darauf hingewiesen, dass diese Lärmbelastung bei entsprechender Windrichtung und jahreszeitabhängig bei fehlendem Blattwerk zunimmt.
- **Lärmschutzwände:** Viele Teilnehmende bemängeln fehlende oder unzureichende Lärmschutzwände und wünschen sich hier eine Nachrüstung, insbesondere entlang der Autobahnen.
- **Geschwindigkeitsüberschreitungen:** In mehreren Beiträgen wird bemängelt, dass Autofahrende, Motorradfahrende und Lkw-Fahrende die Geschwindigkeitsbegrenzungen ignorieren, was zu erhöhtem Lärm führt. Insbesondere wird sich über „Poser“ beschwert, die auch nachts für Verkehrslärm sorgen.
- **Wunsch nach Temporeduzierung:** Es wird vermehrt vorgeschlagen, die Geschwindigkeit zu senken, um den Lärmpegel zu reduzieren.
- **Mehr Kontrollen:** Einige Anwohnende fordern verstärkte Maßnahmen zur Überwachung der Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen.
- **Brems- und Beschleunigungsvorgänge:** Auf einigen Straßenabschnitten sorgen Brems- und Beschleunigungsvorgänge für eine erhöhte Lärmbelastung.
- **Belastung durch Lkw-Verkehr:** Der Lkw-Verkehr wird als besonders lärmintensiv wahrgenommen. Im Zuge des geplanten Gewerbegebiets an der Wannebachstraße befürchten viele Anwohnende eine weitere Zunahme.
- **Bauliche Verkehrsberuhigung:** Um den Verkehr zu reduzieren und die Geschwindigkeit zu senken, werden bauliche Maßnahmen der Verkehrsberuhigung vorgeschlagen, beispielsweise Fahrbahneinengungen oder (ausreichend hohe) Bremsschwellen.
- **Durchfahrtsverkehr:** Einige Anwohnende fordern die Reduktion von Durchgangsverkehr, beispielsweise durch die Einführung und Kontrolle von Durchfahrtsverboten.
- **Schlechter Straßenzustand:** Stellenweise tragen Straßenschäden zur Lärmbelastung bei. Neben der Straßensanierung wird der Einsatz von „Flüsterasphalt“ gefordert.
- **Weitere Lärmquellen:** Neben dem Straßenverkehrslärm empfinden einige Teilnehmende auch den Lärm der Bahnen und von Flugzeugen als belastend. Insbesondere nachts stört der mit dem Dortmunder Flughafen verbundenen Flugzeuglärm die Anwohnenden.
- **Lebensqualität:** Laut einigen Teilnehmenden steigen das Verkehrsaufkommen und der Verkehrslärm von Jahr zu Jahr. Dadurch verschlechtert sich die Lebensqualität der Anwohnenden beständig und die Attraktivität der Wohnlagen werde nachhaltig geschädigt.

Eine vollständige Wiedergabe der in der Onlinebeteiligung gesammelten Beiträge ist diesem Bericht angehängt.

Zusammenfassend zeigen die Kommentare, dass die Lärmbelastung im Straßenverkehr ein ernsthaftes Anliegen der Anwohnenden ist. Neben dem Aufzeigen von Mängeln wird bereits eine Bandbreite klassischer Maßnahmen vorgeschlagen, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Diese reicht von Lärmschutzwänden, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Durchfahrtsverboten und Straßensanierungen bis hin zum Wunsch nach baulicher Verkehrsberuhigung und verstärkten Kontrollen.

Die Hinweise und Vorschläge wurden bei der Erstellung der Handlungssteckbriefe und Ableitung von Maßnahmen überprüft und sind darin eingeflossen.

Folgende Problemstellen wurden im Rahmen der Beteiligung benannt, die jedoch keinen Bezug zu den durch das Land kartierten Straßenabschnitten haben (in alphabetischer Reihenfolge):

- **Am Eckey:** lärmzeugender Lkw-Verkehr, Tempoüberschreitungen, Wunsch nach Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h, Wunsch nach Erweiterung der Lärmschutzwände
- **Auf der Hofestatt:** Lärmbelastung durch Industriegebiet (auch am Wochenende)
- **Bürenbrucher Weg:** Tempoüberschreitungen stadtauswärts ab Am Knapp
- **Bahnhofstraße (L 648):** Tempoüberschreitungen v. a. nachts, Rückstau
- **Heidestraße:** lärmzeugender Lkw-Verkehr
- **Karl-Gerharts-Straße (L 648):** laute Beschleunigungsvorgänge, Tempoüberschreitungen
- **Mülmkestraße:** Tempoüberschreitungen, Durchgangsverkehr, Wunsch nach Anlieger frei
- **Reichshofstraße:** lärmzeugender Lkw-Durchgangsverkehr, Tempoüberschreitungen, Wunsch nach Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h, Wunsch nach regelmäßigen Radarkontrollen, Wunsch nach baulicher Verkehrsberuhigung, Wunsch nach Querungsmöglichkeiten, Wunsch nach Durchfahrtsbeschränkungen für Lkw
- **Rosenweg:** Tempoüberschreitungen, Wunsch nach Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h
- **Rote-Haus-Straße (L 648):** Tempoüberschreitungen
- **Wannebachstraße:** Wunsch nach Temporeduktion auf 50 km/h, Wunsch nach Bau eines Geh- und Radwegs, Wunsch nach Berücksichtigung der Potenziale und Risiken des neuen Gewerbegebiets
- **Westhellweg:** Tempoüberschreitungen, Lkw-Durchgangsverkehr, Wunsch nach stärker ausgeprägten Aufpflasterungen
- **Zum Wellenbad / L 677:** laute Beschleunigungsvorgänge, Unfallpotenzial an Kreuzungen

Diese nachrichtlich aufgeführten Problemmeldungen und Maßnahmenwünsche seitens der Bevölkerung sind nicht Teil des Untersuchungsbereichs des LAPs. In diesem Rahmen erfolgt daher keine weitere Überprüfung (da keine Lärmkartierung auf diesen Abschnitten vorliegt).

Trotzdem sollten sie ernst genommen und seitens der Verwaltung bzw. zuständigen Behörden und Baulastträger geprüft werden.

8.2 Offenlage des LAP-Entwurfs

Die Offenlage des Entwurfs des Lärmaktionsplans wird die zweite Beteiligungsphase darstellen. Hierzu wurde der Entwurf des Berichts inkl. aller Maßnahmenvorschläge in der Zeit vom 10.04.24 bis xxx öffentlich ausgelegt und die Gelegenheit gegeben, Kommentare dazu zu formulieren.

Zudem wurden die sogenannten Träger öffentlicher Belange aufgefordert, zum Entwurf und den Maßnahmen Stellung zu beziehen. Alle Rückmeldungen wurden in Form einer Synopse zusammengestellt, kommentiert und bei Bedarf in den finalen Bericht zum Lärmaktionsplan integriert.

9 Zusammenfassung

Das vorliegende Dokument stellt den vierten Lärmaktionsplan der Stadt Schwerte dar. Zu dessen Aufstellung ist die Kommune durch das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) verpflichtet. Bis zum 25. Juni 2024 soll der LAP fertiggestellt und politisch beschlossen sein. Im Anschluss muss er an das Land bzw. die EU gemeldet werden. Der Lärmaktionsplan definiert Handlungsbedarfe bezüglich der gebietsbezogenen Lärmbelastung und schlägt Maßnahmen vor, mit denen Menschen vor schädlichen Lärmeinflüssen geschützt und die Lärmbelastung verringert werden soll. Betrachtet wird dabei der Straßenverkehrslärm.

Die zu untersuchenden Straßen werden, basierend auf ihrer Klassifizierung und der Verkehrsbelastung, vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) festgelegt und hinsichtlich ihrer Lärmbelastung kartiert. Dies sind:

- Autobahnen A 1 und A 45,
- Bundesstraße B 236,
- Landesstraßen L 648, L 673, L 675 und L 676.

Mittels einer EU-weit einheitlichen Methodik wird die Ausbreitung des Verkehrslärms berechnet und in Dezibel-Pegeln (dB) an den Fassadenpunkten angegeben. Hierfür existieren definierte Lärm-indizes, die die Lärmbelastung zu unterschiedlichen Tageszeiten abbilden. Für den LAP am entscheidendsten sind die Lärmindizes L_{den} (ganztäglich) und L_{night} (22-6:00 Uhr). Ab wieviel Dezibel ein prioritärer Handlungsbedarf besteht, wird über sogenannte Beurteilungspegel festgelegt. Für Schwerte werden für den L_{den} 65 dB(A) und den L_{night} 55 dB(A) angesetzt. Diese Werte orientieren sich an den vom Umweltbundesamt vorgeschlagenen Kriterien zur mittelfristigen Vermeidung von Gesundheitsschäden.

Entlang der durch das LANUV kartierten Straßenabschnitte sind in Schwerte ganztäglich und nachts jeweils rund 6-8 % der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm über dem jeweiligen Beurteilungspegel betroffen. Stark erhöhten Lärmpegeln (mit $L_{den} > 70$ dB(A) bzw. $L_{night} > 60$ dB(A)) sind jeweils rund 2-3 % der Schwerter Bevölkerung ausgesetzt.

Somit leiden insgesamt in Schwerte (entlang der kartierten Straßen) rd. 2.400 Menschen gesundheitlich unter der starken Lärmbelastung, weitere rd. 550 leiden unter starken Schlafstörungen und rechnerisch 5 Personen haben sogar ein erhöhtes Risiko, ischämische Herzerkrankungen durch die dauerhafte Lärmbelastung zu entwickeln.

Zusätzlich zu diesen Zahlen wird der Handlungsbedarf durch die signifikante Erhöhung der Betroffenen verdeutlicht, die auf die neue Rechenmethodik zurückzuführen ist. Über dem Auslösewert $L_{den} > 65$ dB(A) wurde eine Erhöhung der Betroffenheit um rund 220 % errechnet, über dem Auslösewert $L_{night} > 55$ dB(A) eine Erhöhung um rund 180 %.

Gründend auf diesen Betroffenen wurden Maßnahmen und Strategien entwickelt, um den Lärm an den betrachteten Straßen zu reduzieren. Dafür wurden Steckbriefe für die prioritären Abschnitte aufbereitet, die neben Information zu Umfeld, Betroffenenzahlen und Verkehrsdaten konkrete Maßnahmenvorschläge und Abschätzungen, sofern dies nach der StVO zulässig ist, zu deren

Wirkung enthalten. Die wohl wirksamste und an den Schwerter Straßen geeignetste Einzelmaßnahme ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, meist auf 30 km/h. Dies bedarf jedoch noch weiterer Prüfung. Aber auch die Realisierung von Fuß-/Radverkehrsanlagen, die Optimierung von Lkw-Durchfahrtsverboten, dauerhafte Geschwindigkeitsmessungen oder die Installation von Geschwindigkeitsdisplays können wirksam ihren Teil zu einer Lärmentlastung beitragen. Zu den kurz- und mittelfristigen Einzelmaßnahmen kommen strategisch ausgerichtete, langfristige Maßnahmen und Konzepte, die den Lärm stadtweit nachhaltig reduzieren sollen.

Die Gesamtkosten für die kalkulierten Maßnahmen werden auf rd. 3,08 Millionen Euro geschätzt, allerdings verteilt auf verschiedene Baulastträger und abhängig von der genauen Ausgestaltung und Umsetzung der Maßnahmen. Nicht mit eingerechnet ist darin der Ausbau der B 236 als teuerste Maßnahme (rd. 17 Millionen Euro), die für die kartierten Straßenabschnitte an der B 236 lärmrelevant ist. Demgegenüber stehen gesamtwirtschaftliche Kosten als Folge des Lärms von mind. 2,71 Mio. Euro im Jahr, die sich reduzieren lassen.

Ein allgemeiner Rechtsanspruch auf Durchsetzung der Maßnahmen zur Lärminderung ergibt sich aus dem Lärmaktionsplan in der Regel nicht. Durch den Beschluss des Lärmaktionsplans sind die darin enthaltenen Maßnahmen allerdings von den planenden Fachämtern und Behörden in ihren Abwägungs- und Entscheidungsprozessen mit aufzunehmen.

Diese Pflicht zur Berücksichtigung der Inhalte des LAP ist auch für die Ausweisung der Ruhigen Gebiete relevant, da diese als Vorsorgeplanung zu verstehen ist. Ruhige Gebiete sind Erholungsflächen für die Bevölkerung, die vor zusätzlicher Lärmbelastung geschützt werden sollen. Im Rahmen der vierten Stufe des LAP ist Schwerte explizit dazu aufgerufen, Ruhige Gebiete auszuweisen. Dafür wurden neun unterschiedlich große Flächen im Stadtgebiet ausgewählt und näher beschrieben, die als Rückzugsmöglichkeiten für Bevölkerung und Natur dienen sollen.

Die Öffentlichkeit hatte während der Erstellung des LAP zwei Möglichkeiten, sich zu beteiligen. Zum einen fand frühzeitig eine Online-Beteiligung statt, in der die Einwohner:innen ihre Anmerkungen zur Lärmbelastung verorten und Ideen zur Lärmreduktion abgeben konnten. Zum anderen wurde im späteren Verlauf des Prozesses der Entwurf des LAP offengelegt und jede Person oder Institution hat die Möglichkeit, eine Stellungnahme zu den Inhalten abzugeben. Die in beiden Phasen gesammelten Hinweise wurden in den finalen LAP mit aufgenommen und beispielweise bei der Maßnahmenentwicklung und -bewertung berücksichtigt.

10 Quellenverzeichnis

LAI 2012 -Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Aktualisierte Fassung vom 18. Juni 2012.

LAI 2022 -Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Aktualisierte Fassung vom 19. September 2022.

MLUR (Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.): Leitfaden für die Aufstellung von Aktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungs-lärmrichtlinie. Kiel

MUNLV (Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen) 2008: Lärmschutz in Nordrhein-Westfalen – Lärmkartierung und Aktionsplanung nach der EG-Umgebungs-lärmrichtlinie. Düsseldorf

MUNLV (Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen) 2008b: Lärmaktionsplanung - RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1; v. 7.2.2008. Düsseldorf

UBA (Umweltbundesamt) 2008: Silent City – Handbuch Umgebungs-lärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung. Berlin

UG – Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungs-lärm

Website Umgebungs-lärm NRW: www.umgebungs-laerm.nrw.de

11 Anhang

Anhang 1: Synopse und Kommentierung der Stellungnahmen aus der Offenlage vom 10.04.2024 bis XXX

[wird nach der Offenlage ergänzt]

Anhang 2: Maßnahmen auf Abschnitten, inkl. Kosten-Wirkung und zuständiger Behörde

Maßnahmen an den durch das Land NRW kartierten Straßenabschnitten						
Straße, Abschnitt, Steckbrief-# & Betroffenheit		Prio	Maßnahmen	Wirkung / Kosten (Grobschätzung)	Zuständigkeit	
A 1 und A 45	1	mittel	Prüfung der Lärmschutzkonzepte der Autobahnen und priorisierte Berücksichtigung des Lärmschutzes bei der Umsetzung der geplanten Straßenbaumaßnahmen (Ausbau A 45 und Überflieger), u. a. Nachrüstung der Lärmschutzwände und Prüfung der Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeiten	k. A.	Autobahn GmbH	
B 236	2	mittel	Umsetzung der geplanten Einrichtung einer Grünen Welle	-1-2 dB zu ca. 60.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte	
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Schwerte	
			Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Straßen.NRW / Bewohnerantrag	
	3	mittel	Umsetzungen des geplanten Ausbaus inkl. Einrichtung einer Grünen Welle, Optimierung der Querungsmöglichkeiten und Bau von Radverkehrsanlagen	-1-2 dB zu ca. 17.000.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte	
			Prüfung: Nächtliches Lkw-Verbot zwischen Anschlussstelle Schwerthe und Bethunestraße	-1 dB zu ca. 3.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte	
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Schwerte	
			Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Straßen.NRW / Bewohnerantrag	
	4	hoch	Umsetzungen des geplanten Ausbaus inkl. Einrichtung einer Grünen Welle, Optimierung der Querungsmöglichkeiten und Bau von Radverkehrsanlagen	-1-2 dB zu ca. 17.000.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte	
			Partieller Lärmschutz am Robert-Koch-Platz und der öffentlichen Grünflächen an der Bährenstraße	nicht rechenbar ca. 80.000 €	Stadt Schwerte	
			Prüfung dauerhafte Geschwindigkeitsmessung	nicht rechenbar ca. 80.000 €	Stadt Schwerte	
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Schwerte	
			Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Straßen.NRW / Bewohnerantrag	
			Hörder Straße <i>Schmalzkamp bis Am Eckey</i> L _{den} : max. 77,1 dB(A) >65 dB(A): 377 Betroffene L _{night} : max. 67,7 dB(A) >55 dB(A): 429 Betroffene			
			Hörder Straße <i>Am Eckey bis Märkische Straße</i> L _{den} : max. 75,7 dB(A) >65 dB(A): 286 Betroffene L _{night} : max. 66,3 dB(A) >55 dB(A): 305 Betroffene			
			Bethunestraße <i>Märkische Straße bis Schützenstraße</i> L _{den} : max. 76,1 dB(A) >65 dB(A): 834 Betroffene L _{night} : max. 66,6 dB(A) >55 dB(A): 860 Betroffene			

[...]

Straße, Abschnitt, Steckbrief-# & Betroffenheit		Prio	Maßnahmen	Wirkung / Kosten (Grobschätzung)	Zuständigkeit
B 236	5	niedrig	Prüfung Reduzierung Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h von Letmather Str. 35 bis 30 und 30 km/h von Letmather Str. 30 bis 9	-2-3 dB zu ca. 10.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte
			Bau einer Querungssicherung auf der Letmather Str. Höhe Einmündung Langer Weg	nicht rechenbar ca. 36.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte
			Anlage eines Geh- /Radwegs zw. Einmündung Bürenbrucher Weg und Rote-Haus-Str. (RVK 2023)	nicht rechenbar 800.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte
			Prüfung: Optimierung Knotenpunkt Bethunestr. / Letmather Str. / Iserlohner Str.	nicht rechenbar 100.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte
			Umbau der Sperrfläche im Bereich der Einmündung Rote-Haus-Str. mit Hochbord und Grünfläche	nicht rechenbar 20.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Schwerte
			Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Straßen NRW / Bewohnerantrag
	6	mittel	Prüfung Reduzierung Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zwischen Bürenbrucher Weg und Mühlendamm	-2-3 dB ca. 5.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte
			Bau von Querungssicherungen im Bereich der Einmündung Stahlwerk-Ergste und auf dem Abschnitt Bürenbrucher Weg bis Mühlendamm	nicht rechenbar ca. 74.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte
			Prüfung dauerhafte Geschwindigkeitsmessung	nicht rechenbar ca. 80.000 €	Stadt Schwerte
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Schwerte
			Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Straßen.NRW / Bewohnerantrag

[...]

Straße, Abschnitt, Steckbrief-# & Betroffenheit		Prio	Maßnahmen	Wirkung / Kosten (Grobschätzung)	Zuständigkeit	
L 673	7	niedrig	Hagener Straße <i>Am Ochsenhügel bis Am Kornfeld</i> L _{den} : max. 72,8 dB(A) >65 dB(A): 261 Betroffene L _{night} : max. 62,8 dB(A) >55 dB(A): 277 Betroffene	Prüfung Reduzierung Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Wohnbebauung in Höhe der Straße Am Ochsenhügel auf 50 km/h	-1-2 dB zu ca. 5.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte
			Prüfung: Nächtliches Lkw-Verbot	-1 dB zu ca. 3.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte	
			Umsetzung des geplanten Geh-/Radwegs zwischen Wannebachstraße und Am Kornfeld	nicht rechenbar ca. 720.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte	
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Schwerte	
			Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Straßen.NRW / Bewohnerantrag	
	8	hoch	Hagener Straße <i>Am Kornfeld bis Werner-Steinem-Platz</i> L _{den} : max. 72,5 dB(A) >65 dB(A): 585 Betroffene L _{night} : max. 54,2 dB(A) >55 dB(A): 585 Betroffene	Prüfung Reduzierung Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h für den Abschnitt Beckestraße bis Werner-Steinem-Platz	-2-3 dB zu ca. 5.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte
			Umverteilung des Parkens und Markieren von Schutzstreifen auf der Fahrbahn	-1-2 dB zu ca. 100.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte	
			Prüfung dauerhafte Geschwindigkeitsmessung	nicht rechenbar ca. 80.000 €	Stadt Schwerte	
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Schwerte	
			Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Straßen.NRW / Bewohnerantrag	
	9	hoch	Hagener Straße, Ostenstraße <i>Werner-Steinem-Platz bis Bethunestraße</i> L _{den} : max. 73,0 dB(A) >65 dB(A): 720 Betroffene L _{night} : max. 63,1 dB(A) >55 dB(A): 759 Betroffene	Prüfung Reduzierung Höchstgeschwindigkeit: Hagener Straße auf 20 km/h und Ostenstraße auf 20 km/h (alternativ 30 km/h)	-2-3 dB zu ca. 10.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte
			Ostenstraße: Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr, Markieren eines Schutzstreifens entgegen der Fahrtrichtung, Markieren von Rad-Piktogrammen in Fahrtrichtung	-1-2 dB zu ca. 30.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte	
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Schwerte	
				Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Straßen.NRW / Bewohnerantrag

[...]

Straße, Abschnitt, Steckbrief-# & Betroffenheit		Prio	Maßnahmen	Wirkung / Kosten (Grobschätzung)	Zuständigkeit
L 673	10	mittel	Prüfung Reduzierung Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zw. Bethunestraße und Einmündung Hermannstraße	-2-3 dB zu ca. 5.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte
			Prüfung: Nächtliches Lkw-Verbot	-1 dB zu ca. 3.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte
			Prüfung der Anlage von Fußgängerüberwegen im Bereich der Querungssicherungen zw. Bethunestraße und Lohbachstraße	nicht rechenbar ca. 30.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte
			Prüfung der getrennten Pflasterung im Seitenraum und der Aufhebung der Benutzungspflicht des Radwegs	nicht rechenbar ca. 250.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte
			Beidseitige Einrichtung von Dialog-Displays zur Einhaltung der	nicht rechenbar ca. 4.000 €	Stadt Schwerte
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Schwerte
			Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Straßen.NRW / Bewohnerantrag
	11	niedrig	Neubau von Radverkehrsanlagen	nicht rechenbar ca. 340.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte
			Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Schwerte
			Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Straßen.NRW / Bewohnerantrag

[...]

Straße, Abschnitt, Steckbrief-# & Betroffenheit		Prio	Maßnahmen	Wirkung / Kosten (Grobschätzung)	Zuständigkeit
L 675	12	mittel	Ruhrtalstraße <i>Letmather Straße bis Unterdorfstraße</i>		
			L _{den} : max. 72,2 dB(A) >65 dB(A): 452 Betroffene		
			L _{night} : max. 62,2 dB(A) >55 dB(A): 478 Betroffene		
			Markierungslösungen für den Radverkehr zwischen Kirchstraße und Unterdorfstraße (alternativ Reduzierung der zul. Höchstge- schwindigkeit auf 30 km/h)	-1-2 dB zu ca. 80.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte
			Prüfung: Nächtliches Lkw-Verbot	-1 dB zu ca. 3.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte
			Bau einer Querungssicherung im Bereich Unterdorfstraße	nicht rechenbar ca. 36.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte
			Ausbau von Gehwegen zw. Un- terdorfstraße und der Straße Im Winkel	nicht rechenbar ca. 30.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte
Versetzung des Ortsein- / - ausgangsschildes an den Rand der geschlossenen Bebauung	nicht rechenbar ca. 5.000 €	Straßen.NRW / Stadt Schwerte			
Konzepte für Nahmobilität und Radverkehr	k. A.	Stadt Schwerte			
Prüfung passiver Lärmschutz	individuell	Straßen.NRW / Bewohnerantrag			

Anhang 3: Beiträge der frühzeitigen Onlinebeteiligung (13. September bis 06. Oktober 2023)

Beiträge nach Stadtteilen

Holzen, Wandhofen

1 *Verortung: Westhellweg / Rosenweg*

Lärmbelästigung im unteren Westhellweg durch Raser auf dem Rosenweg, welche die Kurven im Rallyestil durchfahren, besonders abends am Wochenende. Zudem fahren die Autos vom Rosenweg kommend in den Westhellweg keine 30! die Pflasterpolster sind zu niedrig! Die neuen weiter oben bremsen die Autos deutlich besser ab. Der Lärm durch die fehlende Lärmschutzwand der Autobahn wird auch immer schlimmer, wenn nun noch das Gewerbegebiet kommt, wird es noch mehr LKW Verkehr und somit Lärm für uns Anwohner geben. Wir wünschen uns 30 auf dem Rosenweg, höhere Pflasterpolster im unteren Bereich des Westhellwegs und mehr Lärmschutz in Bezug zur Autobahn.

- 9 zustimmende Bewertungen, 1 ablehnende Bewertung
- Kommentar: Ich unterstütze diesen Beitrag.

2 *Verortung: Westhellweg*

Von der Autobahn kommt viel Lärm zu den Hausreihen im Westhellweg. Dazu kommen sehr viele (teils zu schnelle) LKW, die den Westhellweg als Ausweichmöglichkeit zur verstopften Hörderstr. oder Stadt nutzen. Die vorhandenen Bremsschwellen werden einfach überfahren, da sie zu niedrig sind. Abgesehen davon macht ständiges Rasen im Westhellweg zusätzlichen Lärm.

Gegen die letztgenannten beiden Punkte könnten höhere Bremsschwellen helfen, auf die bereits im Bereich Westhellweg zw. Holzener Weg und Rosenweg umgerüstet wurde.

- 4 zustimmende Bewertungen
- Kommentar: Es besteht im Westhellweg eine hohe Lärmbelästigung durch Poser, besonders am Wochenende durch getunte Motorräder und Autos. Einen ruhigen Nachmittag oder Abend kann man kaum noch im Garten genießen. Auch in der Nacht halten sich diese Poser nicht zurück, sodass man öfters in der Nacht aus dem Schlaf aufschreckt. Bei den Posern ist die Rechtslinkskurve auf dem Rosenweg von der Wannebachstrasse kommend besonders beliebt. Hier drehen sie voll auf. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung und ein Blitzgerät würden die Situation bestimmt entkräften.

3 *Verortung: Westhellweg*

Als Anwohnerin des unteren Westhellwegs in Holzen bin ich sehr unzufrieden mit den fehlenden bzw. unvollständigen Lärmschutzwänden an der A1. Tagsüber und Nachts kommt es daher zu einer hohen Geräuschbelastung. Der Verkehr und der Lärm haben in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Ich möchte die Verwaltung der Stadt Schwerte dringend um Maßnahmen bitten, die die Wohnsituation wieder entspannter machen.

- 5 zustimmende Bewertungen

4 *Verortung: Westhellweg*

Der Lärm der Autobahnen A1 und A45 wird immer lauter, so dass ein ruhiges Entspannen und vor allem schlafen nicht mehr möglich ist. Deshalb bitte ich dringend um den Bau einer Lärmschutzwand an den Autobahnen, so dass es am unteren Westhellweg ruhiger wird.

- 5 zustimmende Bewertungen

5 *Verortung: Westhellweg*

Gerade an schönen Tagen ist die Lärmbelästigung durch Motorräder signifikant. Weiterhin ist der Durchgangsverkehr belastend. Tempolimits werden nicht eingehalten, nach den Bodenschwellen wird stark beschleunigt, getunte Fahrzeuge, etc.

Als geeignete Maßnahme sollte das bestehende Durchfahrtsverbot auf Kräder allgemein und auf Durch-

	<p>gangsverkehr zu bestimmten Zeiten (z.B. Werkstags 20:00 - 6:00, Sonn und Feiertags ganztägig) ausgeweitet werden.</p> <p>➤ 2 zustimmende Bewertungen, 1 ablehnende Bewertung</p>
6	<p>Verortung: Westhellweg</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>nur zufällig habe ich von der 4. Runde des Lärmaktionsplanung erfahren. Würde die Information darüber weiter gestreut werden, dürfte auch die Beteiligung in der Nachbarschaft grösser sein.</p> <p>Dessen ungeachtet freue ich mich sehr, dass ich auf diesem Wege endlich einmal die zuständigen Stellen über ein Thema informieren kann, welches uns als Familie schon seit längerem beschäftigt:</p> <p>Seit unserem Zuzug nach Schwerte erfreuen wir uns der hohen Lebensqualität hier. Wir genießen die Lage der Stadt und ihre vielfältigen Angebote, und freuen uns über einen engagierten Bürgermeister, der noch vor einiger Zeit unsere Tochter am FBG unterrichtet hat.</p> <p>Die einzige Trübung der Lebensqualität besteht in der hohen Lärmbelastung durch zwei Autobahnen. Wir wohnen am Westhellweg in der Höhe „Am Steinbach“.</p> <p>Bevor wir diese praktische Erfahrung gemacht haben, habe ich immer ein wenig gelächelt über die Formulierungen: „Lärm ist ein ernst zu nehmendes Umweltproblem und beeinflusst Gesundheit und Wohlbefinden.“ Nun, nach ungefähr 10 Jahren an diesem Standort, kann ich dies bestätigen.</p> <p>Besonders an den meist vorherrschenden Wetterlagen mit den Hauptwindrichtungen Süd und Südwest ist es auch im Sommer nicht denkbar, das Schlafzimmerfenster zu öffnen: Zu hören sind einzelne Beschleunigungen durch Überholvorgänge von sportlich klingenden Fahrzeugen, eine einzige Dehnungsfuge, über die die unterschiedlichen Autos fahren, vereinzelt Hupen von PkW und LkW. Und belastend sind diese Geräusche auch tagsüber: Das ständige Rauschen bewirkt durch seine „Ungleichmässigkeit“, dass man doch immer wieder hinhört und von seinen Tätigkeiten abgelenkt wird. Dies wirkt für mich viel belastender als die sich von den Autobahngeräuschen deutlich zu unterscheidenden vereinzelt Verkehrsteilnehmern auf Wannebachstraße, Westhellweg und Rosenweg, die nach dem Vorbeifahren auch wieder beendet sind. Obwohl diese weniger weit von unserem Haus entfernt sind, hören sich tagsüber die Fahrgeräusche deutlich weniger störend an- nachts ist auf den genannten Straßen ohnehin vergleichsweise wenig Verkehr.</p> <p>Zurück zu den beiden Autobahnen: Für mich ist völlig unerklärbar, warum auf Höhe der Wannebachstraße, kurz bevor man auf den Westhellweg einbiegt, direkt nach Autobahnbrücke über die A1, die Lärmschutzwände fehlen. Für mich als Laien wird das bestätigt durch die dem vorliegenden Beteiligungsverfahren beiliegenden Karten mit den entsprechenden Lärmschutzmessungen: Bezieht man die Hauptwindrichtungen mit ein, ist deutlich zu hören und zu erkennen, wo die Lärmschutzwände fehlen. Den gleichen Effekt haben die Richtung Schwerte Holzen fehlenden Wände der A45.</p> <p>Wir möchten dringend darum bitten, die für den OT Holzen relevanten beschriebenen fehlenden Lärmschutzwände an der A1 und der A45 zu errichten.</p> <p>➤ 6 zustimmende Bewertungen</p>
7	<p>Verortung: Sigridstraße</p> <p>Wenn der Wind aus Richtung der A1 und der A45 kommt ist es extrem laut. Man hört ein gleichbleibendes Rauschen als würde man sich direkt neben den Autobahnen befinden. Hier vermisse ich Lärmschutzwände! Der Lärm hat in den Jahren kontinuierlich zugenommen.</p> <p>➤ 8 zustimmende Bewertungen</p>
8	<p>Verortung: Sigridstraße</p> <p>Der Verkehr auf der Autobahn A1 Köln / Bremen hat sich in den letzten Jahren derartig vermehrt, dass die Lärmbelastung extrem hoch ist. Im Sommer muss man auf der Terrasse mit Ohrstöpsel sitzen und bei offenem Fenster kann man nicht schlafen. Aus diesem Grund haben wir bereits das Schlafzimmer auf der anderen Seite der Wohnung. Eine Lärmschutzwand existiert leider nicht.</p>

	➤ 5 zustimmende Bewertungen
9	<p>Verortung: Luisenstraße</p> <p>Ich fühle mich sehr gestört von dem Lärm, der vom Westhofener Kreuz bzw. A1 bis auf die Luisenstraße vor- dringt.</p> <p>➤ 3 zustimmende Bewertungen</p>
10	<p>Verortung: Luisenstraße</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, ich wohne schon sehr lange hier in Holzen/ Luisenstraße und das sehr gerne!</p> <p>Der Lärm der A 1 und A 45 ist je nach Wetterlage sehr stark, wenn jetzt noch weiter ausgebaut werden soll- te, wird der bestehende Lärm noch erhöht. Ich möchte, dass die fehlenden Lärmschutzwände in unserem di- rekten Gebiet sowohl an der A 1 als auch an der A 45 geschlossen werden!</p> <p>➤ 6 zustimmende Bewertungen</p>
11	<p>Verortung: Rosenweg</p> <p>Ich wohne seit 4 1/2 Jahren im Rosenweg (Nähe Gabelung Köttersweg) und empfinde den Verkehrslärm (be- sonders durch die Autobahn) als sehr laut. Es ist zum Beispiel unmöglich, bei offenem Fenster zu schlafen. Auch wenn man sich im Freien aufhält, ist die Autobahn sehr störend.</p> <p>➤ 9 zustimmende Bewertungen</p> <p>➤ Kommentar: Dieser Beschreibung kann ich absolut zustimmen. (2 zustimmende Bewertungen)</p>
12	<p>Verortung: Köttersweg</p> <p>meine Frau und ich fühlen uns durch den Lärm vor allem von der A1, besonders bei Südwestwind. Genau in dieser Richtung endet die Lärmschutzwand. Diese sollte also verlängert werden.</p> <p>Auch der Verkehrslärm von der Wannebachstraße ist störend. Hier könnte eine Reduzierung der Höchstge- schwindigkeit von jetzt 70 auf 50 km/h für eine Verbesserung sorgen.</p> <p>Auch die Lärmbelastung auf dem Rosenweg könnte durch eine Geschwindigkeitsreduzierung gesenkt werde. Mitgedacht werden muss auf jeden Fall das neue Gewerbegebiet Wannebachstraße, da der zusätzliche Ver- kehr vor allem durch Lkw voraussichtlich zu einer zusätzlichen Lärmbelastung in Holzen führen wird.</p> <p>➤ 4 zustimmende Bewertungen</p>
13	<p>Verortung: In der Budelle</p> <p>Der Verkehrslärm in Holzen ist extrem. Je nach Windverhältnissen kann ich nicht in Ruhe schlafen und muss das Fenster schließen. Den Erläuterungen von Astrid Hoffmann vom 13.09. kann ich mich in vollem Umfang anschließen.</p> <p>➤ 2 zustimmende Bewertungen</p>
14	<p>Verortung: Holzstraße</p> <p>Die Frage ist: Was war zuerst da... Die Autobahn oder der Jammernde.</p> <p>Wir wohnen seit 15 Jahren am Westhofener Kreuz. Man hat sich an den unterschwelligem Lärm gewöhnt. Das war uns von Anfang an klar. Was die Zukunft bringt steht auf einem anderen Blatt geschrieben.</p> <p>Wenn der natürliche "Schallschutz" durch das Gewerbegebiet an der Wannebachstr. sowie der Ausbau des Westhofener Kreuzes mit der Tangente von der A1 auf die A45 umgesetzt wird.</p> <p>Wie sehr werden die Anwohner in die Planung mit einbezogen. Wie sieht der Schallschutz aus?</p> <p>Ich sehe da erhebliches Potential zur Erhöhung des Lärms.</p> <p>Die immer vorhandene Geräuschkulisse von dem Autobahnkreuz ist durch die vorherrschende Westwetterla- ge gerade im Winter störend durch fehlendes Grün an den Bäumen.</p> <p>Wannebachstr. oder Rosenweg sind zu vernachlässigen von der Geräuschkulisse da diese von der Autobahn</p>

	<p>übertönt wird.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsreduzierung aus vielleicht persönlichen Gründen kann ich nicht nachvollziehen.</p>
15	<p>Verortung: Stadtteil Holzen</p> <p>Guten Tag,</p> <p>vielen Dank für die Möglichkeit der Beteiligung.</p> <p>Der Stadtteil Holzen ist massiv durch die nahegelegene A 1 beeinträchtigt (insb. Köttersweg, Am Steinbach, unterer Rosenweg, Westhellweg, Luisenstraße, Sigridstraße, Zum Prinzenwäldchen, am Zimmermannswäldchen, Holzstraße als Ort mit Naherholungscharakter). Hinzu kommt die ebenfalls nahegelegene A 45, deren Ausbau die Lärmbelastung noch verschärfen dürfte. Zudem geht auch von der Wannebachstraße (sowie teilweise vom Rosenweg und vom unteren Westhellweg) eine Lärmbelastung aus.</p> <p>Die hohe Lärmbelastung geht auch aus den Lärmkarten NRW hervor, dürfte dort jedoch aus folgenden Gründen unterschätzt werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die vorherrschende Windrichtung wird bei der Berechnung der Lärmkarten nicht berücksichtigt (vgl. Auskunft des Umweltministeriums NRW vom 16.05.22). Der Wind weht meistens aus West, Südwest und Süd (https://de.weatherspark.com/y/58183/Durchschnittswetter-in-Schwerte-Deutschland-das-ganze-Jahr-über). Dies wirkt sich auf den Stadtteil Holzen besonders ungünstig aus, und zwar zum einen, weil sich die A 1 von Holzen aus gesehen im Westen befindet und zum anderen, weil die A 1 im Südwesten (von Holzen aus gesehen) über keine Lärmschutzwand verfügt. Diese Lücke in der Lärmschutzwand führt zu einer hohen Lärmbelastung bei häufig auftretendem Südwestwind und Südwind durch die A 1; wahrscheinlich in Kombination mit der südlich gelegenen A 45 ohne Lärmschutzwand in Richtung Holzen sowie mit der Wannebachstraße. 2. Zudem wurden bei der Berechnung der Lärmkarten keine mikroklimatischen Faktoren berücksichtigt (vgl. Auskunft des Umweltministeriums NRW vom 16.05.22), die dazu führen können, dass die Lärmbelastung nach ca. 500-600 Metern zunimmt (vgl. https://www.deutschlandfunk.de/akustische-umweltverschmutzung-100.html). Die oben genannte Lücke in der Lärmschutzwand an der A 1 befindet sich jedoch ca. 500-600 Meter von Holzen entfernt und wirkt sich deshalb besonders nachteilig aus. Auch die A 45 – ohne Lärmschutzwand in Richtung Holzen – befindet sich nicht viel weiter entfernt. <p>Berücksichtigt man diese Faktoren, so besteht die Möglichkeit, dass die derzeitigen Grenzwerte (https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm#minderung-des-strassenverkehrslarms-prioritaetenfolge) in Holzen teilweise überschritten werden (insbesondere am Tag), gerade auch vor dem Hintergrund der in Bezug auf die A 1 erfolgten bzw. für die A 45 geplanten wesentlichen Änderungen.</p> <p>Da bei Verkehr ab ca. 30 km/h das Reifen-Fahrbahn-Geräusch dominant ist (im Vergleich zum Motorge-räusch), dürfte sich die Situation durch den verstärkten Einsatz von E-Autos in den nächsten Jahren leider nicht verbessern, sondern – aufgrund des durchschnittlich höheren Gewichtes von E-Autos – eher verschlechtern.</p> <p>Folgende Maßnahmen dürften geeignet sein, die Lärmsituation und damit auch die Lebensqualität in Schwerte-Holzen zu verbessern:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ausgangsbasis: Realistische Einschätzung der Lärmbelastung durch Berücksichtigung aller relevanter Faktoren (auch derjenigen, die in den aktuellen Lärmkarten ggf. nicht berücksichtigt sind, s. oben) 2. Effektivere Lärmschutzwände an der A 1, z. B. durch höhere und/oder gekrümmte Lärmschutzwände 3. Schließung der Lücke in der Lärmschutzwand an der A 1, insbesondere durch Verlängerung in südlicher/südwestlicher Richtung 4. Aktive Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des geplanten Ausbaus der A 45 auch in Richtung Holzen 5. Durchgehend Tempo 50 auf der Wannebachstraße, Tempo 30 auf dem Rosenweg und Westhellweg sowie Tempolimits auf der A 1 und der A 45 6. Gestaltung des geplanten Gewerbegebietes in der Wannebachstraße in der Art, dass es neue Lärmbelastungen minimiert und bestehende Lärmbelastungen reduziert (z. B. durch Nähe, Höhe und Durch-

gängigkeit der Gebäude zur dahinterliegenden A 1; Schallschutz der Gebäude nach außen hin; Tempo 50 auf der Wannebachstraße)

Vielen Dank für die Prüfung dieser Hinweise und Vorschläge!

- 17 zustimmende Bewertungen
- Kommentar: Die Ausführungen möchte ich voll und ganz unterstützen. Ich wohne seit über 15 Jahren - im oberhalb des Westhellwegs gelegenen Teils - der Luisenstraße. Bei südwestlichen Winden ist es teilweise extrem laut, ohne dass sich nachts am Lautstärkepegel etwas ändert. Bei offenem Fenster kann man nur mit Ohrstöpseln schlafen. Es hört sich subjektiv so an, als wenn man neben der Autobahn steht (selbst gemessen über 60 dB). Bei nordwestlichen Windrichtungen reduziert sich die Lautstärke auf moderate Werte („es rauscht“) und bei nordöstlicher Windrichtung ist von den Autobahnen nichts mehr zu hören und man könnte glauben, in der tiefsten Natur zu sein. Also frage auch ich mich, wann und wie solche Lärmkarten erstellt werden, wenn es so unterschiedliche Auswirkungen gibt. (6 zustimmende Bewertungen)
- Kommentar: Als häufiger Besucher dieses Ortsteils kann ich diesen Kommentar voll unterstützen. Insbesondere der Lärm der A1 ist je nach Windrichtung sehr laut, was durch längere Lärmschutzwände zumindest teilweise unterbunden werden könnte. Ich möchte noch hinzufügen, dass die Wannebachstraße die Hauptverbindung zwischen Schwerte-Holzen, Dortmund-Holzen und Westhofen ist. Es ist schade, dass dort mangels Bürgersteig, Fahrradweg und Tempolimit aktuell kein sicherer Fuß- und Radverkehr möglich ist. Im Rahmen des Gewerbegebiet-Neubaus wäre es wünschenswert, dies zu verbessern und somit die Lebensqualität in allen drei Ortsteilen zu erhöhen. (6 zustimmende Bewertungen)
- Kommentar: Vielen Dank für die gute Zusammenstellung Ihrer absolut zutreffenden Darstellung. (2 zustimmende Bewertungen)
- Kommentar: Eine Ergänzung zu dem obenstehenden Beitrag: Laut Mailauskunft der Autobahngesellschaft des Bundes vom 20.09.23 wurde nicht berechnet, ob der geplante Ausbau der A 45 – in Kombination mit der A 1 und ggf. weiteren Straßen – dazu führt, dass zum Beispiel im Köttersweg und ähnlich lärmbelasteten Straßen in Holzen die lärmschutzbezogenen Grenzwerte überschritten werden. Möglicherweise werden die Grenzwerte jetzt schon überschritten, dies geht aus der aktuellen Lärmkarte nicht vor, da diese keine Auskunft über Werte am Tag gibt (nur 24-Stunden-Werte und Nachtwerte). Hinzu kommt, dass – wie oben beschrieben – unter anderem die reale Windrichtung bei den Lärmkarten nicht berücksichtigt wird (ebenso wie mikroklimatische Faktoren), wodurch die Lärmbelastung in Holzen in der Lärmkarte unterschätzt werden dürfte. Durch den Ausbau der A 45 ist die Wahrscheinlichkeit, dass die Grenzwerte in Teilen von Holzen überschritten werden, nochmals erhöht, zumal in Richtung Holzen bisher keine Lärmschutzwände an der A 45 geplant sind. Im Gegenteil: Es ist gut möglich, dass der Lärm durch die geplanten Lärmschutzwände in Richtung Westhofen umso stärker nach Holzen reflektiert wird. Dass die A 45 – neben der A 1 – wesentlich zu dem Lärm in Holzen beitragen dürfte, obwohl sie weiter entfernt ist als die A 1, zeigt die folgende Übersicht des Umweltamtes NRW: <https://www.lanuv.nrw.de/umwelt/laerm/geraeusche/geraeuschquellen/verkehrsgeraeusche> Daraus geht hervor, dass auch Autobahnen, die 500-2000 m entfernt sind, einen hohen Lärmpegel verursachen. (3 zustimmende Bewertungen)

16 Verortung: Osterfeldstraße

An manchen Tagen kommt die Lärmbelästigung gefühlt aus allen Richtungen.

Sowohl von der A 45 als auch der Hagener Straße ist je nach Windrichtung der Verkehrslärmpegel hoch. Dazu kommt noch die meiner Meinung nach stark zugenommene Belästigung durch die Flugzeuge in den späten Abendstunden - nach 22 Uhr.

Manche Züge haben dann auch noch extrem laute Räder, so dass es sich sehr laut anhört, wenn sie über die Brücke nach Ergste fahren.

Ich finde, der Lärm hat - nicht nur in Wandhofen - stark zugenommen.

- 2 zustimmende Bewertungen

Mitte, Mitte-Nord**17 Verortung: Osthellweg**

Standort: Osthellweg 32a - 68, südlich angrenzende Wohngebiete.

Folgende Lärmquellen, je nach Windrichtung, Wetter, LKW-Aufkommen, Geschwindigkeit auf der A1 (Baustelle oder nicht) und Jahreszeit:

- Autobahnlärm aus Westen, ist subjektiv nach dem Umbau der AS Schwerte (und dem damit verbundenen Abriss der Häuser) lauter geworden.
- Lärm von der direkt gegenüberliegenden Autobahn.
- "Normale" Autobahngeräusche: Bei ungünstigen Lagen (wochentags, keine Baustelle auf der A1, Winterbereifung) vermute ich, dass die Lärmbelastung im südlichen Bereich der A1 höher ist als in der Karte beschrieben.
- Zusätzlich dazu ist tieffrequentes Brummen zu hören. Dies ist auch in / vor Gebäuden wahrnehmbar. Es ist größtenteils abhängig von dem LKW-Aufkommen auf der A1 / K20n (Am Eckey).
- LKW-Lärm auf der K20n tagsüber, Nutzung der Straße als Rennstrecke nachts und am Wochenende.

Lösungsvorschlag:

- Erweiterung des südlichen Lärmschutzes an der A1 / K20n. Bei durchfahrenden LKW auf der K20n merkt man einen deutlichen Unterschied, ob diese hinter dem Lärmschutz an der Kreuzung K20n / Alter Dortmunder Weg sind oder nicht. So eine Erweiterung würde sich sicherlich positiv auf das gesamte Wohnviertel südlich der A1 auswirken.
- Durchgehend Tempo 50 auf der K20n.
- Weiterhin könnte ich mir vorstellen, dass der nördliche Lärmschutz an der A1 Schall reflektiert und es deshalb südlich der A1 lauter ist, da hier kein Lärmschutz existiert.

18 Verortung: Mülmkestraße

Es ist zwar eine 30-Zone, aber niemand fährt hier nur 30 kmh. Ab fünf Uhr morgens bis spät abends fahren hier viel zu viele Autos durch. Die Straße sollte nur noch für Anlieger frei sein.

- 4 zustimmende Bewertungen

19 Verortung: Karl-Gerharts-Straße

Sowohl unter der Woche als auch am Wochenende nutzen Roller- und Motorradfahrer die Karl-Gerharts-Straße, um stark zu beschleunigen. Es kommt auch immer wieder vor, dass an der Ampel mehrfach der Motor aufheult. Die jeweiligen Fahrer scheinen Langeweile zu haben und nutzen nachts auch die angrenzenden Straßen (Post- und Bahnhofstraße) um rasch auf weit mehr als 30 kmh zu beschleunigen.

- 1 zustimmende Bewertung
- Kommentar: Die nächtliche oder auch spätabendliche Ruhestörung der Roller, Motorräder und auch Autos im Bereich Karl-Gerharts-Straße und Bahnhofstraße ist an manchen Tagen, besonders am Wochenende, kaum zu ertragen. Man wird aus dem Schlaf gerissen. Bahnhofstraße ist Tempo 20, woran sich kaum einer hält. Gerade spät am Abend bis in die Nacht hinein ist es unerträglich und die Lärmbelastung nicht auszuhalten.
- Kommentar: Volle Zustimmung zur geschilderten Situation auf der Karl-Gerharts-Str. und vor allem der Bahnhofstraße und Poststr. Nachts Rennstrecke und Störung nicht nur durch Motorenlärm, sondern auch durch HiFi-Ausstattungen, Poser-Aufheulen der Motoren und Blitzstarts an Ampeln. Der Rennstrecke sollte dringend Einhalt geboten werden.

20 Verortung: Bahnhofstraße

- Seit Umbau der Bahnhofstraße entsteht mehrmals am Tag ein lärmträchtiger Rückstau an der Ampel zur Karl-Gerharts-Str., die deutlich zu kurz eine Grünphase ausweist. Er reicht teils bis zum Geschäfts-

	<p>lokal Blumen Risse. Die Dieselmotoren der mehreren Busse hintereinander, die in der Poststraße bis zu 6 Minuten stehenden PKW, die durch den Stau nicht in die Bahnhofstr. ausfahren können, sowie das aufkommende Gehupe sind störend und auch bei geschlossenen Fenstern nicht zu überhören. Die Verkehrsbelastung der Poststr. ist hoch, seit der einzige Einfahrtweg von der Karl-Gerharts-Str. In die Bahnhofstraße nur noch über den Senningsweg und die Poststr. führt. Wenige fahren dort nachts 30, sehr wenige nutzen tagsüber ausgewiesene Parklücken, sondern lieber den Bürgersteig, was stets drumrumrangieren und hupen bedeutet, wenn jemand regulär einparken oder vorbei will.</p>
21	<p>Verortung: Graf-Diederich-Straße</p> <p>Trotz der relativ großen Entfernung ist der Autobahnlärm je nach Windrichtung vor allem nachts sehr oft laut. Wahrscheinlich wird er reflektiert durch die Häuser auf der Südseite der Straße. Nachts bei geöffnetem Fenster zu schlafen ist dann unmöglich.</p> <p>➤ 1 zustimmende Bewertung</p>
22	<p>Verortung: Hagener Straße</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir (mein Freund und ich) leben seit dem 15.06.23 in der Hagener Straße 54 in Schwerte. Uns war vorher bewusst, dass es sich bei der Hagener Straße um die Hauptverkehrsstraße in Schwerte handelt, allerdings war uns nicht klar, dass wir auch abends den TV auf Lautstärke 12 haben müssen, um bei geschlossenen Fenstern überhaupt etwas verstehen zu können.</p> <p>Mittlerweile stellt sich uns die Frage, wieso die Beckestraße eine 30er-Zone sein kann und der Teil Richtung Fußgängerzone auch eine 30er Zone ist, nur unser Straßenteil dazwischen eben nicht?! Daher wäre unser Anliegen, auch diesen Straßenabschnitt (Fußgängerzone bis zum Penny) zu einer 30er-Zone umzuschreiben, auch mit dem Hinblick auf das Seniorenheim und dem Spielplatz auf diesem Straßenabschnitt. Gleichzeitig könnte man auch eine Einbahnstraße stadtauswärts einzurichten, da stadteinwärts die Alternative über die Beckestraße nutzbar wäre.</p> <p>Da unsere Wohnung wirklich traumhaft ist, würden wir gerne hier auch unsere Zukunft auch mit möglichem Familienzuwachs verbringen, allerdings überlegen wir schon jetzt, ob ein Umzug in ruhigere Gebiete besser wäre.</p> <p>Ich danke Ihnen ganz herzlich für Ihre Aufmerksamkeit.</p> <p>➤ 1 zustimmende Bewertung</p>
23	<p>Verortung: Bethunestr./Hörderstr.</p> <p>In der Nähe oder an der Bethunestraße oder Hörderstraße zu wohnen, bedeutet Lärmbelästigung bei Tag und Nacht, und das in den letzten Jahren gesteigert. Staut es sich mal nicht an den Ampeln zurück und machen anfährende oder abbremsende LKW nicht Lärm, dann sind es PKW oder Motorräder, deren Fahrer ein 50 Schild überhaupt nicht interessiert, oder LKW, die über die angegriffene Fahrbahndecke rumpeln, besonders abends und in den Nachtstunden.</p> <p>Der Vorschlag wäre, vom Ostentor bis zur Autobahnauffahrt A1 die Geschwindigkeit auf 30 Km/h zu reduzieren. wer dann schneller fährt, spürt es zumindest deutlich im Geldbeutel bei erfolgreichen Blitzerkontrollen ab und an und fährt langsamer.</p> <p>Man sage bitte nicht, 30 Km/h Höchstgeschwindigkeit sei nicht möglich, die Straßen seien schließlich Bundesstraßen! Es geht! Dortmund macht es mit der B 54 ab Brücke über die B 1 Richtung Zentrum vor.</p> <p>Und was steht unter dem 30 Schild als Begründung? Richtig vermutet: "Lärmschutz".</p> <p>Zudem macht es auf den o.a. Straßen auch mal Sinn, nicht nur die Handynutzer am Steuer durch die Polizei vom Parkdeck an der Bethunestraße beobachtet herauszugreifen - was natürlich vollkommen richtig ist - , sondern auch LKW zu kontrollieren, ob sie denn wirklich Zulieferverkehr fahren, denn sonst ist die Durchfahrt durch Schwerte ja tabu.</p> <p>Gerade, wenn das Westhofener Kreuz überlastet ist, fallen mehr LKW auf, die wohl eine Querverbindung zur</p>

A 45 nehmen, was in Zukunft wohl noch stärker werden wird wegen des Ausbaus des Kreuzes und einer wieder komplett befahrbaren 45 bei Lüdenscheid.

- 4 zustimmende Bewertungen

Schwerte-Ost, Gänsewinkel

24 *Verortung: Schützenstraße*

Um 6 Uhr am Morgen beginnt der LKW Lärm und endet ca. gegen 18 Uhr am Abend. Unseren Garten zu nutzen, bzw. darin auch einmal abzuspannen ist leider nur am Sonntag möglich. Bedingt durch Bodenwellen in der Straße (in Höhe Einfahrt Reiffeisenmarkt) ist der Lärm unerträglich geworden, denn wenn leere Lkw`s oder Lkw`s mit Anhängern darüberfahren, fährt man jedes Mal zusammen, so rappelt es!

Wie schon vielfach angesprochen hilft nur eine Umgehungsstraße in die beiden Gewerbegebiete da die Schützenstraße bereit durch die vielen Pkw`s überlastet ist.

- Um kurzfristig Abhilfe zu schaffen sollte evtl. darüber nachgedacht werden, Flüsterasphalt auf den Straßenbelag aufzubringen, bis es dann mal endlich zur Umsetzung einer Umgehung kommt.

Geisecke / Lichtendorf

25 *Verortung: Zum Wellenbad*

Zu fast jeder Tag und Nachtzeit werden hier sowohl die beiden Unterführungen, als auch die Straße Zum Wellenbad gerne genutzt, um die Autos und Motorräder in einem übertriebenen Maße zu beschleunigen. In den beiden Einmündungen Geisecker Talstrasse und Zum Kellerbach besteht hier dadurch ein stark erhöhtes Unfallpotential, da die Straße Zum Wellenbad aufgrund ihrer leichten Kurve nicht gut einsehbar ist. Weiter geht die wilde Fahrt dann meist runter Richtung Wellenbad, was hier teilweise zu lebensgefährlichen Gefährdungssituationen für Fußgänger und Fahrradfahrer führt. Alles wird dabei überschattet von lauten Motorengeräuschen, was zu erheblichen Lärmbelästigung führt.

Für die Eindämmung der Lärmbelästigung, wird es wohl diverse kreative Lösungen geben:-) Sind als Anwohner für alles offen!

- 1 zustimmende Bewertung

26 *Verortung: Unnaer Straße*

Von früh morgens bis abends besteht eine große Lärmbelästigung durch ein immer größeres Verkehrsaufkommen. Zunehmender LKW-Verkehr, aufdrehende Motorräder und nicht Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung steigern den Lärm zusätzlich.

- 2 zustimmende Bewertungen

Westhofen	
27	<p>Verortung: Auf der Hofestatt</p> <p>Das Industriegebiet Auf der Hofestatt ist meiner Meinung nach zu nah am Wohngebiet. An manchen Wochenenden wird dort auch an Samstagen sehr viel Krach gemacht. Containeraufbereitung? Die Wohnlage hat sich hier von ruhig in Dauerkrach verlagert. Die Autobahnen, die Ruhrtalstraße, Motorroller auf dem Ruhtalradweg, das Industriegebiet, da kommt vieles zusammen.</p> <p>➤ 2 zustimmende Bewertungen</p>
28	<p>Verortung: Föhrenweg / Wannebachstraße</p> <p>Häufige starke Beschleunigungen auf der Wannebachstraße, ob Tag oder Nacht von Autos und Motorrädern. Hier fängt die 60 an, das nutzen viele um stark raus zu beschleunigen. Hab Bedenken, dass der Verkehrslärm größer wird, wenn das Gewerbegebiet gebaut ist. Im weiteren Verlauf auch zu hohe Geschwindigkeiten Richtung Holzen. Als Fahrradfahrer mit Kind hinten drauf keine angenehme Strecke. Eine Idee wäre vielleicht, die Geschwindigkeit auf 50 zu begrenzen.</p>
29	<p>Verortung: Fichtenstraße</p> <p>Die Lärmbelastung durch die beiden Autobahnen ist je nach Windrichtung Morgens und Abends teilweise extrem. Das gilt eigentlich für alle Häuser Fichtenstr. 73-79</p> <p>Vor einigen Jahren wurde ja schon mal ein Gutachten von http://Straßen.NRW erstellt (2013). Grundlagen waren dabei aber nur Computerberechnungen und keinen realen Messungen... Meiner Meinung nach müsste die Lärmschutzwand an der A45 erhöht werden. Dies könnte im Zuge der Erneuerung des Westhofener Kreuzes zusammen mit einem "Flüsterasphalt" erfolgen. Die Einrichtung des "Überfliegers" als Abfahrt von der A1 zur A45 bereitet mir jetzt schon "Kopfschmerzen", dadurch wird die Lärmbelastung bestimmt nicht geringer....</p> <p>➤ 7 zustimmende Bewertungen</p>
30	<p>Verortung: Am Buchenstück</p> <p>24 Stunden am Tag kann man den Autolärm der A1 hören, der je nach Wetterverhältnissen und Verkehrsaufkommen unterschiedlich stark ausgeprägt ist. Die Lautstärke hat in den letzten Jahren stark zugenommen und stellt definitiv eine Belastung dar.</p> <p>Zusätzlich gibt es Lärmbelastigung durch häufigen Durchgangsverkehr, der oft zu schnell unterwegs ist. Stark störend sind die Mopeds, die mit erhöhter Geschwindigkeit und starker Geräuschkulisse durch diese oder angrenzende Straßen fahren. Es gibt bisher keine verkehrsberuhigenden Maßnahmen in der Straße, was jedoch die Geräuschkulisse dämpfen könnte.</p> <p>Außerdem tragen in Dortmund startende und landende Flugzeuge zur Lärmbelastigung bei.</p> <p>➤ 2 zustimmende Bewertungen</p>
31	<p>Verortung: Labuissierestraße</p> <p>Die Autobahn ist ein ständiger Lärmbegleiter, an welchem man sich mittlerweile zwar gewöhnt hat, aber natürlich die Wohnqualität mindert. Neuerdings kommt noch der Flugzeuflärm hinzu, was ggf an geänderten Flugrouten des Dortmunder Flughafens liegt. Der Lärmpegel der Flugzeuge schlägt natürlich enorm aus. Bezüglich der Autobahn A1 kommt es mir so vor, als würden die Lärmschutzwände den Lärm Richtung Ebberg leiten und von dort verteilt er sich dann über ganz Westhofen. Ich hoffe/denke, dass dort die Profis damals alles bedacht haben, aber ggf haben sich ja doch die Rahmenbedingungen verändert, sodass an einem neuen Schallschutzkonzept gearbeitet werden sollte. Mir sind schon öfter Lärmschutzwände begegnet, die nach oben hin wie eine Art „halbes Dach“ einen Teil der Bahn überdecken. Ggf ist das ja die Lösung, um den Lärm auf der Autobahn zu behalten und nicht großflächig zu verstreuen.</p> <p>➤ 1 zustimmende Bewertung</p> <p>➤ Kommentar: „halbes Dach“ vielleicht mit zusätzlich PV?!</p>

32	<p>Verortung: Reichshofstraße</p> <p>Es gibt eine Lärmbelastung durch LKW, die die Reichshofstraße unnötigerweise befahren, obwohl es in Westhofen glücklicherweise eine Umgehungsstraße gibt. Die LKW fahren in der Regel kein Ziel in der Reichshofstraße an, sondern befahren sie, weil das Navi die kürzeste Strecke vorgibt.</p> <p>Vom Gewerbegebiet "Auf der Hofestatt" geht eine Lärmbelästigung vermutlich durch Schredder-Lärm oder über den Boden gezogene Container aus. Der Lärm schallt - auch oft an Samstagen - über die Hagener Straße, die Bahnlinie und die Reichshofstraße bis zum Hohlweg hinauf.</p> <p>➤ 4 zustimmende Bewertungen</p>
33	<p>Verortung: Reichshofstraße</p> <p>Als Anwohner der Reichshofstraße leiden wir sehr unter dem Verkehrslärm. Obwohl die erlaubte Geschwindigkeit 30 km/h beträgt, wird sehr viel gerast, Tempo 50 bis 80 ist an der Tagesordnung. Der Lärm stört natürlich abends, nachts und an den Wochenenden ganz besonders. Entspannung im Garten ist nicht mehr möglich; das war vor 15 Jahren noch ganz anders. Erschwerend sind die immer lautereren Auspuffanlagen der Motorräder und Autos, neuerdings noch verschärft durch simulierte Fehlzündungen. Diese Ballerei ist enorm sportlich, treibt aber leider die Anwohner in den Wahnsinn.</p> <p>Zusätzlicher Lärm geht von den LKWs aus, die sowohl den östlichen (warum?) als auch den westlichen Teil (von und nach Syburg) als „Abkürzung“ nutzen.</p> <p>Wir wünschen uns eine Reduzierung der erlaubten Geschwindigkeit auf 20 km/h und wiederkehrende Radarkontrollen durch die Stadt oder die Polizei, außerdem eine bauliche Verkehrsberuhigung durch Schwellen und Baumscheiben.</p> <p>➤ 2 zustimmende Bewertungen</p>
34	<p>Verortung: Reichshofstraße</p> <p>Lärm- und Verkehrssituation an der Reichshofstraße: Die Stadt Schwerte führt vom 02.-09. November 2020 eine Messung des Verkehrs auf der Reichshofstraße durch, mit dem Ziel die LKW-Durchfahrtsverkehre als auch die Durchfahrtsgeschwindigkeit zu objektivieren.</p> <p>Diese Messung zeigte, dass von den gemessenen 31.000 ! Fahrzeugen ca. 82% die Geschwindigkeit überschritten haben, mit Spitzengeschwindigkeiten von 99 km/h!!!. Es fahren auch rd. 1250 LKW durch den Ortskern.</p> <p>Daher kommt die unerträgliche und zunehmende Lärmbelästigung. Die Polizei prüft insbesondere an den Feierabenden und am Wochenende nicht, was offenbar bekannt ist, und dazu führt, dass gerade in diesen sensiblen Zeiten noch mehr gerast und gelärmt, hier sind insbesondere die Motorräder zu nennen, wird.</p> <p>Der Ort wird durch die Straße in eine Nord- und eine Südhälfte unterteilt und weist lediglich drei Querungshilfen auf der gesamten Länge der Straße aus.</p> <p>Die Straße sollte analog zum Westhellweg mit Schwellen oder Einengungen versehen werden, um zum einen unnötigen Verkehr auf die Umgehungsstraße zu verlagern und zum anderen das Tempo und damit die Lärmentwicklung zu reduzieren. Auch eine Rechts-vor Links Regelung könnte das Tempo reduzieren.</p> <p>Ich bin der Überzeugung, dass der LKW-Verkehr weitgehend vermeidbar ist, da eine Ortsumgehung vorhanden ist und die östliche Brücke nun auch die erforderliche Höhe von 4 m ausweist.</p> <p>Zu den Problemen direkt an der Straße kommt der zunehmende Lärm der nahegelegenen A 45 / A1.</p> <p>Auch die Flugzeuge, die durch den virtuellen Orientierungspunkt über dem Nattland, hier in niedriger Höhe und langgezogenen Schleifen unterwegs sind, erhöhen die ohnehin hohe Lärmbelästigung.</p> <p>➤ 1 zustimmende Bewertung</p>
35	<p>Verortung: Reichshofstraße</p> <p>Guten Tag,</p> <p>Westhofen ist laut Lärmkarte ein ohnehin benachteiligter Ortsteil. Hieran ist kurzfristig leider nichts zu än-</p>

	<p>dern. Daher sollten die Maßnahmen, die eine Verringerung bedeuten könnten, wie z.B. häufige Verkehrskontrollen, Radwege, Durchfahrtsbeschränkungen für LKW, bauliche Maßnahmen etc. dringend umgesetzt werden. Sogar beschlossene Maßnahmen wurden nicht umgesetzt und das ISEK welches unter hoher Bürgerbeteiligung zahlreiche Maßnahmen erarbeitet hatte, wurde komplett gestrichen.</p> <p>Ob die Bürgerbeteiligung durch die Stadt Schwerte überhaupt gewünscht ist, scheint zweifelhaft.</p> <p>➤ 1 zustimmende Bewertung</p>
36	<p>Verortung: Reichshofstraße</p> <p>Abhängig von der Windrichtung ist der insbesondere von der A1 ausgehende Verkehrslärm durchaus störend. Eine Verlängerung der Lärmschutzwand könnte eine geeignete Maßnahme sein, um die Geräuschsituation zu verbessern.</p> <p>➤ 1 zustimmende Bewertung</p>

Ergste

37	<p>Verortung: Bürenbrucher Weg / Am Knapp</p> <p>Hinter der 30er Zone am "Bürenbrucher Weg" Richtung Letmather treten die Autos auf Höhe "Am Knapp", aber spätestens ab "Cilli-Kranefeld-Straße", aufs Gaspedal. Dass hier noch Tempo 50 gilt, interessiert die Wenigstens. Die Lärmbelästigung ist enorm, denn viele Motorradfahrer nehmen diesen Weg, da die "236" zu bestimmten Zeiten für Motorradfahrer gesperrt ist.</p> <p>Viele Fußgänger, insbesondere Kinder, überqueren diese Straße. Zum Beispiel nachdem sie vom Sport im Waldstadion zurück nach Hause fahren. Durch das viel zu hohe Tempo ist dies sehr gefährlich. Es wäre wichtig, die 30er Zone zu verlängern - zur Reduzierung der Lärmbelästigung und für die Sicherheit aller Fußgänger!</p>
38	<p>Verortung: Am Kämpchen</p> <p>Man hört Tag und Nacht die ganze Zeit die Autobahn, so dass man Nachts nicht mit offenen Fenster schlafen kann.</p> <p>➤ 2 zustimmende Bewertungen</p>
39	<p>Verortung: Letmather Straße</p> <p>In Ergste wird man gleich aus mehreren Richtungen beschallt. - Eine Grundbeschallung bekommt man von der A45, bzw. der Ruhrbrücke zwischen dem Westhofener Kreuz und der Abfahrt Schwerte-Ergste. Es gibt hier ja leider auch keine Schallschutzwände und so kann der Lärm sich frei über die Ruhrwiesen ausbreiten. Es wird nur etwas ruhiger, wenn kein Westwind herrscht, was ja leider nicht ganz so oft vorkommt. - Die Bahnlinie, bzw. die darauf fahrenden Züge scheinen nach Tagesform von der Lautstärke her von okay bis absolut nervtötend zu variieren. Keine Ahnung, ob so viele Züge hier einen Lagerschaden haben, es macht sonst eigentlich keinen Sinn, dass sie manchmal so unterschiedlich laut sind. - Und dann gibt es natürlich noch die B236, wenn nicht gerade Stau ist und gefühlt die halbe Region hier Stoßstange an Stoßstange durchs Dorf schleicht, dann gelten hier keine Tempolimits mehr und wer bremst bzw. Rücksicht nimmt ist feige. Daher sind kritische Situationen hier auch an der Tagesordnung und auch auf dem Gehweg ist man nicht sicher davor, von einem Auto auf die Hörner genommen zu werden.</p>

Schwerter Heide

40 *Verortung: Schwerterheide*

Die Beteiligungsmöglichkeit am Verfahren wird begrüßt. Einschränkend muss auf Grund der, in den vergangenen Jahren mit Planfeststellungsverfahren in Schwerte gemachten Erfahrungen gesagt werden, dass die Beteiligungen weitestgehend sinnlos sind. Als letztes Beispiel sei das B 236-Verfahren genannt, dass sich weder an die seit 2012 bestehenden Bundesregelungen zum Ausbau von 4-spurigen Straßen gehalten hat, die Vorschriften zum Radwegebau, zur Anlage von P&R - Plätzen, zur Anlage von Stand - / Notstreifen, ... vorsätzlich außer acht gelassen hat, um nur einige Punkte zu nennen.

- a) Zur Sache selbst ist zu sagen, dass es, nimmt man den Begriff "Lärmaktionsplanung" wörtlich, erforderlich ist, die aus dem öffentlichen Verkehr herrührenden Belastungen wenigstens zu bündeln in dem die Belastung aus B 236, BAB A1 / A 45 UND jene aus dem Schienenverkehr der mehrgleisigen Strecken zusammengeführt werden, was ohne besonderen Aufwand möglich ist.
- b) Vertrauensmindernd ist die Tatsache, dass zum bestehenden Lärmaktionsplan wesentliche Verkehrswege mit extremem LKW - Verkehr durch die Wohngebiete der Schwerterheide, unberücksichtigt geblieben sind. Wenn ich die Belastung aus 1200 LKW täglich, die über die Wohnstraße Heidestraße (WR, Heideschule, Pflegeheim des LV Westfalen-Lippe) fahren, ausschließe, unberücksichtigt lasse, dann ist das ganze Papier nichts wert.
- c) Der Lärm der Schwerterheide rührt insbesondere von der A1 und wird maßgeblich mit der Schallübertragung durch die Luft / die Inversionsschichten in die Wohngebiete verteilt. Diese Gegebenheiten sind von Prof.Dr. Karpe im Vorfeld der A1-Planung seinerzeit untersucht worden und haben zur Forderung der Verdeckung der A1 a) zur Sicherung der klimatischen Verhältnisse für das Stadtgebiet durch die Versorgung mit Frischluft vom Schwerterwald und b) zum Lärmschutz für die Wohngebiete geführt. - Die Feststellungen sind unbeachtet geblieben.
- d) die unter c) beschriebenen Gegebenheiten wurden durch die Lärmschutzwälle noch weiter negativ beeinflusst, die jetzt abfließende Kaltluft staut sich vor dem Damm der Lärmschutzanlagen, erzeugt einen Kaltluftsee, damit Inversion- und Schallreflektionsschichten und verschallt so die im Staubereich der Kaltluft liegenden Wohngebiete. Die Intelligenz des Prof.Dr.Karpe, der später das Referat bei der UN in New-York übernommen hat, war nicht ausreichend im Verhältnis zu den Entscheidungsträgern der Kommunal- und Landesverwaltung.
- e) Die Heidestraße war im vorlaufenden Verfahren noch mit ca. 8500 Fahrzeugen, davon 1200 LKW -(DfV = 8750, p = 16 %), wegen des Industriegebietes Binnerheide mit der damals größten Erdnusröstreis des Globus belastet und unberücksichtigt geblieben. Der von mir im Wesentlichen durchgesetzte Bau der Kreisstraße K 10 -Am Eckey- hat zwar eine Entlastung durch LKW - Verlagerung auf diese Straße gebracht, die aber jetzt, nach dem Ausbau der B 236 durch den illegalen - aber vom Bürgermeister der Stadt Schwerte hingenommenen Schleichverkehr wieder mehr und mehr entfällt. Um diese Entwicklung in den Wohngebieten der Heide auszuschließen, um die gem. BauGB beschriebene Ruhe- und Erholungsfunktion in den Wohngebieten zu bekommen, besteht die Forderung nach Abbindung der Heidestraße von der B 236.

Die Belastung durch den Schleichverkehr, der die Ampel bei McDonalds umfährt, zerstört die Wohngebiete am Alten Dortmunder Weg und der Heidestraße. Der Verkehr verläßt in Ost-Westrichtung die K 10 als Rechtsabbieger am Alten Dortmunder Weg, biegt nach links in die Heidestr. und dann nach rechts auf die B 236 ab. Der Weg in umgekehrter Richtung ist genau so belastend für die Anwohner. Eine solche Regelung zu fixieren ist in meinen Augen, bei Kenntnis der aus dem Verkehr herrührenden gesundheitlichen Belastung, ein Straftatbestand. Das Ordnungsamt als örtl. Verkehrsbehörde ist nahezu geil darauf diesen schädigenden Zustand zu halten.

Sie mögen daraus sehen, dass ich der Beteiligung sehr kritisch gegenüberstehe.

- 1 zustimmende Bewertung

	<p>➤ Kommentar: Was Sie ansprechen, bestätigt auch der Umgang mit den Bürgern in Westhofen. Ordnungsamt und Bürgermeister sind nicht daran interessiert, die Wünsche der Anwohner in irgendeiner Weise zu berücksichtigen. Zu fragen bleibt, warum dem so ist.</p>
41	<p>Verortung: Römerstraße</p> <p>Wohnort an der A1. Römerstraße . Ich sitze sehr viel auf unserer Terrasse, aber die Geräusche von der A1 sind belastend, viel zu laut. (vom Geruch ganz zu schweigen). Ich wünschte, die Lärmschutzwand wäre viel höher, denn ich empfinde die Geräusche als Stressfaktor. Manchmal denke ich, die Autobahn fährt direkt durch unseren Garten.</p> <p>➤ 1 zustimmende Bewertung</p>

Villigst

42	<p>Verortung: Rote-Haus-Straße</p> <p>Es ist auffällig, dass für vermutlich Ortskundige der Blitzer an der Rote-Haus-Str. zwar dazu führt, dass die Autofahrer stadtauswärts kurz vorher langsamer werden, um dann kurz vor dem Blitzer die erforderliche Geschwindigkeit von 50 km/h zu haben, obwohl dies schon weit vorher angezeigt ist.</p> <p>Davon abgesehen ist jedoch die sofortige Anhebung der Geschwindigkeit nach dem Blitzer stadteinwärts - also von Iserlohn kommend - viel gravierender, denn direkt nach dem Blitzer wird in den meisten Fällen sofort beschleunigt, was eine hohe Lärmbelastung verursacht.</p> <p>Darüber hinaus hat sich die Sperrung für Motorradfahrer über den "Schälk" auf diese Strecke nachteilig ausgewirkt, denn an Feiertagen und an den Wochenenden wird hier "ordentlich" gerast, denn auch ein Blitzer hält ja offenbar Motorradfahrer nicht davon ab, mit überhöhter Geschwindigkeit diese breite Straße zu befahren, obgleich die Kreuzung Bachstr./Rote-Haus-Str./Im Grävenkamp dort auch ein Gefahrenpunkt darstellt.</p> <p>Abgesehen davon - fällt zwar nur indirekt in das Thema "zu schnelles Fahren/Beschleunigen und Geschwindigkeit" - ist diese Straße an der Kreuzung für Fußgänger eine sehr gefährlich zu überquerende Straße.</p> <p>Für Grundschul Kinder, die jenseits in der Straße Im Grävenkamp wohnen, ein unmögliches Unterfangen und somit ist ein selbstständiger Schulweg nicht möglich, was m.E. mit einer Bedarfsampel, die sowohl stadtauswärts als auch stadteinwärts eine Geschwindigkeitsmessung inne hätte, gelöst werden könnte.</p> <p>Kenner solcher Ampeln wissen dann wenigstens, dass es keinen Zweck hat, schneller zu fahren, wenn sie vermeiden wollen, dann vor einer roten Ampel warten zu müssen.</p> <p>Leider hätte das zwar unter Umständen durch stehende Fahrzeuge auch wieder einen Nachteil für die unmittelbar angrenzenden Bewohner, jedoch hätte es den Effekt von Sicherheit und Eingrenzung von Beschleunigungslärm und ggf. sogar den Effekt bei geringerer Geschwindigkeit eines geringeren Sprit- resp. CO₂-Ausstoßes.</p> <p>Diese Aspekte bitte ich im Sinne der Anwohner zu beachten. Vielen Dank für die Möglichkeit der Äußerung.</p> <p>Ich möchte ergänzen, dass in beiden Richtungen zwischen Iserlohner Straße und Bachstraße mit manipulierten Fahrzeugen gerast und gelärmt wird was das Zeug hält. Es ist ja eine Stelle, wo garantiert nie kontrolliert wird.</p>
43	<p>Verortung: Großenbräucker Weg</p> <p>Deutliche Lärmbelästigung von 04.30 Uhr morgens bis spät in die Nacht durch Berufs- und Freizeitverkehr. Im Sommer kaum noch möglich nachts das Fenster geöffnet zu haben! Im Herbst, Winter und Frühjahr durch fehlendes Blattwerk nochmals lauter. Wir wohnen seit mehr als 20 Jahren hier und es wird jedes Jahr mehr.</p>