

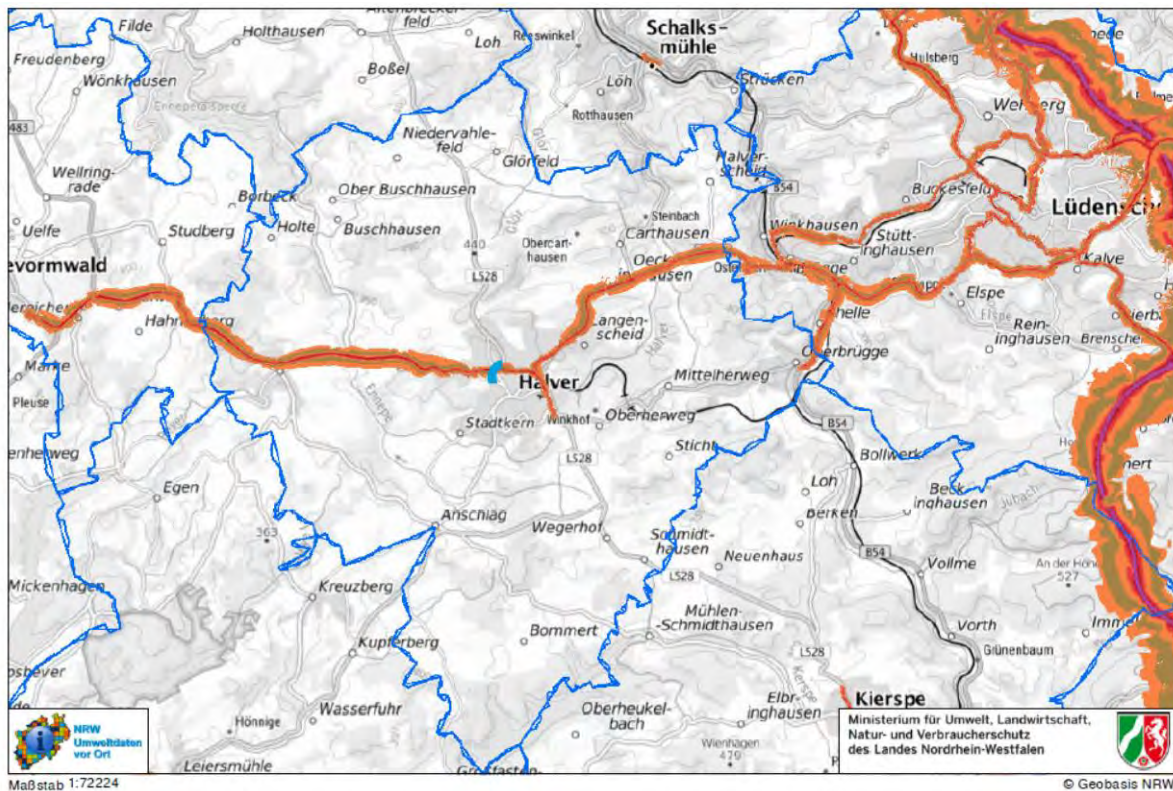
Halver

EINFACH SYMPATHISCH



Lärmaktionsplan 3. Stufe der Stadt Halver

Aktualisierung der Daten im Sinne einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der 2. Stufe



Lärmaktionsplan
der Stadt Halver
Stufe 3
Stand: Juni 2021

Verfasser:
Stadt Halver
Fachbereich Bauen und Wohnen
Thomasstraße 18
58553 Halver

Inhaltsverzeichnis

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis.....	6
Abkürzungsverzeichnis.....	6
1 Planungsanlass und Zielsetzung.....	7
2 Vorbemerkungen, Verfahren und rechtlicher Hintergrund.....	9
2.1 Beschreibung des Plangebietes.....	9
2.2 Beschreibung der Lärmquellen.....	10
2.3 Zuständige Behörde.....	11
2.4 Ort der Veröffentlichung.....	12
2.5 Rechtlicher Hintergrund.....	12
2.6 Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 der RL 2002/49/EG.....	12
2.7 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	13
3 Lärmkartierung.....	14
3.1 Lärmkartierung der 1. Stufe – entfällt für Halver.....	14
3.2 Lärmkartierung der 2. Stufe.....	14
3.3 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten der Stufe 3.....	14
4. Überprüfung des Lärmaktionsplanes 2.Stufe.....	16
4.1 Bewertung der Lärmwerte.....	16
4.2 Erfüllung des bestehenden Lärmaktionsplanes der Stufe 2.....	16
4.3 Änderung der Lärmsituation.....	17
4.4 Stand der Umsetzung der Maßnahmen des Aktionsplans der 2. Stufe.....	17
4.4.1 Straßenverkehr.....	17
4.4.2 ÖPNV Bus und Bahnverkehr.....	19
4.4.3 Radverkehr.....	20
4.4.4 Bauleitplanung.....	21
4.4.5 Aktiver Schallschutz.....	21
4.4.6 Passiver Schallschutz.....	22
5. Zukünftige Maßnahmen.....	23
6. Zusammenfassung.....	24
7. Beteiligung der Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange.....	26
Anhang.....	30
Anhang 1 : Lärmkartierung Stufe – Schallquellen und –hindernisse.....	31
Anhang 2.1: Lärmkartierung Stufe 3 ; Straßenverkehr 24h B 229 West.....	32

Anhang 2.2: Lärmkartierung Stufe 3; Straßenverkehr 24h B 229 Mitte	32
Anhang 2.3: Lärmkartierung Stufe 3; Straßenverkehr 24h B 229 Ost.....	33
Anhang 2.4: Lärmkartierung Stufe 3; Straßenverkehr 24h B 54	33
Anhang 3.1: Lärmkartierung Stufe 3 – Straßenverkehr nachts B 229 West	34
Anhang 3.2: Lärmkartierung Stufe 3 – Straßenverkehr nachts B 229 Mitte.....	34
Anhang 3.3: Lärmkartierung Stufe 3 – Straßenverkehr nachts B 229 Ost	35

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Kartierumfang der 3. Stufe in NRW

Abbildung 2: Lage der Stadt Halver im Märkischen Kreis

Abbildung 3: Haltepunkt Halver Oberbrügge

Tabelle 1: Verkehrsmengen in der Stadt Halver

Tabelle 2: Geschätzte Anzahl der lärmbelasteten Menschen, ganztags

Tabelle 3: Geschätzte Gesamtzahl lärmbelasteter Menschen, nachts

Hauptstraßenverkehr (Bundesfernstraßen und Landstraßen)

Tabelle 2: Betroffenheit durch Verkehrslärmimmissionen Stufe I

Tabelle 3: Betroffenheit durch Verkehrslärmimmissionen Stufe II

Tabelle 4: Betroffenheit durch Verkehrslärmimmissionen Stufe I + II

Abkürzungsverzeichnis

BlmschG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BlmschV	Bunds-Immissionsschutzverordnung
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
IT.NRW	Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
MUNLV	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen

IV

1 Planungsanlass und Zielsetzung

Lärm gehört zu einem der größten Umweltprobleme. Die Erstellung von Lärmkarten und Lärmaktionsplänen stellt eines der effektivsten Instrumente zur gesamtstädtischen Lärmbekämpfung dar.

Der rechtliche Rahmen ist die Umgebungslärmrichtlinie der EG-Kommission. Auf Grundlage der „Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigung durch Umgebungslärm, zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.

Die Lärmkarten wurden flächendeckend für Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken sowie Großflughäfen Nordrhein-Westfalens erstellt und über das Umgebungslärmportal des Landes veröffentlicht. Auf dieser Grundlage wird der Lärmaktionsplan unter Mitwirkung der Öffentlichkeit erarbeitet.

Die Umgebungslärmrichtlinie ging mit einer Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in deutsches Recht über. Der sechste Teil des BImSchG „Lärminderungsplanung“ umfasst nun die §§ 47a bis 47f und den Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen, Erarbeitungszeiträume und Anforderungen an Lärmkarten und Lärmaktionspläne.

Die Erarbeitung der Lärmkartierungen und die Erstellung der Lärmaktionspläne unterliegen folgenden Zuständigkeiten:

- Lärmkartierung im Ballungsraum Stadt
- Lärmkartierung im Nicht-Ballungsraum LANUV
- Aufstellung des Lärmaktionsplanes Stadt
- Haupteisenbahnstrecken, bundeseigene Eisenbahnbundesamt

Auf der Grundlage des § 47f BImSchG trat am 16. März 2006 zudem die „Verordnung über die Lärmkartierung (34. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV)) in Kraft.

Die 34. BImSchV gilt für die Kartierung von Umgebungslärm und konkretisiert die Anforderungen an Lärmkarten nach § 47c des BImSchG. Sie beinhaltet neben der Definition der zu verwendenden Lärmindizes und Aussagen zur Datenerhebung sowie Datenübermittlung auch detaillierte Anforderungen an die Ausarbeitung von Lärmkarten. Weiterhin sind Aussagen zur Information der Öffentlichkeit und zur Übermittlung der Lärmkarten enthalten.

Nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. dem § 47c Abs. 1 BImSchG sind in einem ersten Schritt Lärmkarten für Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern sowie für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen ausgearbeitet. Auf Basis dieser Kartierung werden Lärmaktionspläne, mit denen Lärmproblemen und Lärmauswirkungen entgegengewirkt werden sollen, durch die Gemeinden aufgestellt.

Das Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

(MUNLV) hat am 07. Februar 2008 im Runderlass „Lärmaktionsplanung“ Festlegungen zur Umsetzung des § 47d BImSchG getroffen. Darin enthalten sind unter anderem konkrete Aussagen zu den Voraussetzungen zur Aufstellung der Lärmaktionspläne, deren Form und Inhalt sowie dem Ablauf der Lärmaktionsplanung, auch in Bezug auf Öffentlichkeitsinformation und –beteiligung.

Lärmaktionspläne sind demnach gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Lärmprobleme im Sinne des § 47d Abs. 1 BImSchG liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein 24h-Schallpegel (L_{den}) von 70 dB(A) oder ein Nachtschallpegel (L_{night}) von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird.

Die Stadt Halver wurde nach den Kriterien des Ministeriums für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz (MUNLV) nicht als Teil eines Ballungsraumes in NRW eingestuft. Halver war von der Stufe 1 nicht berührt.

In einem zweiten Schritt fanden Lärmkartierung und die anschließende Lärmaktionsplanung auch für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr und Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr statt. Darunter fallen in Halver die Streckenabschnitte der B 229 und teilweise der B 54 sowie einem kleinen Abschnitt der L 528.

Die durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen erarbeiteten Lärmkarten sowie weitere Informationen sind auch im Internet unter der Adresse www.umgebungslaerm.nrw.de und unter TIM-online, eine Internet-Anwendung des Landes Nordrhein-Westfalen <https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/> zu finden. Der Lärmaktionsplan kann auch auf der Webseite der Stadt Halver www.halver.de eingesehen werden.

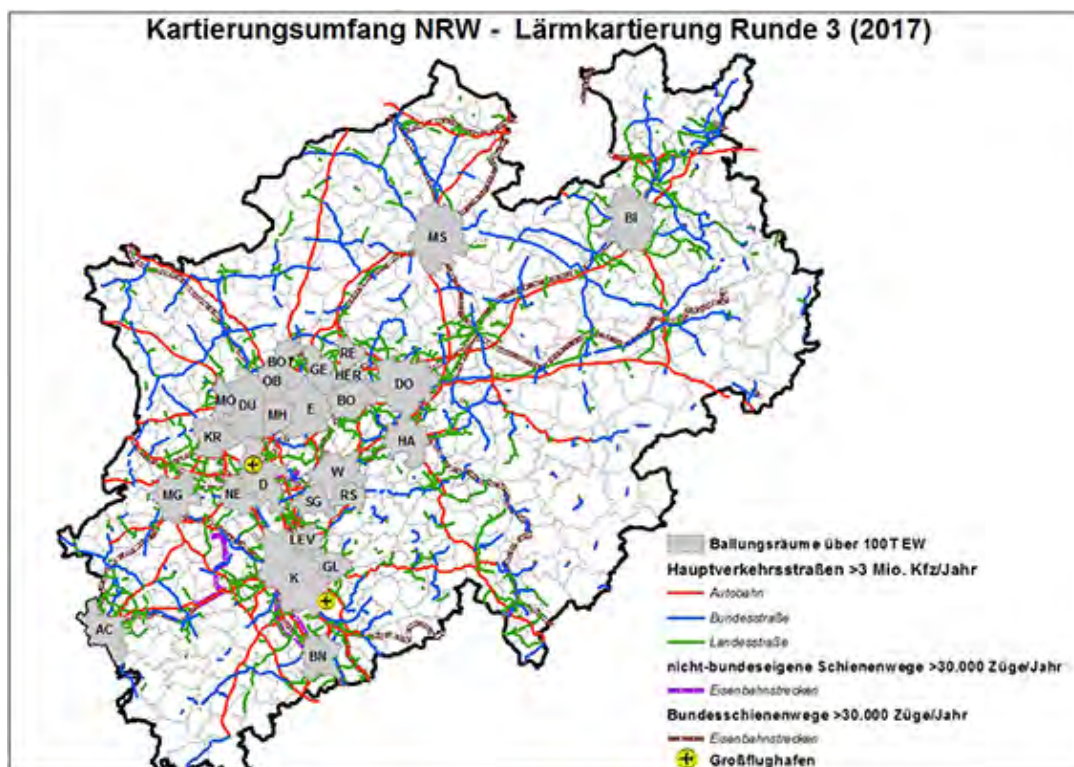


Abb. 1: Kartierungsumfang in NRW (Quelle: LANUV)

2 Vorbemerkungen, Verfahren und rechtlicher Hintergrund

2.1 Beschreibung des Plangebietes

Die Stadt Halver liegt im Südwesten des Märkischen Kreises, Regierungsbezirk Arnsberg, und umfasst eine Fläche von ca. 77 km². An das Stadtgebiet grenzen innerhalb des Märkischen Kreises die Gemeinde Schalksmühle im Norden sowie die Städte Lüdenscheid im Osten und Kierspe im Südosten. Im Nordwesten grenzt die Stadt Breckerfeld (Ennepe-Ruhr-Kreis) an. Die übrige Verwaltungsgrenze bildet der Oberbergische Kreis (Regierungsbezirk Köln) mit den Städten Wipperfürth im Südwesten und Radevormwald im Westen in einem Gebiet mit überwiegend ländlicher Raumstruktur.



Abb. 2: Lage der Stadt Halver im Märkischen Kreis (aus: Wikipedia)

Naturräumlich wird das Stadtgebiet von Halver dem Bergisch-Sauerländischen Gebirge zugeordnet, wobei der südwestliche Teil zum "Bergischen Land" und der nordöstliche Teil zum "Sauer- und Siegerland" gehört.

Halver als westlichste Kommune im Märkischen Kreis erstreckt sich über eine Fläche von 77,24 km² und zählt 16128 Einwohner (vgl. Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW); Bevölkerungsfortschreibung Basis Zensus 2011, Stand: 30. Juni 2019).

Halver liegt verkehrsgünstig an der B 229 (Lüdenscheid – Solingen). Die Anbindung an die

Autobahnen A 1, A 46 und A 45 ist in einem Radius von 25 km gegeben.

Als bedeutende Verkehrsflächen sind überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen im Flächennutzungsplan (FNP) die Bundesstraße B 229, die das Stadtgebiet in Ost-West-Richtung quert, und die B 54 im östlichen Stadtgebiet dargestellt, zudem die Landstraßen L 284, L 528, L 868 und L 892, die Kreisstraßen K 3, K 13, K 30 und K 37.

Der FNP stellt zwischen Oberbrügge und dem Stadtkern von Halver eine Bahntrasse dar. Mit der Stilllegung der Bahnlinie Lüdenscheid - Halver wurde der Bahnbetrieb (Güter- und Personenverkehr) in diesem Bereich im Jahr 1995 vollständig eingestellt. Die Trasse zwischen Halver und Oberbrügge wird derzeit von der Schleifkottenbahn als Draisinen Strecke genutzt. Die Strecke zwischen Brügge - Halver - Kierspe wird seit 2019 mit Wiederaufnahme des Personenverkehrs mit Anbindung bis Köln auch wieder für den Personenverkehr genutzt.

Halver ist landesplanerisch die Funktion eines Grundzentrums zugewiesen. Die nächstgelegenen Mittelzentren sind Lüdenscheid, Meinerzhagen, Radevormwald und Wipperfürth. Oberzentren sind Wuppertal und Hagen.

Das Stadtgebiet von Halver liegt im Bereich des Regionalplans für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen (BEZIRKSREGIERUNG ARNSBERG 2011).

Der Flächennutzungsplan der Stadt Halver ist seit dem 19.03.1999 rechtskräftig. Seine Darstellungen inklusive der seitdem erfolgten Änderungen beinhalten die Bundes- und Landesstraßen als örtliche und überörtliche Hauptverkehrsstraßen.

Aufgrund der Lage der Stadt im klassifizierten Straßennetz, der siedlungsstrukturellen Einordnung sowie der Versorgungsfunktion als Grundzentrum, treten im innerstädtischen Bereich auf der B 229 und der B 54 größere Verkehrsbelastungen auf.

Südlich des Stadtkerns von Halver befindet sich der Segelflugplatz "Im Heede".

Die unbefristete Genehmigung gem. § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ermöglicht u. a. den Verkehr von Motorflugzeugen (höchstzulässiges Fluggewicht 1.500 kg) zum Schleppen von Segelflugzeugen bzw. Motorseglern.

2.2 Beschreibung der Lärmquellen

Die einzige in der Lärmkartierung zu berücksichtigende Lärmquelle in Halver, ist die das Stadtgebiet von West nach Ost komplett durchquerende Bundesstraße 229, die Landesstraße 528 vom Kreisverkehr von-Vincke-Straße in südliche Richtung und die Bundesstraße 54 im Bereich Oberbrügge. Die geltenden Auslösewerte für den 24h-Schallpegel (L_{den}) von 70 dB(A) und den Nachtschallpegel (L_{night}) von 60 dB(A) wurden hier erreicht bzw. überschritten.

Im Rahmen der dritten Kartierung im Jahr 2018 wurden die B 229, die Abschnitte der B54 und der L 528 (Frankfurter Straße) erfasst (vgl. Abbildung 1; folgende Seite). In diesen Bereichen beträgt die jährliche Verkehrsstärke rd. 3,4 bis 5,7 Mio. Kfz.

Die Hauptlärmquellen, welche auf die Bewohner in Halver einwirken, sind die Hauptverkehrsstraßen mit folgenden Verkehrsmengen:

Name	Kennung	Kfz/a (O)	Lage
L0528	DE NW rd 05962012001	3,628 Mio.	DE NW DF5 MRoad map
B0229	DE NW rd 05962012002	3,381 Mio.	DE NW DF5 MRoad map
B0229	DE NW rd 05962012003	3,751 Mio.	DE NW DF5 MRoad map
B0229	DE NW rd 05962012004	4,155 Mio.	DE NW DF5 MRoad map
L0528	DE NW rd 05962012005	3,433 Mio.	DE NW DF5 MRoad map
B0229	DE NW rd 05962012006	5,708 Mio.	DE NW DF5 MRoad map
B0054	DE NW rd 05962012007	3,626 Mio.	DE NW DF5 MRoad map
B0229	DE NW rd 05962012008	4,652 Mio.	DE NW DF5 MRoad map
B0229	DE NW rd 05962012009	3,650 Mio.	DE NW DF5 MRoad map

Tabelle 1: Verkehrsmengen in der Stadt Halver (Quelle: Datenbericht LANUV)

Weitere Verkehrsstraßen mit einer ähnlichen Belastung existieren im Stadtgebiet nicht. Die sonstigen Bedingungen zur Auslösung einer Lärmaktionsplanung (Ballungsraum, Großflughafen, Haupteisenbahnstrecken) liegen im Stadtgebiet von Halver ebenfalls nicht vor.

2.3 Zuständige Behörde

Zuständig für die Lärmkartierung sind in Nordrhein-Westfalen die Gemeinden.

Das Land NRW unterstützt die Gemeinden, indem es die Lärmkartierung zentral durch das LANUV durchführen lässt und die Ergebnisse den Gemeinden zur Verfügung stellt. Die Ergebnisse der ersten Lärmkartierung wurden im Februar 2008 an die Kommunen übermittelt, die der zweiten Lärmkartierung folgten im August 2012. Die Berechnung der Lärmbelastung (Kartierung) in der Gemeinde erfolgte für die Straßen, soweit sie erheblich einwirken (mehr als 3 Mio. Kfz/a), durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW. Die Lärmkarten der Stufe 3 wurden der Stadt Halver im Jahr 2017 zur Verfügung gestellt, so dass die Stadt Halver hieraus die Lärmaktionsplanung ableiten kann.

Sofern sich aufgrund des Lärmaktionsplanes die Umsetzung von Umgebungslärm mindernden Maßnahmen ergeben sollte können unterschiedliche Zuständigkeiten bestehen.

Die Zuständigkeit liegt lediglich für kommunalen Straßen bei der der Stadt Halver selbst liegt. Für Bundes- und Landesstraßen ist als Baulastträger der Landesbetrieb Straßen NRW zuständig. Alle Lärmkartierungen und die daraus abgeleiteten Planungen sowie deren Umsetzung, die in die Zuständigkeit dieser nicht kommunalen Stellen fallen, sind also mit ihnen abzustimmen.

Für die Durchsetzung von aktivem und passivem Schallschutz sowie verkehrsrechtlichen Anordnungen im Bereich der B 229 ist eine enge Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen NRW als zuständigem Straßenbaulastträger erforderlich. Dies gilt umso mehr, da nach Ziffer 2.5 der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007 die Ergebnisse aus den Lärmkarten für den Straßenbaulastträger nicht maßgebend sind. Die Lärmkarten basieren auf Rechenvorschriften der EU (VBUS), die noch nicht in deutsches Recht umgesetzt sind. Für den Straßenbaulastträger sind dagegen die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) und das zugehörige Berechnungsverfahren (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS 90) maßgebend.

Zuständig für die Lärmaktionsplanung gemäß § 47e Bundesimmissionsschutzgesetz ist:

Stadt Halver (Gemeindeschlüssel: 05962012)

58553 Halver

Thomasstraße 18

Telefon: 02353 / 73-0

Telefax: 02353 / 73-116

E-Mail: post@halver.de

Internet: <http://www.halver.de>

2.4 Ort der Veröffentlichung

Der über das LANUV an die Europäische Union weiterzuleitende Lärmaktionsplan der Stadt Halver wird auf der Internetseite der Stadtverwaltung www.halver.de veröffentlicht. Umfassende graphische Darstellungen der Kartierungsergebnisse für Halver sowie für ganz NRW stehen allen Interessierten unter der Internet-Adresse www.umgebungslaerm.nrw.de zur Verfügung. Neben allgemeinen Erläuterungen zum Umgebungslärm und einer Übersicht, in der alle berücksichtigten Quellen und Hindernisse dargestellt sind, findet man dort für jede untersuchte Quellenart und jede Kennzeichnungsart eine eigene kartenmäßige Darstellung. Im genannten Internetportal werden zudem alle Lärmaktionspläne der betroffenen Kommunen in NRW eingestellt.

2.5 Rechtlicher Hintergrund

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf Grund der EG-RL 2002/49/EG und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in den §§ 47a-f des BImSchG. Durch die Richtlinie 2002/49/EG in Verbindung mit dem nationalen Recht wird das Ziel verfolgt, ein europaweites Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm festzulegen, um schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern. Es soll eine zufriedenstellende Umweltqualität erreicht werden.

Bei der Anwendung der gesetzlichen Grundlagen ist zu berücksichtigen, dass die in den Lärmkarten berechneten Lärmindizes keine Grenzwerte darstellen; sie unterscheiden sich daher nicht nur im Berechnungsverfahren von z.B. den in der 16. BImSchV genannten Grenzwerten sondern auch in ihren rechtlichen Folgewirkungen. So entsteht durch die Erstellung von Lärmkarten oder die Ausarbeitung von Lärmaktionsplänen grundsätzlich kein gesetzlicher Anspruch auf die Durchführung konkreter Lärminderungsmaßnahmen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger diese allerdings bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

2.6 Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 der RL 2002/49/EG

Zur Kennzeichnung der Lärmwerte werden die Bezeichnungen L_{den} und L_{night} verwendet.

Der L_{den} ist ein über alle 24-stündigen Tage des Jahres gemittelter Dauerschallpegel, wobei der Lärm in den vier Abendstunden mit 5 dB(A) Zuschlag und in den acht Nachtstunden mit 10 dB(A) Zuschlag gewichtet ist. Der L_{night} wird als gemittelter Dauerschallpegel über alle Nachtstunden (22.00 h – 06.00 h) des Jahres gebildet.

Die Isophonen stellen Linien gleichen Schallpegels dar, die für die Gebäudefassade in 4 m Höhe über Gelände berechnet wurden.

Unter Berücksichtigung des Geländes und der Bebauung wurden die Lärmimmissionen durch den Straßenverkehr berechnet und kartiert soweit sie einen 24h-Schallpegel (L_{den}) von 55 dB(A) oder einen Nachtschallpegel (L_{night}) von 50 dB(A) überschreiten.

Für Lärmaktionspläne nach deutschem Recht gibt es noch keine Grenz- oder Auslösewerte, bei deren Überschreitung Aktionen zwingend vorgeschrieben werden. Damit sich die Kommunen bei der Lärmaktionsplanung zunächst auf die hoch belasteten Lärmbrennpunkte konzentrieren können, hat das Umweltministerium NRW einheitliche Auslösewerte in Höhe von $L_{den} = 70$ dB(A) und $L_{night} = 60$ dB(A) per Erlass zur Lärmaktionsplanung festgelegt. Überschreitungen dieser Werte an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden, werden bei der Lärmkartierung deutlich gemacht. Hiervon ausgenommen sind Gewerbe- und Industriegebiete.

2.7 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Bei der Erarbeitung der Lärmaktionspläne ist der Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG Gelegenheit zu geben an der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse welche aus dieser Beteiligung und Mitwirkung der Öffentlichkeit hervorgehen, sind zu berücksichtigen. Der hier vorliegende Vorentwurf des Lärmaktionsplanes dient der Beteiligung der Öffentlichkeit, der Träger öffentlicher Belange und der Nachbargemeinden. Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen eingehenden Hinweise, Anregungen und Bedenken werden geprüft und in den Bericht integriert.

3 Lärmkartierung

In den folgenden Abbildungen werden die durch das LANUV erarbeiteten Ergebnisse der Lärmkartierung für einzelne Teilbereiche entlang der B 229 dargestellt.

Weitergehende Informationen zur Lärmaktionsplanung und dem Umgebungslärm können über das Internetportal des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes NRW über den Link <http://www.umgebungslaerm.nrw.de/index.php> eingeholt werden.

3.1 Lärmkartierung der 1. Stufe – entfällt für Halver

Die erste Stufe der Lärmkartierung wurde vom LANUV im Jahr 2008 durchgeführt. Der Bereich von Halver war nicht betroffen.

3.2 Lärmkartierung der 2. Stufe

In der zweiten Stufe wurden dann Straßen mit einer Belastung von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr mit einbezogen (Schienenverkehr > 30.000 Züge/Jahr). Es wurden die Geräusch-Immissionen kartiert, soweit die Schallpegel L_{den} 55 dB(A) und L_{night} 50 dB(A) überschritten wurden.

Die aufbauend auf diese Kartierung erstellte Lärmaktionsplanung der Stufe 2 wurde vom Rat der Stadt Halver am 04.10.2016 beschlossen.

3.3 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten der Stufe 3

Zur Veranschaulichung der Handlungserfordernisse, die sich aus den ermittelten Lärmimmissionen ergeben, sind vom LANUV Schätzungen über die Betroffenheit der Einwohner im Einwirkungsbereich der Verkehrsanlagen gemäß folgenden Tabellen 1 und 2 durchgeführt worden (Überschreitungen der Auslösewerte sind grau markiert).

Der L_{DEN} ist ein mittlerer Pegel über das gesamte Jahr und beschreibt die Belastung über 24 Stunden - Day Evening Night. Bei seiner Berechnung wird der Lärm in den Abendstunden und in den Nachtstunden in erhöhtem Maße durch einen Zuschlag von 5 dB (Abend) bzw. 10 dB (Nacht) berücksichtigt. Der L_{DEN} dient zur Bewertung der allgemeinen Lärmbelastigung.

Der L_{Night} beschreibt den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (Belastung von 22.00 Uhr- 6.00 Uhr). Der L_{Night} dient zur Bewertung von Schlafstörungen.

In Tabelle 3 ist die Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in km² und Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen dargestellt.

Tabelle 2: Geschätzte Gesamtzahl lärmbelasteter Menschen, **ganztags** (2012 auf 10er- Stellen gerundet) gemäß Betroffenenstatistik der Lärmkartierung Halver, Quelle: LANUV 2012/2018

Pegelklasse (PK)	Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von, in 24h (L _{DEN})			
	> 55- 60 dB(A)	> 60- 65 dB(A)	> 65- 70 dB(A)	> 70- 75 dB(A)
2012 (nach PK)	320	200	140	80
2018 (nach PK)	241	170	130	53

grau markierte Werte liegen oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung entsprechend dem Runderlassentwurf aus 2012

Tabelle 3: Geschätzte Gesamtzahl lärmbelasteter Menschen, **nachts** (2012 auf 10er- Stellen gerundet) gemäß Betroffenenstatistik der Lärmkartierung Halver, Quelle: LANUV 2012/2018

Pegelklasse	Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von, nachts (L _{Night})			
	> 50- 55 dB(A)	> 55- 60 dB(A)	> 60- 65 dB(A)	> 65- 70 dB(A)
2012 (nach PK)	230	160	100	10
2018 (nach PK)	178	143	75	3

grau markierte Werte liegen oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung entsprechend dem Runderlassentwurf aus 2012

Von Lärmbelastungen ganztags über einem L_{DEN} von 55 dB(A) waren 2012 in der Stadt Halver entlang des kartierten Straßennetzes insgesamt 740 Menschen betroffen.

2018 waren dies 594 Menschen.

Tabelle 4: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete und Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete			
L _{den} / dB(A)	> 55	> 65	> 75
Größe/ km ² 2013	2,9	0,8	0,12
Größe/ km ² 2018	2,6	0,7	0,08
Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser			
L _{den} / dB(A)	> 55	> 65	> 75
N Wohnungen 2012	239	101	0
N Wohnungen 2018	191	85	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Quelle: LANUV 2012/2018

4. Überprüfung des Lärmaktionsplanes 2.Stufe

Die 3. Stufe der Lärmaktionsplanung sieht eine Überprüfung bzw. Fortschreibung der bisherigen Planungen vor.

Aus Anhang V Nr. 1 (letzter Anstrich) der Richtlinie 2002/49/EG ergibt sich, dass bei der Überprüfung sowohl die Durchführung wie auch die Ergebnisse des vorhandenen Lärmaktionsplans zu bewerten sind. Es ist eine Bewertung der geschätzten Anzahl der Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie die Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen vorzunehmen.

4.1 Bewertung der Lärmwerte

Die im Runderlass festgehaltenen Auslösewerte sind wie im Lärmaktionsplan Stufe 2 dokumentiert weiter gültig.

Die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen an der B 229 wird durch den Straßenbaulastträger auf Grundlage seiner eigenen Lärmberechnungen bestimmt. Die ermittelten Betroffenheiten in den Lärmkarten und im Ergebnisbericht des LANUV sind für den Straßenbaulastträger nicht bindend. Durch das Nationale Verkehrslärmschutzpaket II unterscheiden sich zudem die Auslösewerte für Lärminderungsmaßnahmen im Rahmen des Lärmaktionsplanes von den Auslösewerten für bundesrechtliche Lärmsanierungsmaßnahmen.

Das LANUV hat im Rahmen der zweiten Stufe der Lärmkartierung eine vereinfachte Berechnung der Lärmbetroffenheit nach der Berechnungsmethode der RLS 90 durchgeführt. Bei dieser kommt es statistisch zu geringeren Lärmbelastungen.

Überschreitungen der Werte an Schulen sind in Halver bei der Lärmkartierung nicht dokumentiert. Krankenhäuser gibt es in Halver nicht.

Im Hinblick auf die große verkehrstechnische Bedeutung der B 229 und der B 54 ist die Zahl der von Verkehrslärm in hohem Maße betroffenen Personen, bezogen auf die Gesamtbevölkerung Halvers, als gering einzustufen.

4.2 Erfüllung des bestehenden Lärmaktionsplanes der Stufe 2

Die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung hat in ausreichendem Maße die Lärmprobleme und Lärmauswirkungen berücksichtigt. Die wesentlichen Streckenabschnitte wurden erfasst und die Gebäudestrukturen liegen vor. Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte zum einen durch die öffentliche Beratung der Lärmaktionsplanung im Rahmen der Umweltausschusssitzung am 14.09.2016. Im Anschluss wurde eine öffentliche Auslegung für die Dauer eines Monats durchgeführt. Informationen waren ebenfalls über die städtische Internetseite zugänglich. Parallel hierzu wurden die Behörden und Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten.

Der abgeschlossene Lärmaktionsplan der 2. Stufe wurde als Zusammenfassung übermittelt.

4.3 Änderung der Lärmsituation

Die aktuelle Lärmkartierung auf den Hauptverkehrsstrecken hat keine signifikante Veränderung der Lärmsituation ergeben.

Gegenüber dem Lärmkartieren 2012 sind keine weiteren Streckenabschnitte kartiert worden. Nennenswerte Veränderungen in der Bebauungsstruktur entlang der Hauptverkehrsstraßen haben sich nicht ergeben.

4.4 Stand der Umsetzung der Maßnahmen des Aktionsplans der 2. Stufe

Die vorgeschlagenen Maßnahmen betrafen sowohl strukturelle Bereiche als auch konkrete bauliche Maßnahmen. Für die Stadt Halver bestehen keine direkten Umsetzungsmöglichkeiten für Maßnahmen an der Immissionsquelle Straße.

4.4.1 Straßenverkehr

Eine Emissionsminderung auf der B 229 durch eine Verkehrsverlagerung auf das nachgeordnete Straßennetz ist sowohl aus städtebaulichen, verkehrskonzeptionellen wie auch aus lärmtechnischen Gründen nicht sinnvoll.

Es ist daher das Hauptzielstellung der kommunalen Verkehrsplanung, die Hauptverkehrsbelastung auf die leistungsfähigen Straßenzüge zu konzentrieren, um die Betroffenheit möglichst gering zu halten. Mit der Bündelung von Kfz-Verkehr auf vorzugsweise weniger sensible Straßenabschnitte erfährt in der Regel eine ohnehin bereits lärmbelastete Situation einen begrenzten Zuwachs an Verkehrsbelastung. Die Mehrbelastung an Lärm fällt allerdings deutlich geringer aus als die Lärminderung in sensiblen Bereichen des übrigen Erschließungsnetzes. Die Zielstellung der Bündelung der Verkehrsströme trifft in besonderem Maße auch für den LKW-Verkehr zu. Alternativrouten im Nebennetz gibt es im Stadtgebiet nicht, so dass die B 229 als einzige leistungsfähige Trasse verbleibt. Sie stellt darüber hinaus eine direkte Verbindung zu dem Gewerbeflächenschwerpunkt der Stadt Halver dar. Zur Vermeidung von Ausweichverkehren wurden im Nebennetz flankierende Maßnahmen der Verkehrsorganisation und Straßenraumgestaltung zum Beispiel mit Einrichtung von Tempo 30 Zonen getroffen.

Die Verkehrsflächen für den fließenden Verkehr sind auf das wirklich notwendige Maß zu reduzieren und die Qualitätsanforderungen aller Verkehrsteilnehmer durch ausreichend dimensionierte und sichere Verkehrsanlagen zu gewährleisten. Weiterhin ist es sinnvoll, durch Begrünungsmaßnahmen der Raumeindruck der Straßenabschnitte so zu gestalten, dass ein Geschwindigkeitsniveau erreicht wird, welches den innerstädtischen Gegebenheiten angepasst ist. Durch die optische Gliederung des Straßenraumes wird zum einen insgesamt langsamer gefahren und zum anderen Beschleunigungs- und Bremsvorgänge reduziert. Zusätzlich ergibt sich durch die räumliche und optische Trennung zwischen Emissionsquelle und Immissionsort eine psychologische Reduzierung der Wahrnehmung der Lärmbelastungen. Die vorhandene lückenhafte Bepflanzung der B 229 sollte daher langfristig durch weitere Baumpflanzungen ergänzt werden.

Im Rahmen der Umsetzung ist dabei eine Überprüfung des Leitungsbestandes erforderlich. Eine Reduzierung des Straßenquerschnittes zugunsten der anderen Verkehrsteilnehmer scheidet aufgrund der Nutzung durch den Schwerlastverkehr aus.

Die Erneuerung von Straßenbelägen und die Verwendung lärmarmen Oberflächen auf den Strecken der Bundes- und Landesstraßen erfolgt durch den zuständigen Straßenbaulastträger.

2018 ist die Sanierung der Fahrbahn im Handlungsbereich B 54 Volmestraße erfolgt.

Der Einbau von lärminderndem Asphalt in der B 54 wurde geprüft. 2018 und 2019 wurden auf der B 229 Fahrbahnsanierungen vorgenommen. Der Einbau von lärminderndem Asphalt in der B 229 wurde geprüft. Nach Auskunft von Straßen.NRW sind in Halver auf allen Bundes- und Landesstraßen Splitmastixasphalt 0/8 bzw. Asphaltbeton 0/8 eingebaut, welche als lärmarme Fahrbahnoberflächen gelten und Lärmpegelsenkungen von 2 dB(A) ermöglichen. Diese Eigenschaft ist jedoch erst bei Fahrgeschwindigkeiten über 60km/h wirksam. Auch bei zukünftigen Fahrbahnerneuerungen soll diese Bauweise eingesetzt werden.

Durch die Erneuerung und der vorhandenen Schadhaften und mit Unebenheiten versehenen Asphaltdeckschicht in großen Teilen der B 229 konnte eine Verstetigung des Verkehrsflusses herbeigeführt werden.

Die Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierungen auf den Straßen wurde kurzfristig empfohlen.

Geprüft werden soll die Reduzierung von 50 auf 30 km/h im Nachtzeitraum (22 - 06 Uhr) im Handlungsbereich B 229 Eichholz. Weiterhin wird empfohlen, eine Geschwindigkeits-reduzierung im Handlungsbereiche B 229 Ennepe von 100 km/h auf 70 km/h zu prüfen.

Die Anordnung von maximal 50 km/h an Bereichen mit Wohnbebauung und Seitenraumnutzung durch den nicht-motorisierten Individualverkehr (z.B. Fußgänger zur Haltestellen) und aktuell zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 bzw. 60 km /h wird als perspektivischer Maßnahmenvorschlag formuliert.

Neben den Effekten der Lärminderung könnten in diesen Bereichen auch Synergien mit der Verkehrssicherheit erzielt werden, da durch die verminderte Geschwindigkeit die Aufmerksamkeit erhöht wird und Zeitfenster zur Querung der Straße vergrößert werden (Querungsbedarf und Wege in Längsrichtung z.B. zur Haltestelle).

Maßnahmen zur straßenräumlichen Gestaltung werden für die Handlungsbereiche B 229 Ennepe und B 229 Oeckinghausen zur Prüfung und langfristigen Umsetzung vorgeschlagen. In B 229 Ennepe soll der Einbau einer Querungshilfe im Bereich der Haltestellen Ennepe geprüft werden. In B 229 Oeckinghausen wird die Erweiterung der nordseitigen Seitenanlagen für Fuß- und Radverkehr auf mind. 2,50 m vorgeschlagen. Außerdem soll im Querungsbereich der Haltestellen die Einrichtung von Mittelinseln ebenfalls geprüft werden. Die Prüfung von straßenräumlichen Maßnahmen wird langfristig ggf. im Rahmen von Fahrbahnsanierungen empfohlen.

Dauerhafte Reduzierungen werden noch geprüft, da dies im Zusammenhang mit den Änderungen am bundesstraßenbegleitenden Radwegesystem erfolgen soll.

Bei der 2021 geplanten Ansiedlung der Rettungswache des Märkischen Kreises soll im Bereich der Kreuzung mit der Landesstraße 868 ein neuer Kreisverkehr entstehen.

Da der Verkehr nicht gestoppt werden muss, ist die Durchlassgeschwindigkeit an diesem Knotenpunkt dann höher. Das bedeutet, dass mehr Fahrzeuge den Verkehrsknotenpunkt pro Zeiteinheit passieren können. Weil dann unnötiges Warten und Anfahren entfällt, soll mit dieser Maßnahme die Umwelt- und Lärmbelastung weiter reduziert werden.

Hier können Synergieeffekte mit der Verkehrssicherheit bei Haltestelle und Radverkehrsquerung genutzt werden. Die Anbindung der Bushaltestellen im Bereich Oeckinghausen wird dabei mit der Anlage eines sicheren Gehweges verbessert.

Eine Reduzierung des tatsächlichen Geschwindigkeitsniveaus könnte im begrenzten Maß durch Begrünungsmaßnahmen erreicht werden, die den Raumeindruck der Straßenabschnitte so gestalten, dass das Geschwindigkeitsniveau den innerstädtischen Gegebenheiten angepasst wird.

Alle Maßnahmen können gleichzeitig auch positive Effekte für Verkehrssicherheit und Luftqualität mit sich bringen.

Impulse zur Förderung der Nahmobilität und der Nutzung leiser Elektroautos wurden durch die Einrichtung einer E-Auto- Ladestation für 2 Fahrzeuge am Rathaus erzeugt.

4.4.2 ÖPNV Bus und Bahnverkehr

Der Märkische Kreis ist gemäß § 3 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW auf den Zweckverband Nahverkehr-Westfalen-Lippe (NWL) übertragen.

Die Förderung des ÖPNV oder von Mitfahrzentralen sind Maßnahmen, die eine Verkehrs- und damit Lärmreduzierung zur Folge haben können. Aus diesem Grund wird der ÖPNV von der öffentlichen Hand subventioniert; eine Einflussnahme hierauf ist von der kommunalen Ebene allerdings schwierig.

Die Bahnstrecke der „Volmetalbahn“ (RB25) wurde zwischen Brügge und Köln reaktiviert. Damit sind von Halver Oberbrügge aus direkte Verbindungen nach Lüdenscheid und Köln möglich. Der Haltepunkt Halver-Oberbrügge wurde neu gebaut und zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 am 15. Dezember 2019 in Betrieb genommen.



Abbildung 3 :Haltepunkt Halver-Oberbrücke [Quelle: DB Netz AG]

Die Linie 58 der Märkischen Verkehrsgesellschaft verkehrt stündlich zwischen Kierspe, Bahnhof/ZOB und Lüdenscheid, Kulturhaus. Und ergänzt dadurch mit Änderung der Taktlage montags bis freitags sowie am Samstag bis 14 Uhr das Angebot der RB25 zum 30-Minuten-Takt. Am Wochenende fährt die Linie annähernd in der Zeitlage der RB25. Samstags ab 14 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen fährt die Linie 58 erstmals bedarfsgesteuert als Anruf-Linienfahrt (ALF).

Es wird darauf hingewirkt, dass die Linien- und Taktichte vergrößert wird und die Fahrtzeiten zu den Haltepunkten des schienengebundenen Nahverkehrs verkürzt werden.

Eine kleine Bike & Ride (B&R) -Anlage am DB Haltepunkt Oberbrücke ist realisiert. Die Prüfung der Errichtung einer kleinen B&R-Anlage am ZOB Halver zur besseren Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsarten steht noch aus.

Der Parkplatz am Kulturbahnhof wurde mit neu eingerichteten Bushaltestellen angebunden.

4.4.3 Radverkehr

Durch die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur wurde die straßenräumliche Gestaltung verbessert und Erhöhung der Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr beitragen. Die Stärkung

umweltgerechter Mobilität soll damit gefördert werden.

Die B 229 soll straßenbegleitend durch kombinierte Fuß-/Radwege ergänzt werden, wodurch sich eine Vergrößerung des Abstandes von der Fahrspur zu den Gebäuden ergeben könnte. Gerade im Nahbereich der Straße sind Abstandsvergrößerungen besonders wirksam.

Die Durchführung der Maßnahmen kann zu einer Verringerung der Lärmpegel wie auch zu einer zusätzlichen Verringerung der Lärmwahrnehmung führen.

Als Unterstützung der langfristigen Strategie zur intensiveren Nutzung der lärmarmen Verkehrsarten kann die qualitative Aufwertung der Seitenräume zugunsten des Fußverkehrs, des Radverkehrs und der Haltestellen führen. Ebenso tragen Querungshilfen an der B 229 zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs bei.

4.4.4 Bauleitplanung

Die Steuerung der Siedlungsentwicklung und einer damit verbundenen Verdichtung der Siedlungsschwerpunkte bei gleichzeitiger maßvoller Erweiterung in den Randbereichen führt zu einer nachhaltigen Reduzierung der Verkehrsbelastung durch Kraftfahrzeuge. Diese Strategie soll auch in den nächsten Jahren fortgeführt werden.

Bei Neuplanungen in den lärmbelasteten Gebieten werden häufig städtebauliche Lösungsansätze gewählt, bei und mit besonderen baulichen Vorkehrungen zur Minimierung der Lärmbelastung, entlang der Hauptverkehrsstraße errichtet werden um die dahinter liegenden Gebiete von der Lärmquelle abzuschirmen. Da jedoch auch langfristig keine umfassende Neuordnung der Wohnbebauung entlang der B 229 und der B54 zu erwarten ist, stellt denen regelartige Baukörper in geschlossener Bauweise dies keine geeignete Lösung dar.

Zurzeit befinden sich entlang der östlichen B229 mehrere Gewerbeflächen in der Vermarktung. Langfristig ist daher ein erhöhtes Aufkommen an Güterverkehr zu erwarten. Dieser Abschnitt ist dennoch als relativ unkritisch zu bewerten, da dort auch langfristig keine Entwicklung von Wohnbebauung vorgesehen ist. Nach der Flächennutzungsplanung der Stadt Halver bleibt dieser Bereich gewerblich geprägt.

Durch die Ansiedlung und Umsiedelung von Nahversorgungsflächen werden Lücken im städtischen Nahversorgungsangebot der Stadt Halver geschlossen. Gesamtstädtisch wird sich das Verkehrsaufkommen dadurch verringern, da ein Teil der Bürger nun nur noch kürzere, zum Teil fußläufige; Wege für die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs zurücklegen muss. Nach der Eröffnung des Fachmarkzentrums im Herzen der Stadt ist 2021 die Verlagerung eines weiteren Discounters in eine zentralere Lage beabsichtigt.

4.4.5 Aktiver Schallschutz

Mit Schallschutzwänden und -wällen lassen sich sehr hohe Lärmreduzierungen erreichen. Nachteilig sind hohen Kosten. Es müssen außerdem die erforderlichen Flächen zur Verfügung stehen und auch stadtgestalterische Ziele der Anlage dürfen nicht entgegenstehen. Die Kriterien werden entlang der besonders belasteten Streckenabschnitte mit ausreichenden

Platzverhältnissen (anbaufreie Straßen) und einem ausgewogenes Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht erfüllt, womit aktive Schallschutzmaßnahmen in der Regel nicht in Frage kommen.

Unter Betrachtung dieser Aspekte kommt der Bau von Schallschutzwänden in den Handlungsbereichen der Lärmaktionsplanung aktuell weiterhin nicht in Betracht.

4.4.6 Passiver Schallschutz

Für die Handlungsbereiche, für die keine aktiven Maßnahmen möglich sind oder nach Prüfung der Maßnahmenvorschläge keine aktiven Maßnahmen verbleiben, werden Maßnahmen des passiven Schallschutzes empfohlen. Darüber hinaus wird empfohlen, Maßnahmen des passiven Schallschutzes auch für die definierten Lärmschwerpunkte zu prüfen.

Des Weiteren wird empfohlen, dass die Stadt Halver unterstützende Informationen zur Förderung passiven Schallschutzes (Lärmsanierung) für die betroffenen Hauseigentümer zur Verfügung stellt und über die bestehenden Programme des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen Auskunft erteilt.

Passive Maßnahmen werden quellenfern am Immissionsort, also die Lärmsanierung am einzelnen besonders betroffenen Gebäude. Schallschutzfenster und Schalldämmlüfter können zumindest den Innenraum wirksam vor Lärm schützen. Wichtig sind aber auch die Schalldämmung von Außentüren, Dächern, und Außenwänden. Die genannten Maßnahmen führen meist auch zu einer Verbesserung der Wärmedämmung. Hier treten wichtige Synergien auf, durch die sich durch Integration einer entsprechenden Fachplanung die Schalldämmung kostengünstig umsetzen lässt.

Vorgeschlagen wird, dass die Stadt Halver unterstützende Informationen zum passiven Schallschutz (Lärmsanierung) für die betroffenen Hauseigentümer zur Verfügung stellt und über die bestehenden Programme des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen Auskunft erteilt. An den Bundesstraßen in der Baulast des Bundes ist die Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen mit der VLärmSchR 97 geregelt (siehe auch Kapitel 1.5.2) und Angelegenheit des Straßenbaulastträgers.

Es wird hier auf die Möglichkeit von Verkehrslärm Betroffener hingewiesen, finanzielle Unterstützung zur Lärmsanierung in Anspruch zu nehmen. Die Lärmsanierung stellt eine freiwillige Leistung des Bundes und der Länder im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel dar.

Bei Überschreitung der Immissionswerte besteht „dem Grunde nach“ ein Lärmschutzanspruch. Aufwendungen für den passiven Lärmschutz können bis zu 75 Prozent erstattet werden. Mieter und Pächter sind nicht erstattungsberechtigt. Der Anspruch „dem Grunde nach“ bedeutet, dass bei einer Antragstellung zunächst noch weitere Anspruchskriterien wie z. B. Stärke der Lärmbelastung, Anzahl der Betroffenen, Nutzung der betroffenen Fläche, Ausschluss-/ Minderungsgründe abzu prüfen sind. Ein formloser Antrag zur Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses ist an die Straßenbauverwaltung zu richten. Liegen nach

Überprüfung und Bewertung der Lärmsituation die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung mit Überschreitung der jeweils maßgeblichen Lärmsanierungswerte vor, können notwendige Maßnahmen sowie deren Förderung beantragt werden.

Ansprechpartner ist der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen die Regionalniederlassung Südwestfalen mit dem Hauptsitz in 57250 Netphen, Untere Industriestraße 20, Telefon 0271-3372-0, Telefax 0271-3372-333, E-Mail: kontakt.rnl.sw@strassen.nrw.de oder die Außenstelle Hagen in 58097 Hagen, Rheinstraße 8, Telefon 02331-8002-0, Telefax 02331-8002-202.

Informationen zur Förderung der Lärmsanierung für die betroffenen Hauseigentümer werden auch über eine Kooperation mit der Verbraucherzentrale mit dem für Halver zuständigen Energieberater zur Verfügung stellt.

5. Zukünftige Maßnahmen

Langfristig sollen Maßnahmen zur Lärminderung mit Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung geringere Kfz-Verkehrsbelastungen erzielen.

Eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs hat jedoch nur vergleichsweise geringe Auswirkungen auf die Lärmbelastung. Selbst eine Reduzierung des Verkehrs auf die Hälfte, würde lediglich eine Verringerung des Schallpegels um 3 dB(A) nach sich ziehen.

Durch einen Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel mit möglichst hohem Anteil der Verkehrsarten des ÖPNV und mit verkehrsregelnden Maßnahmen, welche in die Kompetenz der Straßenverkehrsbehörden fallen, wird die Verstärkung des Verkehrs durch entsprechende Schaltungen angestrebt. Dazu gehören z.B. der Um- oder Ausbau von Straßen und Wegen, die Optimierung von Grünphasen und Nachtabschaltungen von Ampeln. Durch die Überprüfung der Einhaltung vorgeschriebener Geschwindigkeitsbegrenzungen kann ein Beitrag zur Verringerung von Lärmbelastungen geleistet werden.

Es müssen verstärkt Anreize für den Fuß und Radverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr geschaffen werden. Die Vergrößerung der Linien- und Taktichte könnte die Attraktivität dieser Angebote spürbar erhöhen. Die Fahrzeiten zu den Haltepunkten des schienengebundenen Nahverkehrs sollten verkürzt werden, so dass der ÖPNV Reisezeitvorteile bekommt. Die Gewährleistung der Querungssicherheit für den Fußgängerverkehr ist zu erhöhen.

Mit einen straßenbegleitenden Fuß- und Radwegen kann dazu beigetragen werden, dass die Potentiale, vor allem für die Abwicklung der innerstädtischen Quell-, Ziel- und Binnenverkehre, besser genutzt werden.

Für eine stärkere Förderung des Radverkehrs ist dabei insbesondere die Schaffung eines durchgehenden, attraktiven Radverkehrsangebotes in Abstimmung mit den Nachbargemeinden nötig.

Eine langfristige Maßnahme der Verkehrsverlagerung stellt der Neubau einer nördlichen Ortsumgehung dar. Diese Möglichkeit wird aber aufgrund landschaftsökologischer Bedenken sowie der für eine finanzielle Förderung zu geringen Anzahl betroffener Anwohner als schwierig angesehen.

6. Zusammenfassung

Halver im Allgemeinen ist nicht übermäßig durch Verkehrslärm belastet.

Die vorhandenen Beeinträchtigungen konzentrieren sich in der Mehrzahl auf einen relativ kleinen Bereich entlang der B 54 und der B 229.

Gegenüber der 2. Stufe hat sich das Kartierungsnetz der 3. Stufe im Gebiet der Stadt Halver nicht verändert.

Auf Grundlage der in der Überprüfung gewonnenen Erkenntnisse ist eine Aktualisierung der Daten im Sinne einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes in der 3. Stufe erfolgt.

Es sind keine neuen Lärmbrennpunkte vorhanden. Die bisher erarbeitete Priorisierung der Lärmschwerpunkte ist bis zu diesem Zeitpunkt weiterhin als aktuell anzusehen. Die festgestellten geringfügigen Veränderungen in der Fläche und der Lärmauswirkungen führen insgesamt zu keiner grundsätzlichen neuen Bewertung der Situation.

Die Zahl der von Verkehrslärm in Halver im besonderen Maße betroffenen ist vergleichsweise gering. Vor dem Hintergrund der besonderen verkehrstechnischen Bedeutung der B 229 für Halver ist das insgesamt akzeptabel. Von Lärmbelastungen ganztags über einem L_{DEN} von 55 dB(A) waren 2012 in der Stadt Halver entlang des kartierten Straßennetzes insgesamt 740 Menschen betroffen. 2018 waren dies 594 Menschen.

Beim Vergleich der Daten zwischen 2013 und 2018 ist feststellbar, dass die Anzahl an lärmbelasteten Wohnungen und die geschätzte Anzahl an betroffenen Menschen rückläufig ist.

Der entwickelte strategische Lärmaktionsplan der Stufe 2 stellt die Basis für die weitere ortsbezogene Maßnahmenplanung in den ermittelten Lärmschwerpunkten dar und wird als Instrument für die städtische Entwicklung angesehen. Mit seiner Hilfe lassen sich Lärmprobleme bereits im Vorfeld erkennen oder vermindern.

Ein stadtentwicklungspolitisch anzustrebendes Ziel können Maßnahmen sein, welche die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zum Ziel haben. Dazu gehört eine Förderung des Rad- und Fußverkehrs oder auch eine Verbesserung des ÖPNV- Angebots.

Insbesondere in Schwenke treten aufgrund der umfangreicheren Wohnbebauung unmittelbar entlang der B 229 gehäuft Beeinträchtigungen auf. Im Bereich der Innenstadt sind die

Beeinträchtigungen aufgrund von Lärmschutzwänden und -wällen eher gering. Im östlichen Stadtgebiet ist die Lärmbelastung im Bereich Heesfeld prinzipiell vergleichbar wie in Schwenke dar. Da dort jedoch wesentlich weniger Wohnbebauung vorhanden ist, ist auch die Zahl der Betroffenen ungleich geringer.

Dieselben Faktoren, welche die hohe Lärmbelastung in diesen Bereichen hervorrufen, gelten auch an der B 54. Da die Wohnbebauung dort besonders nah, zum Teil unmittelbar, an den Straßenraum heranreicht, behindern die Gebäude jedoch die Verwirklichung verschiedener möglicher Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwälle oder -wände.

Aktive Schallschutzmaßnahmen sind daher hier aus Platzmangel kaum umzusetzen

Einen vergleichbaren Effekt hätte die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im Bereich Schwenke ist dies jedoch voraussichtlich nicht möglich ohne eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses hervorzurufen, wobei durch vermehrte Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge zusätzliche Lärmimmissionen erzeugt werden.

Eine weitere Möglichkeit besteht in der Nutzung lärmarmen Fahrbahnbeläge. Diese sind jedoch erst ab Geschwindigkeiten über 60 km/h wirksam. Auf allen Bundes- und Landesstraßen der Stadt Halver sind bereits lärmarme Fahrbahnoberflächen verbaut. Diese Bauweise soll auch bei zukünftigen Fahrbahnsanierungen zum Einsatz kommen.

In den letzten Jahren wurde bereits eine Vielzahl von Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung umgesetzt, die keine oder nur bedingt lokal zuzuordnende Wirkungszusammenhänge aufweisen. Hierzu zählen etwa Konzepte für den Radverkehr und eine neue Stellplatzsatzung. Generell haben alle Konzepte eine Stärkung des Umweltverbundes und eine Reduzierung der motorisierten Individualverkehre (MIV) zum Ziel. Der MIV soll weitest möglich auf das Vorbehaltsstraßennetz verlagert werden. Es ist daher das Ziel der Stadt, den (notwendigen) MIV auf diesen Straßen zu bündeln.

Im Rahmen des Radwegekonzeptes soll die Stärkung umweltgerechter Mobilität gefördert werden. Die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur soll zur straßenräumlichen Gestaltung und Erhöhung der Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr beitragen. Die Prüfung von straßenräumlichen Maßnahmen wird langfristig ggf. im Rahmen von Fahrbahnsanierungen und der Anlegung von Geh- und Radwegen weiterhin vorgenommen.

Durch die Überprüfung des Umsetzungsstandes der Maßnahmen der Stufe 2 und Erfahrungswerten ist ersichtlich, dass durch die Lärmaktionsplanung nicht allen Lärmproblemen Abhilfe geschaffen werden kann. Die gesetzliche Lärminderungsplanung ist daher als langfristiges Lärmmanagement anzusehen, welches der Vorsorge gegen zukünftige Lärmprobleme dient.

Es wird versucht, die Ziele weiter zu verfolgen und die Maßnahmen der Stufe 2 umzusetzen.

Eine erneute turnusmäßige Überprüfung wird nach gesetzlichen Vorgaben später erneut erfolgen.

7. Beteiligung der Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange

Gemäß Artikel 8 der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG ist die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne einzubeziehen und ihr rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit zu geben, bei der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Über die Ergebnisse ist die Öffentlichkeit über eine angemessene Frist zu informieren. Aus diesem Grunde soll die Öffentlichkeit innerhalb des Prozesses beteiligt werden, bevor ein abschließendes Ergebnis vorliegt.

Nach ortsüblicher Bekanntmachung wurde der Lärmaktionsplan im Zeitraum vom 26.04.2021 bis 26.05.2021 einschließlich öffentlich ausgelegt. In diesem Zeitraum konnten sich die Bürger in den Diensträumen der Stadtverwaltung über den Entwurf informieren und ihre Anregungen schriftlich mitteilen. Darüber hinaus war der Entwurf des Lärmaktionsplanes – 3. Stufe – über den Internetauftritt der Stadt Halver abrufbar (www.halver.de).

Zudem wurden die Träger öffentlicher Belange beteiligt. Diese wurden über den Entwurf des Lärmaktionsplans informiert und erhielten im Zeitraum vom 26.04.2021 bis 26.05.2021 die Möglichkeit, Stellungnahme zum Entwurf zu nehmen.

Stellungnahmen der Öffentlichkeit				
- keine -				
Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange				
Nr.				
1.	Vodafone NRW GmbH vom 20.04.2021			
	<u>Stellungnahme:</u> Keine Einwände.			
	<u>Abwägung:</u> Zur Kenntnis genommen → Keine Änderung des Entwurfs des Lärmaktionsplans erforderlich.			
2.	LWL – Archäologie Westfalen vom 22.04.2021			
	<u>Stellungnahme:</u> Keine Bedenken; Frühzeitige Beteiligung bei geplanten Bodeneingriffen erbeten_			
	<u>Abwägung:</u> Zur Kenntnis genommen → Keine Änderung des Entwurfs des Lärmaktionsplans erforderlich.			
3.	Bezirksregierung Arnsberg – Dez. 53 vom 29.04.2021			
	<u>Stellungnahme:</u> Keine grundsätzlichen Immissionsschutzrechtlichen Bedenken; Verweis auf die Zuständigkeit der Unteren Immissionsschutzbehörde MK			
	<u>Abwägung:</u> Zur Kenntnis genommen. → Keine Änderung des Entwurfs des Lärmaktionsplans erforderlich.			
4.	Ruhrverband vom 03.05.2021			
	<u>Stellungnahme:</u> Keine Anregungen oder Einwände			
	<u>Abwägung:</u> Zur Kenntnis genommen. → Keine Änderung des Entwurfs des Lärmaktionsplans erforderlich.			
5.	Bezirksregierung Arnsberg – Dez. 33 vom 11.05.2021			
	<u>Stellungnahme:</u> Keine grundsätzlichen Bedenken aus agrarstruktureller Sicht, laufende Flurbereinigungsverfahren werden durch die Planung nicht berührt; Hinweis auf die durchgeführten Bodenordnungsverfahren_			
	<u>Abwägung:</u> Zur Kenntnis genommen. → Keine Änderung des Entwurfs des Lärmaktionsplans erforderlich.			
6.	Stadt Kierspe vom 12.05.2021			

	<p><u>Stellungnahme:</u> Keine Anregungen, Bedenken, Hinweise oder Vorschläge</p> <p><u>Abwägung:</u> Zur Kenntnis genommen. → Keine Änderung des Entwurfs des Lärmaktionsplans erforderlich.</p>
7.	<p>Märkische Verkehrsgesellschaft vom 17.05.2021</p> <p><u>Stellungnahme:</u></p> <p>4.4.1 Straßenverkehr</p> <p>Es soll geprüft werden dass die B229 im Bereich Eichholz von 22-6h von 50 km/h auf 30 km/h gedrosselt wird. Das betrifft hauptsächlich unsere Linie 85 mit zwei Fahrten morgens.</p> <p>Da aber die Fahrten außerhalb der Hauptverkehrszeit liegen halten wir die gewünschte Maßnahme für unkritisch.</p> <p>Zudem soll auf der B229 der Bereich entlang der Ennepe von 100km/h auf 70km/h gedrosselt werden und es ist die Einrichtung einer Querungshilfe in diesem Bereich gefordert. Hiervon ist nur die Linie 134 (DB Westfalenbus) betroffen.</p> <p>Im Bereich Carthausen (B229 / L868) soll ein neuer Kreisverkehr entstehen. Das ist vor allem für die Linie 85 als sehr positiv zu bewerten. Da uns dass die Ausfahrt aus Richtung Schalksmühle deutlich erleichtert.</p> <p>4.4.2 ÖPNV Bus und Bahnverkehr</p> <p>Zur Linie 58: „Es wird darauf hingewirkt, dass die Linien- und Taktichte vergrößert und die Fahrzeiten zu den Haltepunkten des schienengebundenen Nahverkehrs verkürzt werden“.</p> <p>Hier möchten wir darauf hinweisen dass die Neukonzeption der Linie 58 im Rahmen der Reaktivierung der Bahnstrecke Meinerzhagen – Lüdenscheid erst vor kurzem umgesetzt wurde. In naher Zukunft gibt es aktuell keine Bestrebungen das Angebot umfangreich anzupassen. Nutzen Sie bitte die kommende Fortschreibung des Nahverkehrsplans um die Wünsche und Anregungen der Stadt Halver zu platzieren.</p> <p>Zudem wünschen wir bei baulichen Veränderungen, die den Straßenverkehr betreffen, eine Beteiligung für die jeweiligen Baumaßnahme.</p> <p><u>Abwägung:</u></p> <p>Die Aussagen zur unkritischen Beurteilung der Geschwindigkeitsreduzierung auf der B229 im Bereich Eichholz wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu der Geschwindigkeitsreduzierung auf der B229 im Bereich entlang der Ennepe von 100km/h auf 70km/h und der Einrichtung einer Querungshilfe in diesem Bereich ist die DB Westfalenbus beteiligt worden.</p> <p>Die sehr positive Bewertung zum neuer Kreisverkehr im Bereich Carthausen wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise zur Buslinie 58 werden zur Kenntnis genommen</p> <p><u>Maßnahme:</u></p>

	<p>Die Hinweise und Anregungen werden bei den weiteren Planungen berücksichtigt.</p> <p>Bei der kommenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans werden die Wünsche und Anregungen der Stadt Halver auch entsprechend der Aussagen im Lärmaktionsplan eingebracht.</p> <p>Der Wunsch für eine Beteiligung zu Baumaßnahmen bei baulichen Veränderungen, die den Straßenverkehr betreffen, wird an die zuständigen Stellen weitergegeben.</p> <p>→ Keine Änderung des Entwurfs des Lärmaktionsplans erforderlich.</p>
8.	<p>Märkischer Kreis vom 25.05.2021</p> <p><u>Stellungnahme:</u> Keine Anregungen oder Bedenken.</p> <p><u>Abwägung:</u> Zur Kenntnis genommen. → Keine Änderung des Entwurfs des Lärmaktionsplans erforderlich.</p>
9.	<p>SIHK Hagen vom 26.05.2021</p> <p><u>Stellungnahme:</u> Keine Anregungen.</p> <p><u>Abwägung:</u> Zur Kenntnis genommen. → Keine Änderung des Entwurfs des Lärmaktionsplans erforderlich.</p>

Halver, den 22.06.2021

Der Bürgermeister
Im Auftrag



(Peter Kaczor)

Anhang

Anhang 1 : Lärmkartierung Stufe – Schallquellen und –hindernisse

Anhang 2 : Lärmkartierung Stufe 3 – Straßenverkehr 24h

2.1 Straßenverkehr 24h B 229 West

2.2 Straßenverkehr 24h B 229 Mitte

2.3 Straßenverkehr 24h B 229 Ost

2.4 Straßenverkehr 24h B 54

Anhang 3 : Lärmkartierung Stufe 3 – Straßenverkehr nachts

3.1 Straßenverkehr nachts B 229 West

3.2 Straßenverkehr nachts B 229 Mitte

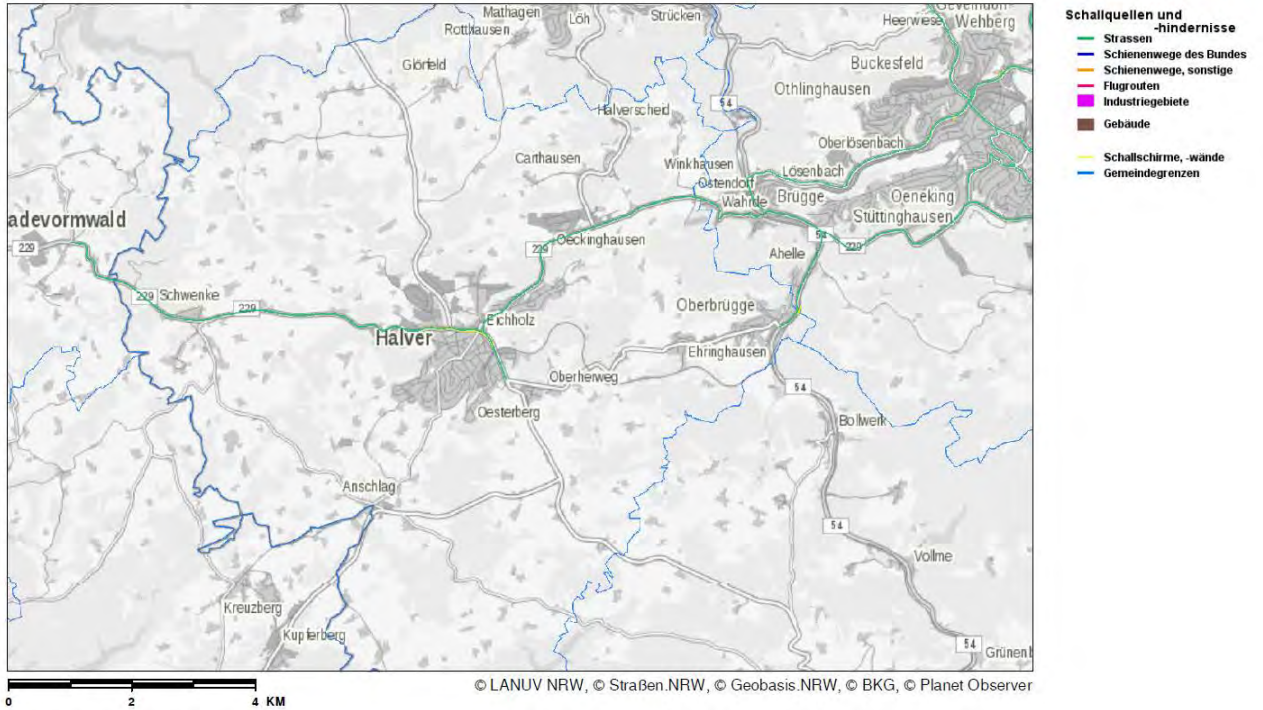
3.3 Straßenverkehr nachts B 229 Ost

3.4 Straßenverkehr nachts B 54

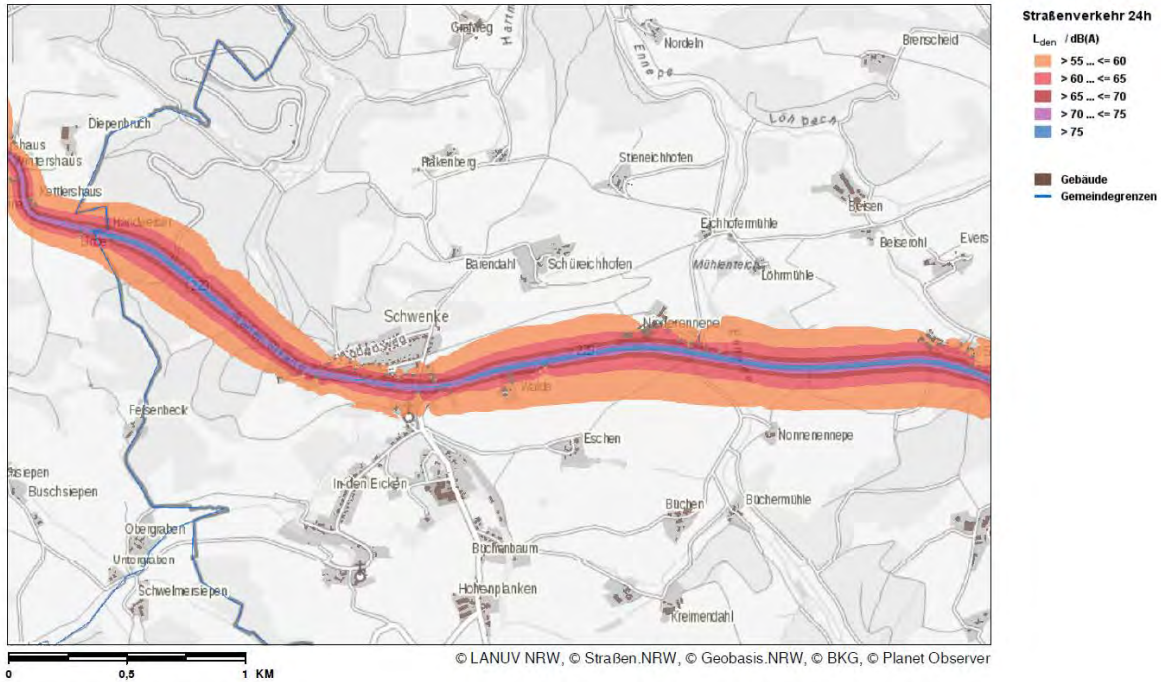
Anhang 1 : Lärmkartierung Stufe – Schallquellen und -hindernisse



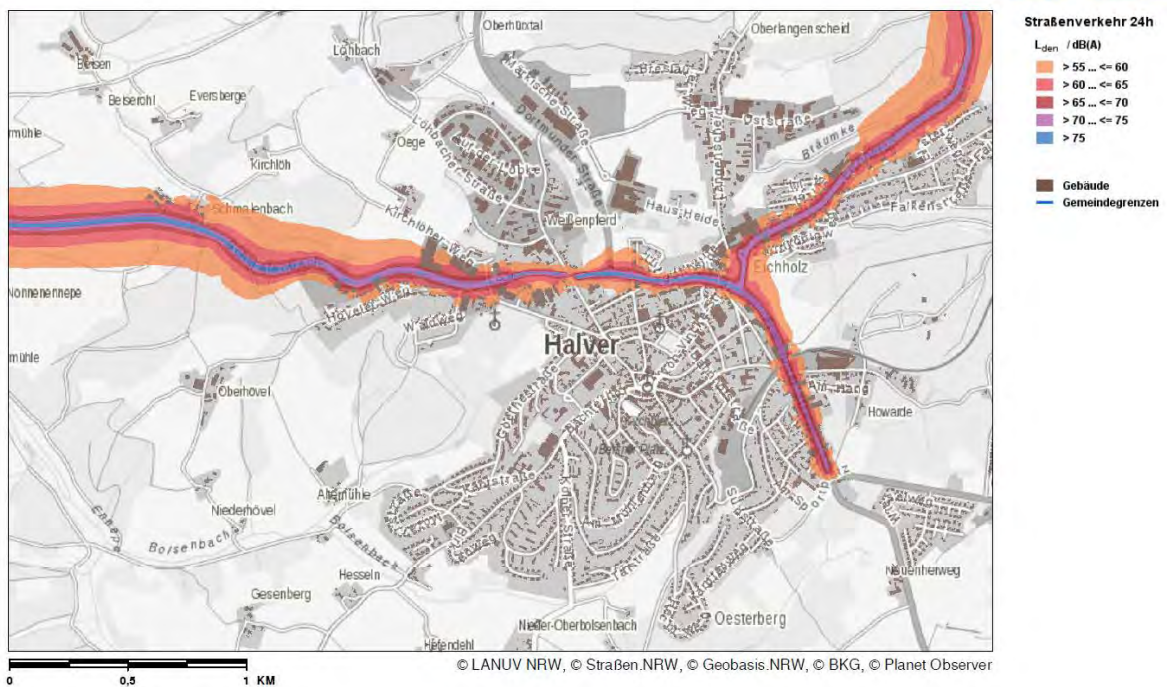
Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft,
Natur- und Verbraucherschutz
des Landes Nordrhein-Westfalen



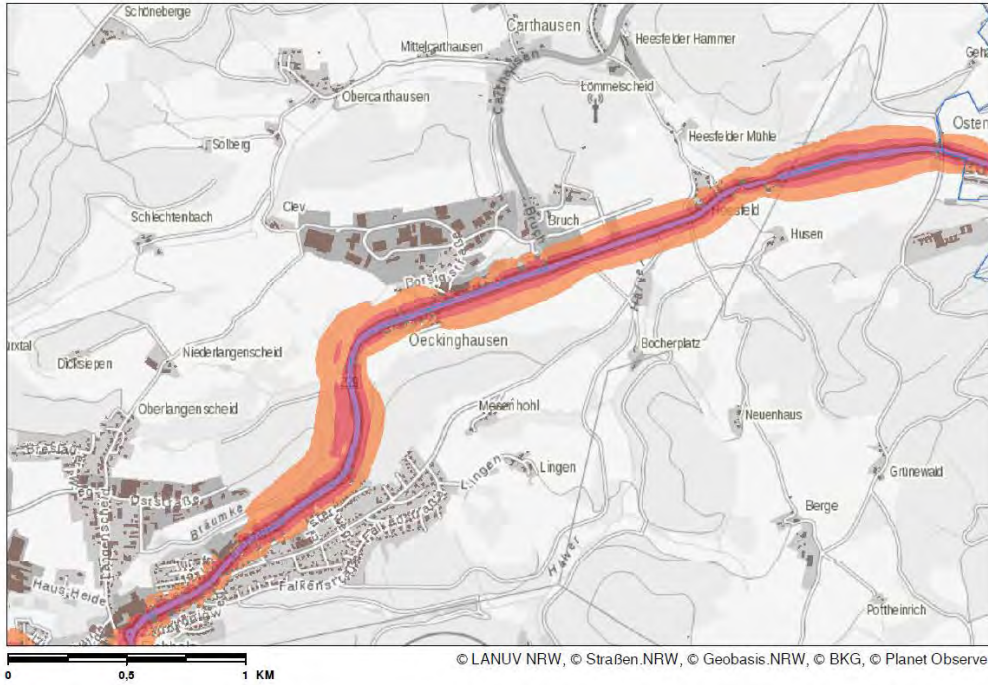
Anhang 2.1: Lärmkartierung Stufe 3; Straßenverkehr 24h B 229 West



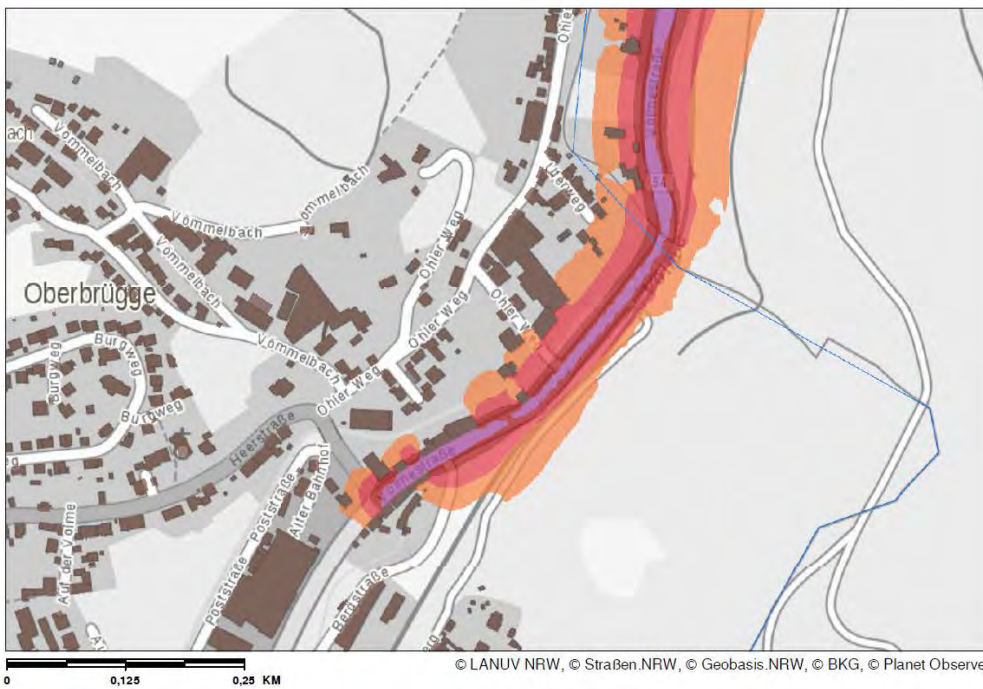
Anhang 2.2: Lärmkartierung Stufe 3; Straßenverkehr 24h B 229 Mitte



Anhang 2.3: Lärmkartierung Stufe 3; Straßenverkehr 24h B 229 Ost



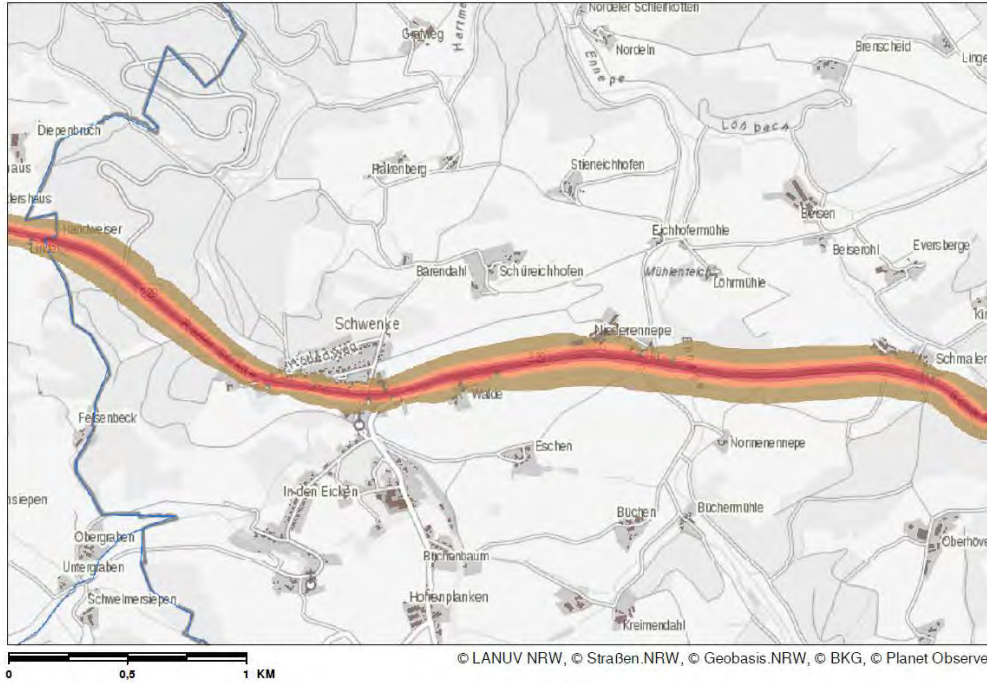
Anhang 2.4: Lärmkartierung Stufe 3; Straßenverkehr 24h B 54



Anhang 3.1: Lärmkartierung Stufe 3 – Straßenverkehr nachts B 229 West



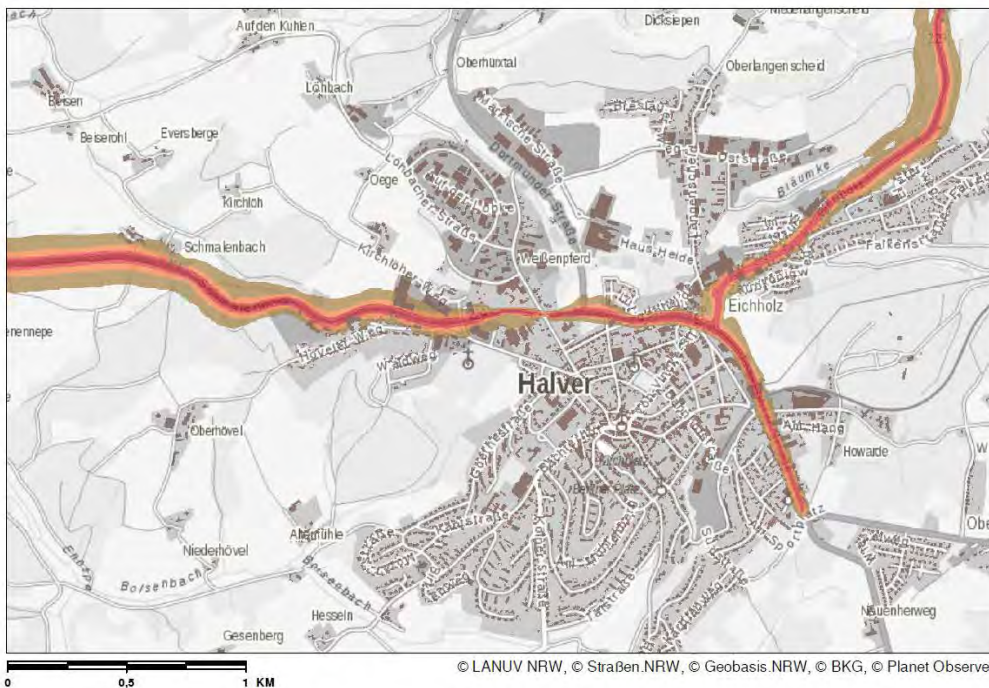
Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft,
Natur- und Verbraucherschutz
des Landes Nordrhein-Westfalen



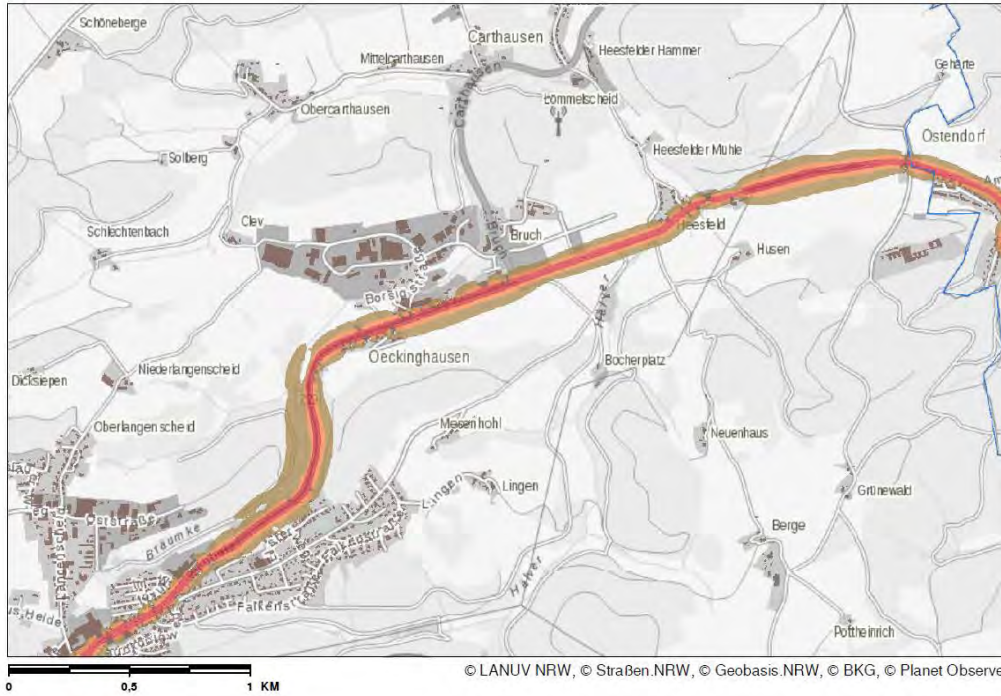
Anhang 3.2: Lärmkartierung Stufe 3 – Straßenverkehr nachts B 229 Mitte



Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft,
Natur- und Verbraucherschutz
des Landes Nordrhein-Westfalen



Anhang 3.3: Lärmkartierung Stufe 3 – Straßenverkehr nachts B 229 Ost



Anhang 3.4: Lärmkartierung Stufe 3 – Straßenverkehr nachts B 54

