

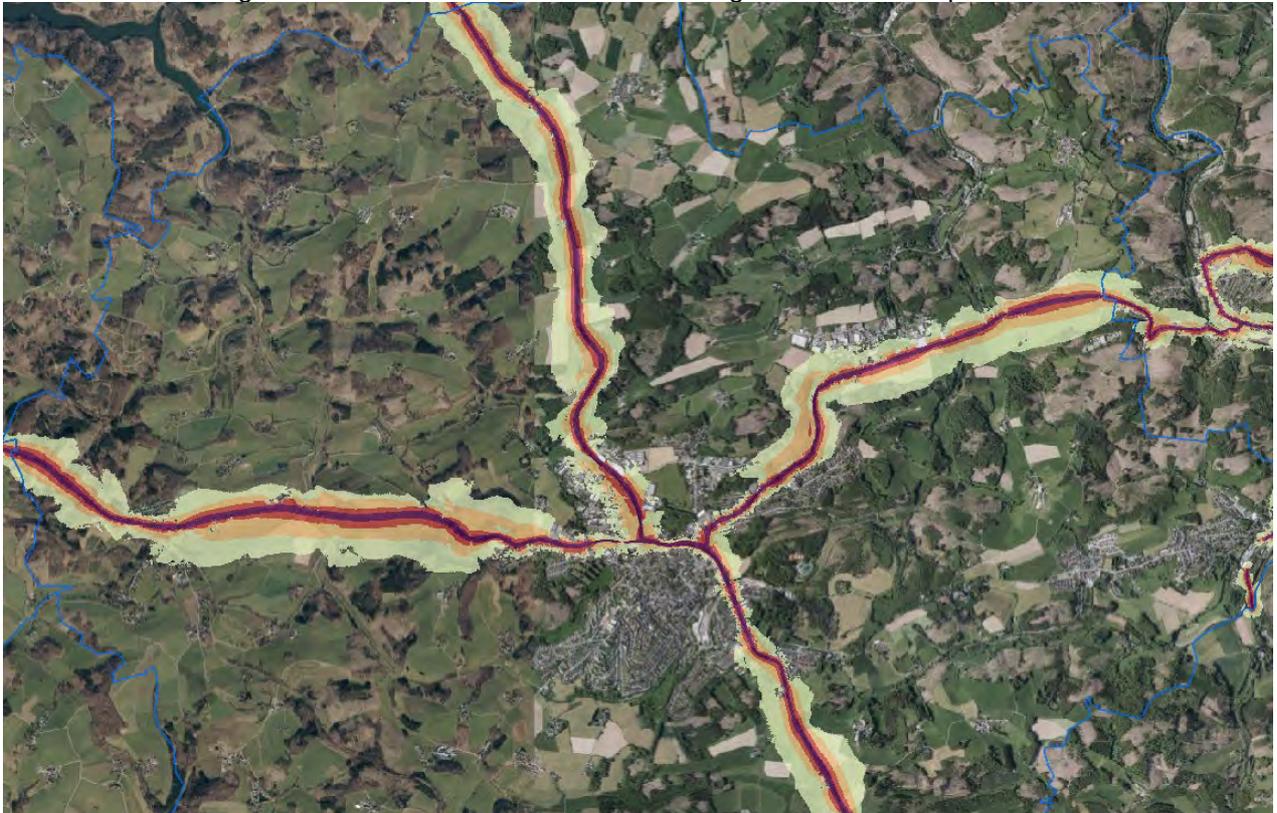
Halver

EINFACH SYMPATHISCH



Lärmaktionsplan 4. Stufe der Stadt Halver

Aktualisierung der Daten im Sinne einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der 3. Runde



Lärmaktionsplan 4. Stufe

der Stadt Halver

(Fortschreibung des Lärmaktionsplans aus der 3. Runde)

Stand: April 2024

Verfasser:

Stadt Halver

Fachbereich Bauen und Wohnen

Thomasstraße 18

58553 Halver

Quelle Titelbild: www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de

Inhaltsverzeichnis

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	5
Abkürzungsverzeichnis	5
1 Planungsanlass und Zielsetzung.....	6
2 Allgemeine Angaben	8
2.1 Rechtlicher Hintergrund	8
2.2 Geltende Grenzwerte.....	8
2.3 Zuständige Behörde	9
2.4 Beschreibung des Plangebietes	10
2.5 Beschreibung der Lärmquellen	11
2.6 Ort der Veröffentlichung.....	12
3 Bewertung der Ist-Situation.....	13
3.1 Lärmkartierung.....	13
3.1.1 B 229 – westlicher Teilbereich (von Stadtgrenze Radevormwald bis Stadtkern)	14
3.1.2 B 229 und L528 – Stadtkern.....	15
3.1.3 B 229 – östlicher Teilbereich (von Stadtkern bis Stadtgrenze Lüdenscheid)	19
3.1.4 B 54 – im Bereich Oberbrügge	22
3.1.5 L 528 – nördlicher Teilbereich 1 (von Stadtgrenze Breckerfeld bis Neuenvahlefeld)	23
3.1.6 L 528 – nördlicher Teilbereich 2 (von Neuenvahlefeld bis Oberhürxtal)	24
3.1.7 L 528 – nördlicher Teilbereich 3 (von Oberhürxtal bis Stadtkern)	25
3.1.8 L 528 – südlicher Teilbereich (von Stadtkern bis L284)	26
3.2 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	28
3.3 Vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen	29
3.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans	30
4. Maßnahmenplanung	30
4.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	31
4.1.1 Maßnahmen an der Quelle	31
4.1.2 Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg	32
4.1.3 sonstige Maßnahmen	32
4.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung.....	33
4.2.1 Maßnahmen an der Quelle	34
4.2.2 Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg	37
4.2.3 sonstige Maßnahmen	39

4.3 Ruhige Gebiete.....	39
4.4 Langfristige Strategie der Lärminderung.....	40
5. Mitwirkung der Öffentlichkeit und anderer Behörden, Stellen und Träger öffentlicher Belange	41
6. Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan	42
7. Evaluierung des Lärmaktionsplans.....	42
8. Inkrafttreten des Lärmaktionsplans.....	43
8.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten.....	43
8.2 Link zum Lärmaktionsplan.....	43
Anhang.....	44
Anhang 1.....	45
Anhang 2.....	57

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Lage der Stadt Halver im Märkischen Kreis

Abbildung 2: Schallquellen und -hindernisse

Abbildung 3: Übersicht Einteilung Stadtgebiet

Abb. 4 - 42: Lärmkarten 24h-Schallpegel Lden und Lärmkarten Nacht-Schallpegel Lnight teilweise mit Detailansichten der unterschiedlichen Teilbereiche

Abbildung 43: Orte eingegangener Stellungnahmen

Abbildung 44: Maßnahmen Masterplan Radverkehrsnetz Märkischer Kreis

Tabelle 1: Übersicht nationale Grenz-, Auslöse- und Richtwerte Lärmschutz

Tabelle 2: Übersicht Richtwerte der DIN 18005

Tabelle 3: Verkehrsstärken in der Stadt Halver

Tabelle 4: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Halver

Tabelle 5: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Halver

Tabelle 6: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Halver

Tabelle 7: Geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigungen, starker Schlafstörungen und ischämischer Herzkrankheiten

Abkürzungsverzeichnis

BlmSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BlmSchV	Bunds-Immissionsschutzverordnung
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
IT.NRW	Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen
LANUV NRW	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

1 Planungsanlass und Zielsetzung

Lärm gehört heutzutage zu einem der größten Umweltproblemen mit dem die Städte und damit auch die Stadtplanung konfrontiert sind. Durch die zunehmende räumliche Mobilität der Bevölkerung, also die zunehmende Anzahl und vor allem Länge der tagtäglich zurückgelegten Wege, nimmt der Verkehr in den Städten zu. Gleichzeitig ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split (Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsträger) bezogen auf die Wegeanzahl über viele Jahre gestiegen. Der strukturelle Wandel der Wirtschaft mit zunehmenden interregionalen und internationalen Verflechtungen führt außerdem zu einem Zuwachs des Güterverkehrs sowohl im Straßen- als auch im Schienenverkehr. Verkehr ist damit die Hauptursache für die steigende Lärmbelastung in den Städten.

Vom Europäischen Parlament und vom Europäischen Rat wurde deshalb am 25. Juni 2002 die „Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ verabschiedet. Mit der sogenannten EU-Umgebungslärmrichtlinie „soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.“ Dieses Ziel soll schrittweise durch die Durchführung aufeinander aufbauender Maßnahmen erreicht werden:

- Die Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm für die Mitgliedsstaaten anhand von Lärmkarten nach gemeinsamen Bewertungsmethoden.
- Die Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und Darlegung der Auswirkungen.
- Die Annahme von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten mit dem Ziel, den Umgebungslärm soweit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufrieden stellend ist.

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 enthält - neben Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen - Aussagen zu Zuständigkeiten, Erarbeitungszeiträumen 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/Gemeinde |
| - 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. Lärmaktionspläne sind demnach gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Der Runderlass „Lärmaktionsplanung“ des damaligen Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW, heute Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNLV) vom 07. Februar 2008 ist nicht mehr anzuwenden und wird in naher Zukunft aufgehoben.

Bisher wurden drei Lärmkartierungen bzw. Lärmaktionsplanungen durchgeführt.

Stufe 1:

Nach der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie 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 worden. Auf Basis dieser Kartierung wurden Lärmaktionspläne durch die Gemeinden aufgestellt.

Die Stadt Halver wurde nach den Kriterien des MUNLV nicht als Teil eines Ballungsraumes in NRW eingestuft. Halver war von der Stufe 1 nicht berührt.

Stufe 2:

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 fielen in Halver die Streckenabschnitte der B 229 und teilweise der B 54 sowie ein kleiner Abschnitt der L 528.

Am 04.10.2016 wurde der Lärmaktionsplan (Stufe II) der Stadt Halver durch den Rat der Stadt beschlossen.

Im Jahr 2017 wurde die Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr und Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr aktualisiert, die als Grundlage für den Lärmaktionsplan der 3. Runde diente. Auf dieser Basis wurden die Maßnahmen zur Senkung der Lärmbelastung im Halveraner Stadtgebiet der 2. Stufe überprüft und überarbeitet. Der Lärmaktionsplan, 3. Runde, wurde im Jahr 2020 erarbeitet.

Da der Lärmaktionsplan gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG spätestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt seiner Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden muss, wurde im Jahr 2022 die Lärmkartierung vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) für die Lärmaktionsplanung der 4. Runde aktualisiert und im Juli 2023 veröffentlicht. Die Lärmkarten sowie weitere Informationen sind auch im Internet unter der Adresse (www.umgebungs-laerm.nrw.de) und unter TIM-online, eine Internetanwendung des Landes Nordrhein-Westfalen (<https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/>) zu finden. Die Lärmkarten der ersten und zweiten Stufe sowie der 3. Runde sind im Geoportal.NRW (www.geoportal.nrw.de) dargestellt. Die dazugehörigen Lärmaktionspläne für das Stadtgebiet können auf der Webseite der Stadt Halver eingesehen werden (www.halver.de).

2 Allgemeine Angaben

2.1 Rechtlicher Hintergrund

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf Grund der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in den §§ 47a-f des BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV. 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 (vgl. auch Kap. 1).

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.

2.2 Geltende Grenzwerte

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte. Die „Auslösewerte“ L_{den} von 70 dB(A) und L_{night} von 60 dB(A) des Runderlasses Lärmaktionsplanung des damaligen MUNLV aus dem Jahr 2008 können gemäß einem Anschreiben vom 04.07.2023 des aktuellen MUNLV an die Städte und Gemeinden zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht mehr angewandt werden. Vielmehr sind diese im deutschen Fachrecht verankert. Im Folgenden ist einer Übersicht der wesentlichen geltenden nationalen Werte, beruhend aus der 16. BImSchV, der TA Lärm sowie der Lärmschutz-Richtlinie StV, dargestellt.

Tabelle 1: Übersicht nationale Grenz-, Auslöse- und Richtwerte Lärmschutz

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßenwegen (Lärmvorsorge)	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen
	Tag / Nacht [dB(A)] Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990	Tag / Nacht [dB(A)] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97	Tag / Nacht [dB(A)] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007	Tag / Nacht [dB(A)] Die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) konkretisiert für die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtenden IE-Anlagen in Ballungsräumen die in der Nachbarschaft maximal zulässige Höhe der Geräuscheinwirkung.
Krankenhäuser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (für Krankenhäuser)

Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA)	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbanes Gebiet	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/50

Die angegebenen Lärmpegel beziehen sich jeweils auf die Beurteilungszeiträume Tag/Nacht, wobei der Tagzeitraum als die Zeit von 06:00 – 22:00 Uhr und der Nachtzeitraum als die Zeit 22:00 – 06:00 Uhr festgelegt ist. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als Lden und Lnight dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte notwendig.

Für die städtebauliche Planung werden üblicherweise die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau“ herangezogen. Bei zwei angegebenen Werten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe-, und Freizeitlärm sowie Geräusche vergleichbarer öffentlicher Betriebe gelten.

Tabelle 2: Übersicht Richtwerte der DIN 18005 (DIN 18005-1 (Juli 2002): Schallschutz im Städtebau - Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung; Beiblatt 1 Berechnungsverfahren, Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung, Mai 1987

Geltungsbereich	Orientierungswert tags [dB(A)]	Orientierungswert nachts [dB(A)]
reine Wohngebiete, Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete	50	40 bzw. 35
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Campingplatzgebiete	55	45 bzw. 40
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete	60	45 bzw. 40
Dorfgebiete, Mischgebiete	60	50 bzw. 45
Kerngebiete, Gewerbegebiete	65	55 bzw. 50

2.3 Zuständige Behörde

Zuständig für die Lärmkartierung sind in Nordrhein-Westfalen die Gemeinden. Für zahlreiche Gemeinden außerhalb der Ballungsräume – also auch für Halver – zeigte sich jedoch, dass ein erheblicher Unterstützungsbedarf bei der Lärmkartierung besteht. Das Land NRW unterstützt die Gemeinden daher, indem es die Lärmkartierung zentral durch das LANUV durchführen lässt und die Ergebnisse den Gemeinden zur Verfügung stellt. Die Erstellung der Lärmaktionspläne obliegt jedoch den Gemeinden.

Sofern sich aufgrund des Lärmaktionsplanes die Durchsetzung von Maßnahmen ergeben sollte, können unterschiedliche Zuständigkeiten für deren Umsetzung bestehen. Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, sind durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der jeweils zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung durchzusetzen. Die Durchsetzung von Maßnahmen obliegt damit nicht unbedingt den Gemeinden.

Für die Durchsetzung von aktivem und passivem Schallschutz sowie verkehrsrechtlichen Anordnungen in den Bereichen der Bundes- und Landesstraßen ist eine enge Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW als zuständigem Straßenbaulastträger erforderlich. Zuständig für die Durchsetzung von Maßnahmen an den Kreisstraßen des Stadtgebietes ist der Märkische Kreis. Lediglich für kommunalen Straßen obliegt die Zuständigkeit bei der Stadt Halver selbst. Es besteht kein Anspruch auf Realisierung der im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen an den Straßen, welche sich in der Baulast dieser Behörden befinden.

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 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. 1: Lage der Stadt Halver im Märkischen Kreis (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 16347 Einwohner (LANDESBETRIEB INFORMATION UND TECHNIK NORDRHEIN-WESTFALEN (IT.NRW); KOMMUNALPROFIL HALVER, STAND: 31.12.2022).

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 eingestellt. Die Trasse zwischen Halver und Oberbrügge wird derzeit touristisch 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, räumlicher Teilplan Märkischer Kreis – Kreis Olpe – Siegen-Wittgenstein (in Neuaufstellung) (BEZIRKSREGIERUNG ARNSBERG 2024).

Der Flächennutzungsplan der Stadt Halver ist seit dem 19.03.1999 rechtswirksam. 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 den Bundes- und Landesstraßen regulär größere Verkehrsbelastungen auf.

Seit der Sperrung der Rahmedetalbrücke der A45 bei Lüdenscheid am 02.12.2021 liegt eine größere Verkehrsbelastung aufgrund des Umleitungsverkehrs vor.

Südlich des Stadtkerns von Halver befindet sich der Segelfluggelände "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. Seit 2006 ist das Segelfluggelände nicht mehr in Betrieb.

2.5 Beschreibung der Lärmquellen

Bei der Lärmkartierung sind Straßen mit einer Belastung von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr, das entspricht 8.220 Kfz/Tag relevant.

Die Erhebung der Daten erfolgte im Jahr 2021 durch das LANUV, bevor am 02.12.2021 die Rahmedetalbrücke der Bundesautobahn 45 im Bereich Lüdenscheid voll gesperrt wurde. Seitdem verläuft Umleitungsverkehr auch durch das Stadtgebiet von Halver. Aus diesem Grund hat die Stadt Halver im März 2023 eine Zählung veranlasst, die Ergebnisse für eine Aktualisierung

der Lärmkarten an das LANUV übermittelt, um auf einer aktuellen Datengrundlage die Lärmaktionsplanung durchführen zu können.

Die in der Lärmkartierung zu berücksichtigenden Lärmquellen in Halver, sind die das Stadtgebiet von West nach Ost durchquerende Bundesstraße 229, die das Stadtgebiet von Nord nach Süd durchquerende Landesstraße 528 und die Bundesstraße 54 im Bereich Oberbrügge.

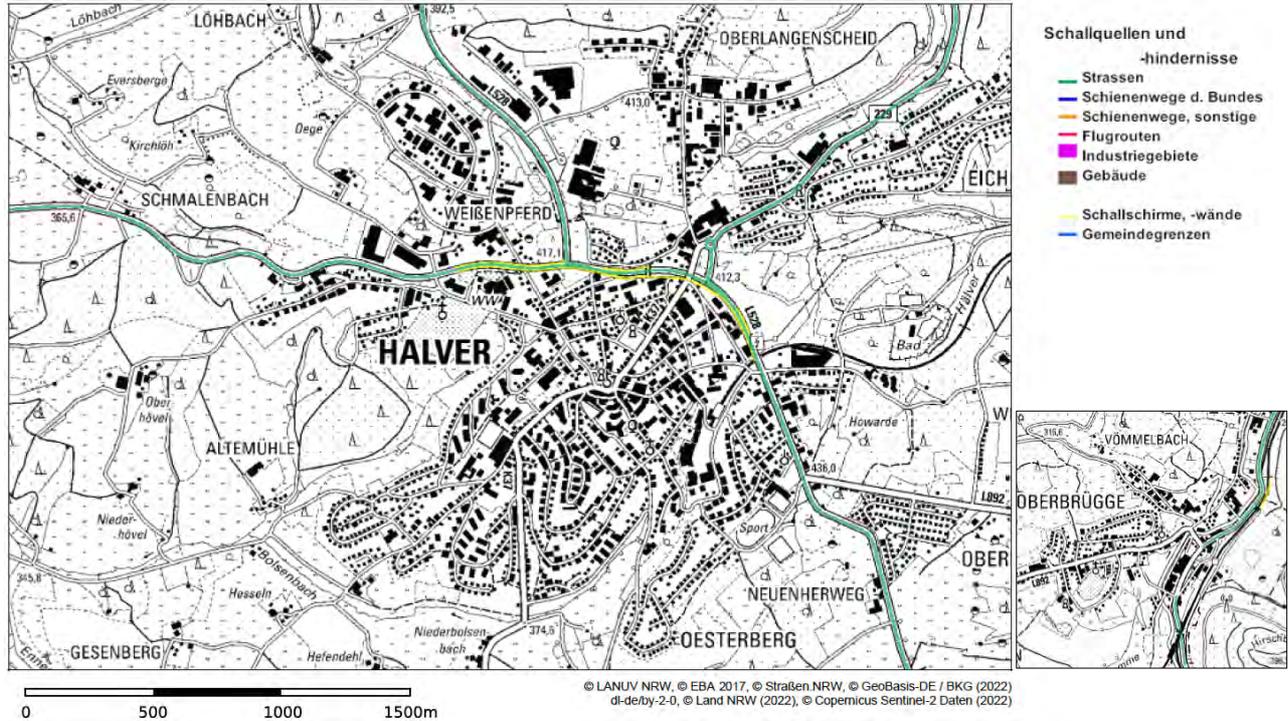


Abb. 2: Schallquellen und -hindernisse (LANUV NRW)

Die nachfolgende Tabelle stellt die kartierten Straßen mit ihren Verkehrsstärken (Kfz/24h) dar.

Tabelle 3: Verkehrsstärken in der Stadt Halver (Quelle: städtische Zählung aus März 2023, Dauerzählstellen und Erfassungen Landesbetrieb Straßenbau NRW)

Straße	DTV (Kfz/24h) - gerundet
B 229	8.700 – 14.700
L 528	7.800 – 12.900
B 54	8.000 – 10.400

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

2.6 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 Internetadresse (www.umgebungslaerm.nrw.de) zur Verfügung. Neben allgemeinen Erläuterungen zum Umgebungslärm und einer Übersicht, in der alle berücksichtigten Quellen und Hindernisse dargestellt sind, ist dort für jede untersuchte Quellenart und jede Kennzeichnungsart eine eigene kartenmäßige Darstellung vorhanden. Weiterhin gibt es Informationen zur möglichen Förderung von Lärminderungsmaßnahmen.

3 Bewertung der Ist-Situation

3.1 Lärmkartierung

Die Ergebnisse der 4. Runde der Lärmkartierung und die erarbeiteten Lärmkarten wurden vom LANUV im Juli 2023 veröffentlicht. In den folgenden Abbildungen werden die Ergebnisse der Lärmkartierung für einzelne Teilbereiche der relevanten Straßen dargestellt. Zur Kennzeichnung werden die Bezeichnungen Lden und Lnight verwendet. Der Lden ist ein über alle Stunden und Tage des Jahres gemittelter Dauerschallpegel, wobei der Lärm in den vier Abendstunden (18 - 22 Uhr) mit 5 dB(A) Zuschlag und in den acht Nachtstunden (22 - 06 Uhr) mit 10 dB(A) Zuschlag gewichtet ist. Mit dieser Gewichtung wird der erhöhten Lästigkeit des Lärms in diesen Zeiten Rechnung getragen. Der Lden stellt einen Indikator für die Lärmbelastung dar. Der Lnight wird als gemittelter Dauerschallpegel über alle Nachtstunden (22 - 06 Uhr) des Jahres gebildet. Der Lnight dient als Nachtlärmindex der Beurteilung der Nachtruhe; mit seiner Hilfe können Aussagen über Schlafstörungen gemacht werden. 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 Geräuschimmissionen Lden ab 55 dB(A) und Lnight ab 50 dB(A) im Stadtgebiet für die Abschnitte der B229, der B54 und der L528 kartiert, die mindestens von 3 Millionen Kraftfahrzeugen im Jahr befahren wurden.

In den folgenden Abbildungen werden die durch das LANUV erarbeiteten Ergebnisse der Lärmkartierung für die einzelnen Teilbereiche entlang der B229, B54 und L528 dargestellt.

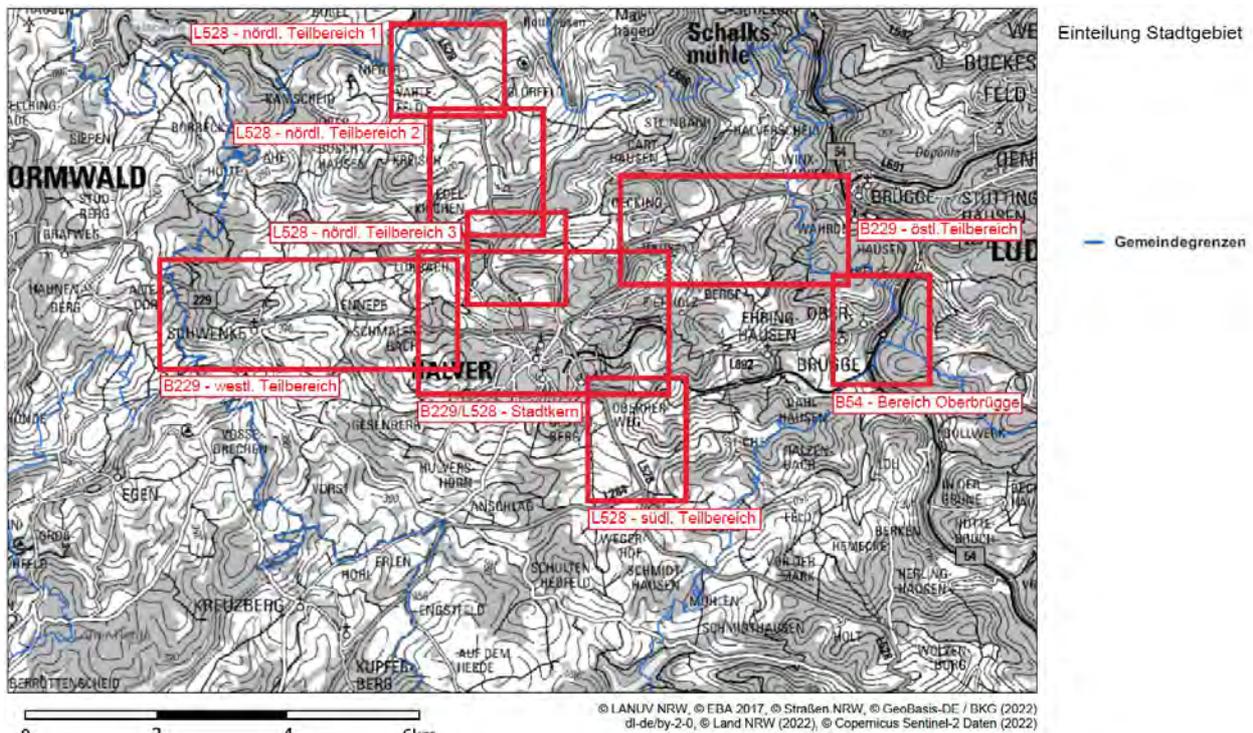


Abb. 3: Übersicht Einteilung Stadtgebiet (eigene Bearbeitung)

3.1.1 B 229 – westlicher Teilbereich (von Stadtgrenze Radevormwald bis Stadtkern)

Im westlichen Stadtgebiet zwischen der Stadtgrenze zu der Stadt Radevormwald und der Kreuzung Remscheider Straße / Elberfelder Straße / Gutenbergweg tritt teilweise eine hohe und räumlich ausgedehnte Schallausbreitung auf. Zum einen ist dies auf die in diesem Bereich teilweise zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, die bergige Topographie sowie die Fahrgeräusche in den Kurven im Bereich Schmalenbach (Ortseingang/-ausgang Halver) zurückzuführen. Zum anderen ist dort außer im Bereich Schwenke und dem Stadtkern sowie Gebäuden in Einzellage keine straßenseitige Bebauung vorhanden, welche die Ausbreitung des Schalls begrenzen würde. Ein Großteil der Schallausbreitung verläuft in freier Landschaft.

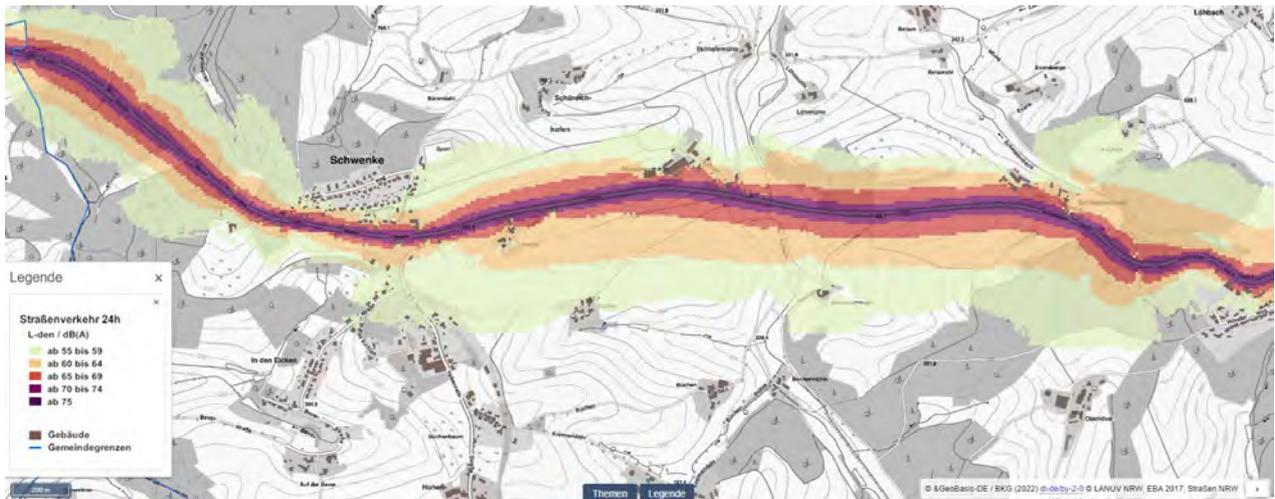


Abb. 4: Lärmkarte 24h-Schallpegel L_{den} B229 – westlicher Teilbereich (LANUV NRW)

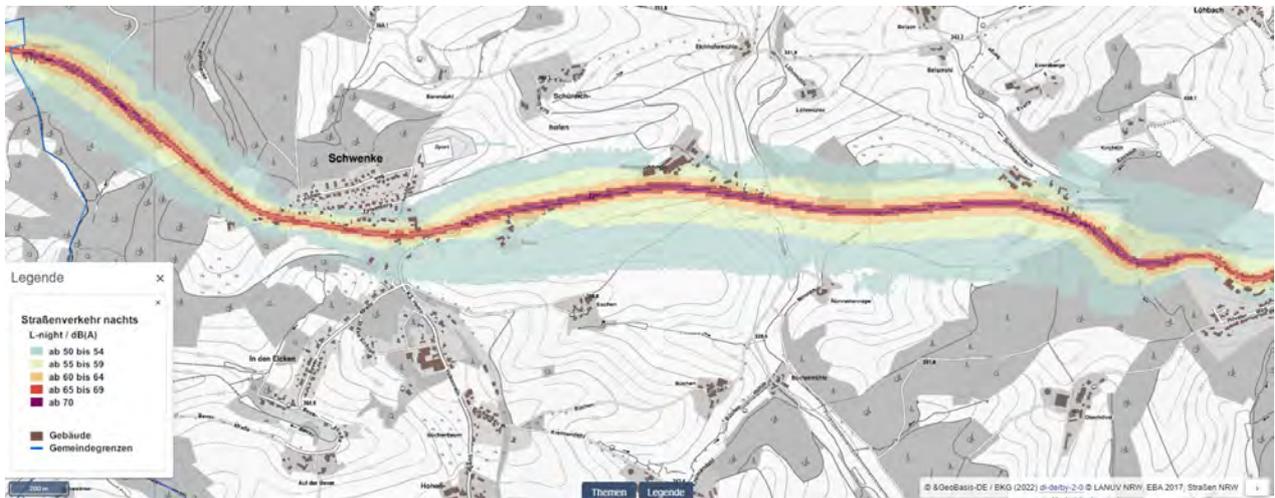


Abb. 5: Lärmkarte Nacht-Schallpegel L_{night} B229 – westlicher Teilbereich (LANUV NRW)

Im Bereich Schwenke und auch an den Einzelgebäuden der Hofstellen Linde, Ennepe und Schmalenbach entlang der Bundesstraße werden an vereinzelt Wohngebäuden 24h-Schallpegel von 65 dB(A) sowie Nachtpegel von 60 dB(A) erreicht oder überschritten. Insbesondere betrifft dies vorrangig die direkt straßenbegleitenden Wohngebäude.



Abb. 6: Detailansicht betroffene Gebäude in Schwenke Lärmkarte 24h-Schallpegel Lden B229 – westlicher Teilbereich (QGIS; eigene Bearbeitung)



Abb. 7: Detailansicht betroffene Gebäude in Schwenke Lärmkarte Nacht-Schallpegel Lnight B229 – westlicher Teilbereich (QGIS; eigene Bearbeitung)

3.1.2 B 229 und L528 – Stadtkern

Im zentralen Stadtgebiet entlang der B229 und der L528 treten teilweise hohe, jedoch räumlich begrenzte Schallausbreitungen auf. Zum einen handelt es sich um eine als Ortsumgehung deklarierte Straße sowie die beiden Hauptverbindungsachsen zwischen Nord / Süd und West / Ost, welche bewusst die Hauptverkehrsmenge tragen sollen, um den Innenstadtbereich sowie angrenzende Anliegerstraßen zu entlasten. Zum anderen ist dies, auf die in diesem Bereich vorhandenen Ampelanlagen, welche Anfahr- und Abbremsgeräusche verursachen, zurückzuführen. Die straßenbegleitende Bebauung sowie teilweise vorhandene Lärmschutzwände und -wälle begrenzen die Schallausbreitung und dämmen diese ein.

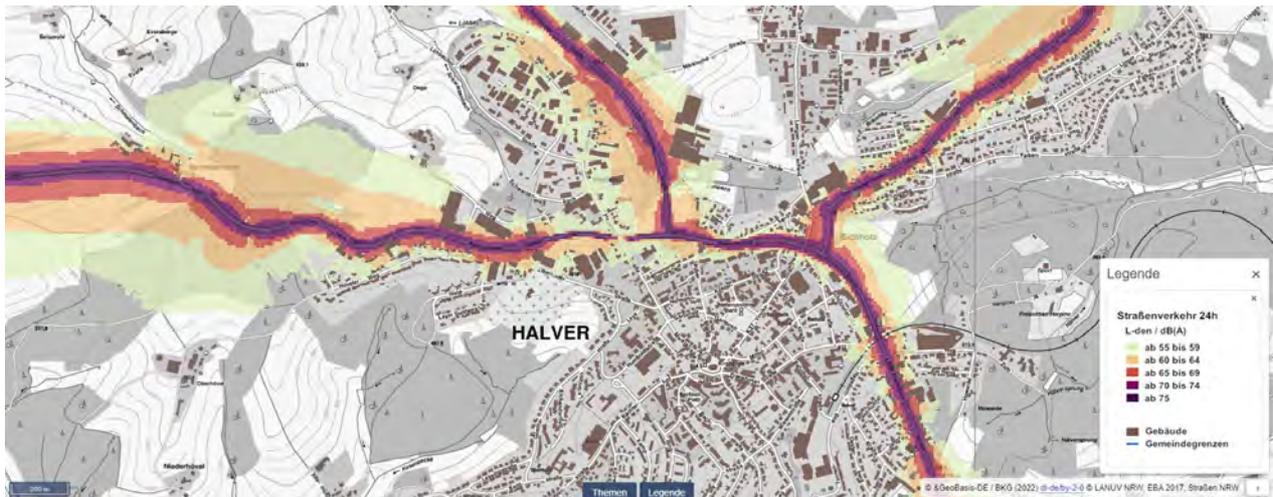


Abb. 8: Lärmkarte 24h-Schallpegel L_{den} B229 und L528 – Stadtkern (LANUV NRW)

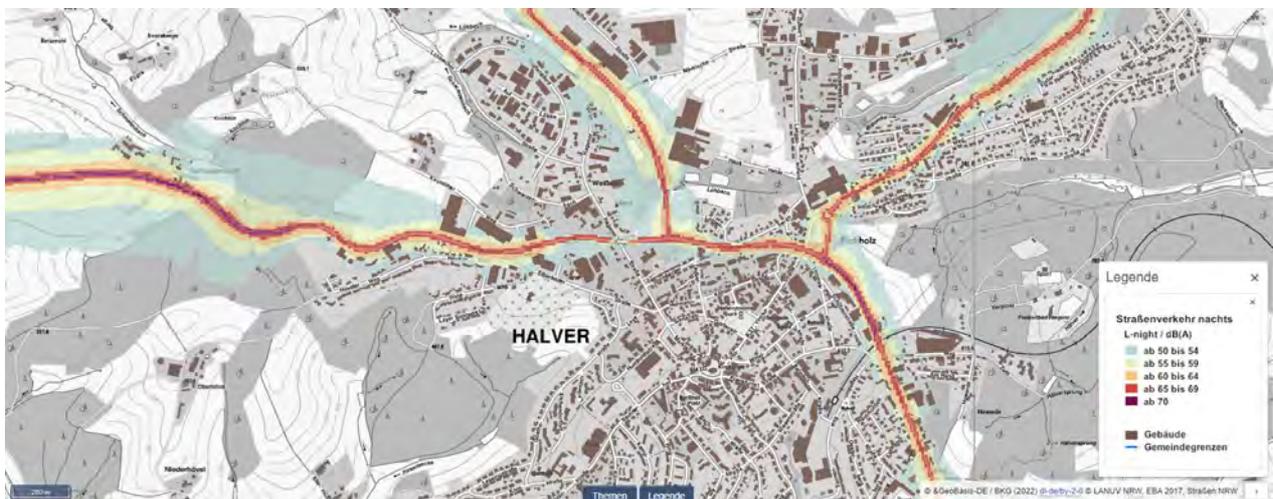


Abb. 9: Lärmkarte Nacht-Schallpegel L_{night} B229 und L528 – Stadtkern (LANUV NRW)

Entlang der B229 werden vor allem im Bereich des westlichen Ortseingangs/-ausgangs von Halver sowie im Bereich des Wohngebietes Lütgenheide an Wohngebäuden 24h-Schallpegel von 65 dB(A) erreicht oder überschritten. Lediglich die Nachtpegel von 60 dB(A) sind im Bereich des westlichen Ortseingangs/-ausgangs von Halver erreicht oder überschritten.



Abb. 10: Detailansicht betroffene Gebäude B229 / L528 Lärmkarte 24h-Schallpegel L_{den} B229 und L528 – Stadtkern (QGIS; eigene Bearbeitung)



Abb. 11: Detailansicht betroffene Gebäude B229 / L528 Lärmkarte Nacht-Schallpegel L_{night} B229 und L528 – Stadtkern (QGIS; eigene Bearbeitung)

Zwischen dem Kreisverkehr entlang der Von-Vincke-Straße bis ins Eichholz werden an Wohngebäuden sowohl die 24h-Schallpegel von 65 dB(A) als auch die Nachtpegel von 60 dB(A) erreicht oder überschritten.

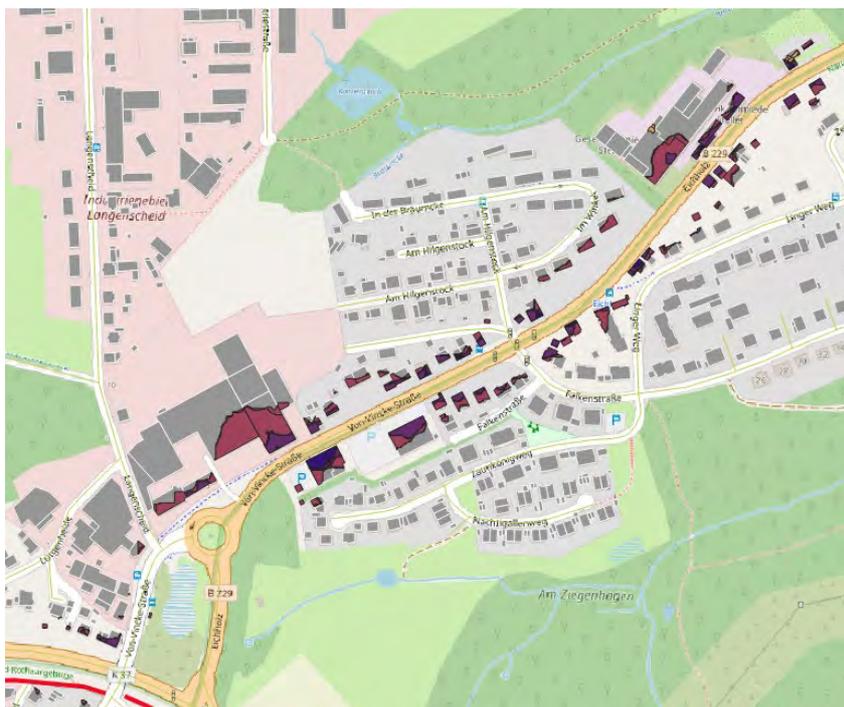


Abb. 12: Detailansicht betroffene Gebäude Von-Vincke-Straße / Eichholz Lärmkarte 24h-Schallpegel L_{den} B229 und L528 – Stadtkern (QGIS; eigene Bearbeitung)

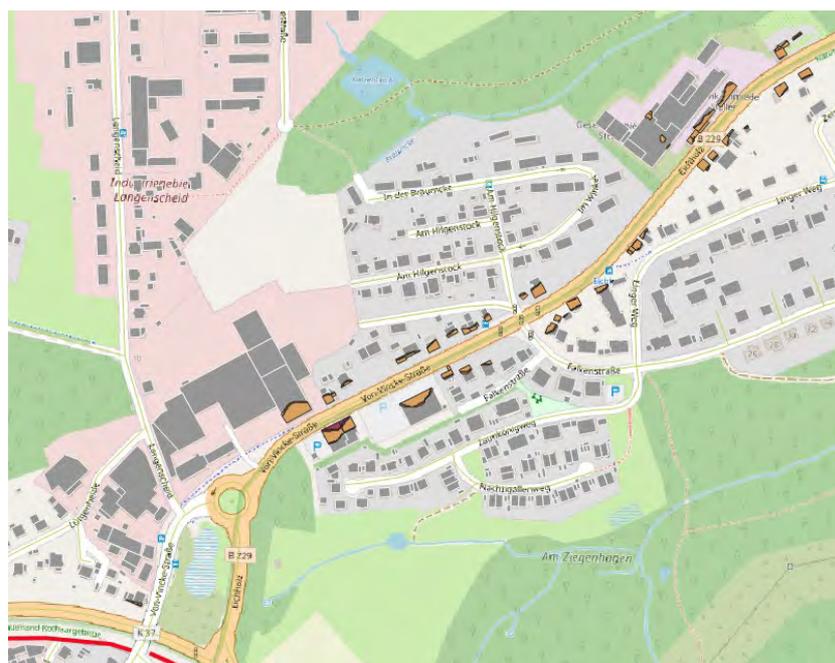


Abb. 13: Detailsicht betroffene Gebäude Von-Vincke-Straße / Eichholz Lärmkarte Nacht-Schallpegel Lnight B229 und L528 – Stadtkern (QGIS; eigene Bearbeitung)

Entlang der L528 werden vor allem entlang der Frankfurter Straße beginnend ab dem Kreuzungsbereich Frankfurter Straße / Hagedornstraße bis zur Karlshöhe an Wohngebäuden 24h-Schallpegel von 65 dB(A) sowie vereinzelt Nachtpegel von 60 dB(A) erreicht oder überschritten.



Abb. 14: Detailsicht betroffene Gebäude Frankfurter Straße Lärmkarte 24h-Schallpegel Lden B229 und L528 – Stadtkern (QGIS; eigene Bearbeitung)



Abb. 15: Detailsicht betroffene Gebäude Frankfurter Straße B229 / L528 Lärmkarte Nacht-Schallpegel Lnight B229 und L528 – Stadtkern (QGIS; eigene Bearbeitung)

3.1.3 B 229 – östlicher Teilbereich (von Stadtkern bis Stadtgrenze Lüdenscheid)

Im östlichen Stadtgebiet zwischen der Kreuzung Von-Vincke-Straße / Falkenstraße / Am Hilgenstock und der Stadtgrenze zu der Stadt Lüdenscheid tritt eine teilweise hohe und räumlich ausgedehnte Schallausbreitung auf. Zum einen ist dies auf die bergige Topographie sowie die Fahrgeräusche in den Kurven im Bereich Eichholz (Ortseingangs-/ausgangs Halver) zurückzuführen. Zum anderen ist dort außer im Bereich Eichholz, Oeckinghausen und Heesfeld keine straßenseitige Bebauung vorhanden, welche die Ausbreitung des Schalls begrenzen würde. Ein Großteil der Schallausbreitung verläuft in freier Landschaft bzw. entlang von Gewerbebetrieben.

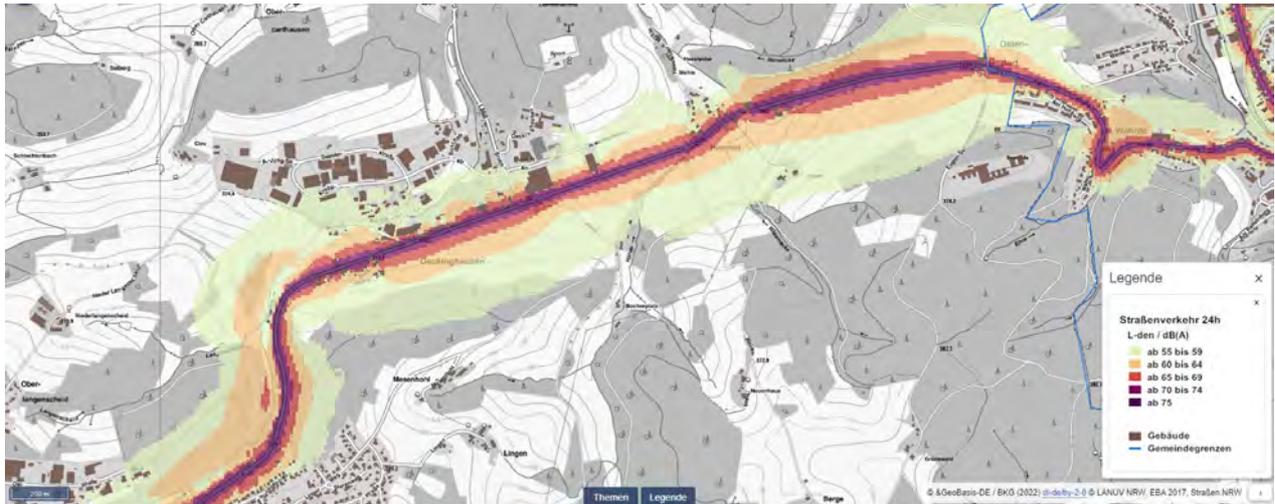


Abb. 16: Lärmkarte 24h-Schallpegel L_{den} B229 – östlicher Teilbereich (LANUV NRW)



Abb. 17: Lärmkarte Nacht-Schallpegel L_{night} B229 – östlicher Teilbereich (LANUV NRW)

Im Bereich Eichholz, Oeckinghausen, Heesfeld und Ostendorf entlang der Bundesstraße werden an vereinzelt Wohngebäuden 24h-Schallpegel von 65 dB(A) sowie Nachtpegel von 60 dB(A) erreicht oder überschritten. Insbesondere betrifft dies vorrangig die direkt straßenbegleitenden Wohngebäude. Bis auf den Bereich Oeckinghausen ist jedoch aufgrund der geringen Dichte an Wohngebäuden dieser Streckenabschnitt als relativ unkritisch zu bewerten.



**Abb. 18: Detailansicht betroffene Gebäude Eichholz
Lärmkarte 24h-Schallpegel Lden
B229 – östlicher Teilbereich (QGIS; eigene Bearbeitung)**



**Abb. 19: Detailansicht betroffene Gebäude Eichholz
Lärmkarte Nacht-Schallpegel Lnight B229 –
östlicher Teilbereich (QGIS; eigene Bearbeitung)**



Abb. 20: Detailansicht betroffene Gebäude Oeckinghausen Lärmkarte 24h-Schallpegel Lden B229 – östlicher Teilbereich (QGIS; eigene Bearbeitung)



Abb. 21: Detailansicht betroffene Gebäude Oeckinghausen Lärmkarte Nacht-Schallpegel Lnight B229 – östlicher Teilbereich (QGIS; eigene Bearbeitung)



Abb. 22: Detailsicht betroffene Gebäude Heesfeld Lärmkarte 24h-Schallpegel Lden B229 – östlicher Teilbereich (QGIS; eigene Bearbeitung)



Abb. 23: Detailsicht betroffene Gebäude Heesfeld Lärmkarte Nacht-Schallpegel Lnight B229 – östlicher Teilbereich (QGIS; eigene Bearbeitung)



Abb. 24: Detailsicht betroffene Gebäude Ostendorf Lärmkarte 24h-Schallpegel Lden B229 – östlicher Teilbereich (QGIS; eigene Bearbeitung)



Abb. 25: Detailsicht betroffene Gebäude Ostendorf Lärmkarte Nacht-Schallpegel Lnight B229 – östlicher Teilbereich (QGIS; eigene Bearbeitung)

3.1.4 B 54 – im Bereich Oberbrügge

Im Bereich Oberbrügge zwischen Stadtgrenze zu der Stadt Lüdenscheid und der Stadtgrenze zu der Stadt Kierspe tritt eine teilweise hohe und räumlich begrenzte Schallausbreitung auf. Neben dem städtischen Verkehr wird die Bundesstraße auch durch regionalen und überregionalen Verkehr genutzt, welcher parallel zur Bundesautobahn 45 die Städte Hagen, Schalksmühle, Lüdenscheid, Halver, Kierspe und Meinerzhagen seit jeher entlang der Volme verbindet. Aufgrund der teils steilen Topographie links und rechts der Fahrbahn und der straßenbegleitenden Bebauung wird die Ausbreitung des Schalls begrenzt.

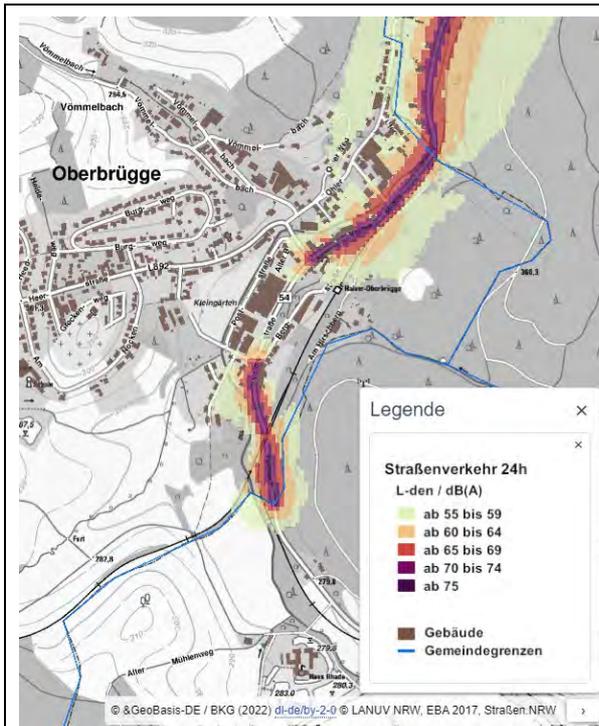


Abb. 26: Lärmkarte 24h-Schallpegel Lden B54 – Oberbrügge (LANUV NRW)

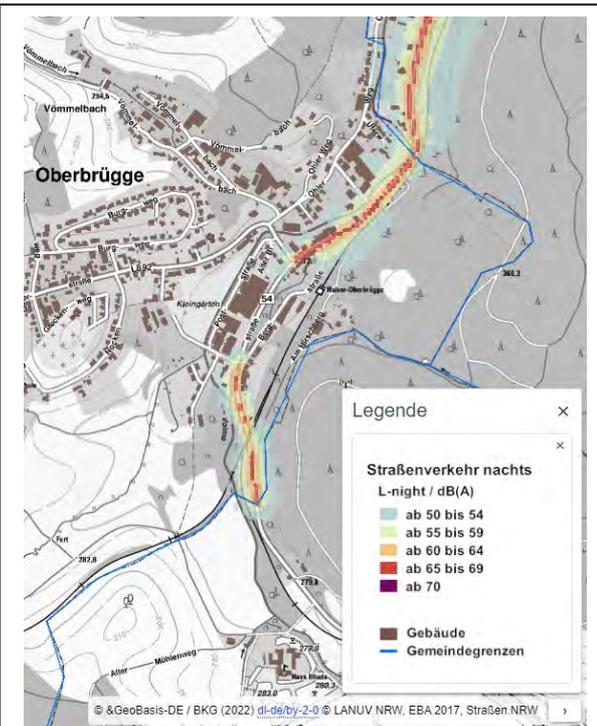


Abb. 27: Lärmkarte Nacht-Schallpegel Lnight B54 – Oberbrügge (LANUV NRW)

An vereinzelt Wohngebäuden wird der 24h-Schallpegel von 65 dB(A) sowie Nachtpegel von 60 dB(A) erreicht oder überschritten.



Abb. 28: Detailansicht betroffene Gebäude Oberbrügge Lärmkarte 24h-Schallpegel Lden B54 – Oberbrügge (QGIS; eigene Bearbeitung)

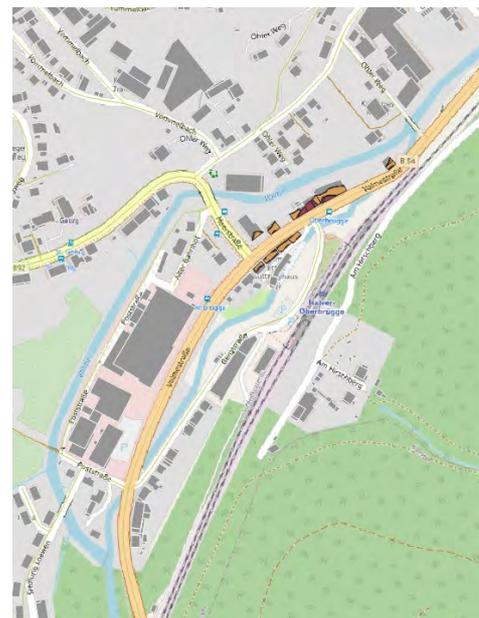


Abb. 29: Detailansicht betroffene Gebäude Oberbrügge Lärmkarte Nacht-Schallpegel Lnight B54 – Oberbrügge (QGIS; eigene Bearbeitung)

3.1.5 L 528 – nördlicher Teilbereich 1 (von Stadtgrenze Breckerfeld bis Neuenvahlefeld)

Im nördlichen Stadtgebiet zwischen der Stadtgrenze zu der Stadt Breckerfeld und der Hofstelle Neuenvahlefeld tritt eine räumlich ausgedehnte Schallausbreitung auf. Der Verlauf der Landesstraße in freier Landschaft und teilweise in Kuppenlage begünstigen die Ausdehnung. Lediglich im Bereich Alte Landwehr, Grünenbaum und Dommelheide ist eine straßenseitige Bebauung vorhanden.

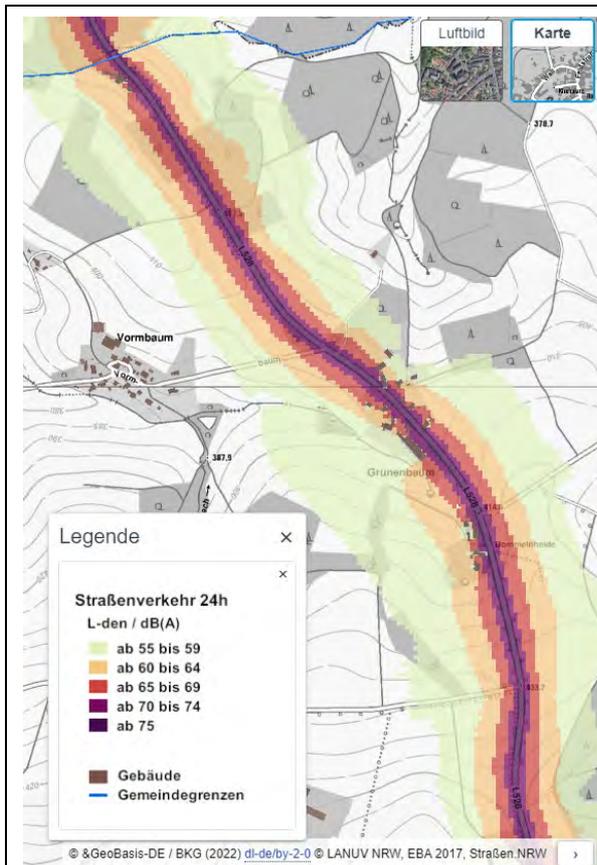


Abb. 30: Lärmkarte 24h-Schallpegel L_{den} L528 – nördlicher Teilbereich 1 (LANUV NRW)

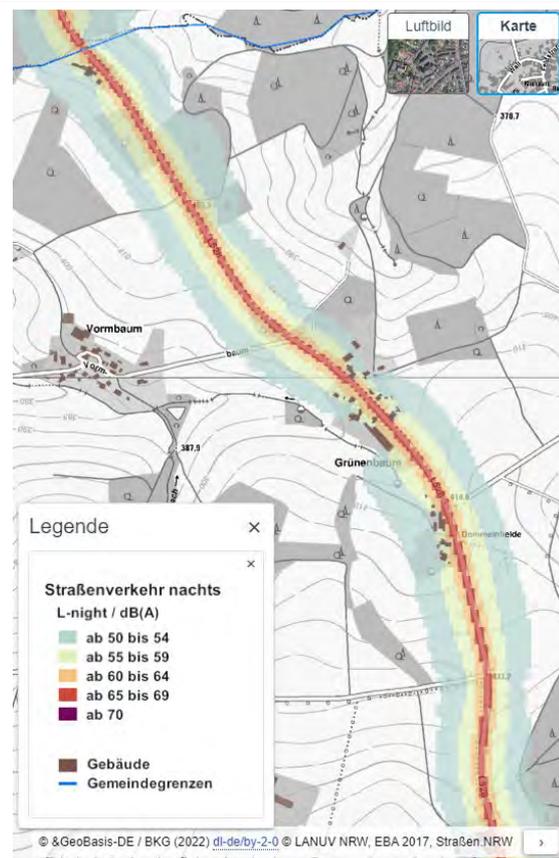


Abb. 31: Lärmkarte Nacht-Schallpegel L_{night} L528 – nördlicher Teilbereich 1 (LANUV NRW)



Im Bereich dieser vormals genannten Hofstellen sind entlang der Landesstraße an vereinzelt Wohngebäuden der 24h-Schallpegel von 65 dB(A) erreicht oder überschritten. Die Nachtpegel von 60 dB(A) sind eingehalten. Insbesondere betrifft dies vorrangig die direkt straßenbegleitenden Wohngebäude. Dieser Abschnitt ist jedoch aufgrund der geringen Dichte an Wohngebäuden als eher unkritisch zu bewerten.

Abb. 32: Detailansicht betroffene Gebäude Grünenbaum und Dommelheide Lärmkarte 24h-Schallpegel L_{den} L528 – nördlicher Teilbereich 1 (QGIS; eigene Bearbeitung)

3.1.6 L 528 – nördlicher Teilbereich 2 (von Neuenvahlefeld bis Oberhürxtal)

Im nördlichen Stadtgebiet zwischen der Hofstelle Neuenvahlefeld und der Hofstelle Oberhürxtal tritt eine räumlich ausgedehnte Schallausbreitung auf. Der Verlauf der Landesstraße in freier Landschaft und teilweise in Kuppenlage begünstigen die Ausdehnung. Lediglich im Bereich Neuenvahlefeld, Sundern, Krause Buche und Oberhürxtal ist eine straßenseitige Bebauung vorhanden.

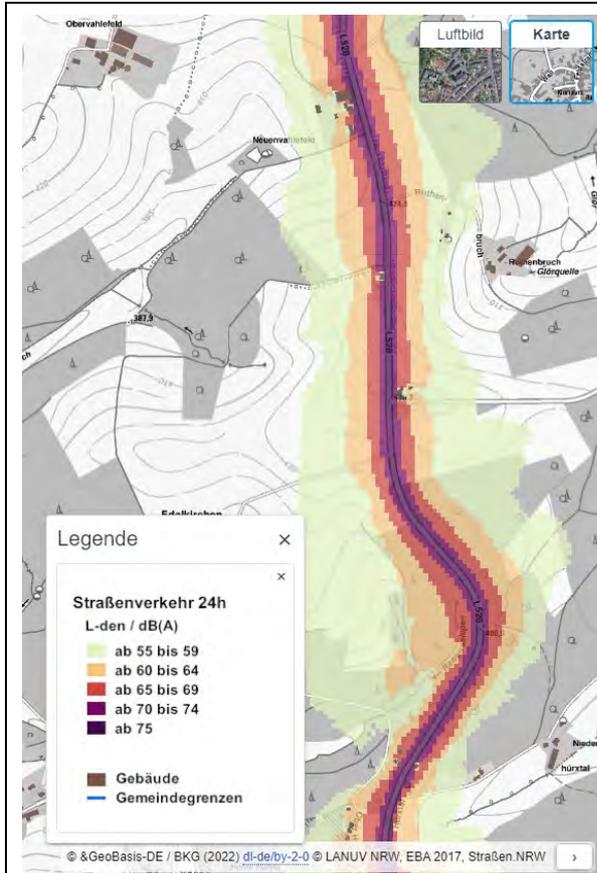


Abb. 33: Lärmkarte 24h-Schallpegel L_{den} L528 – nördlicher Teilbereich 2 (LANUV NRW)

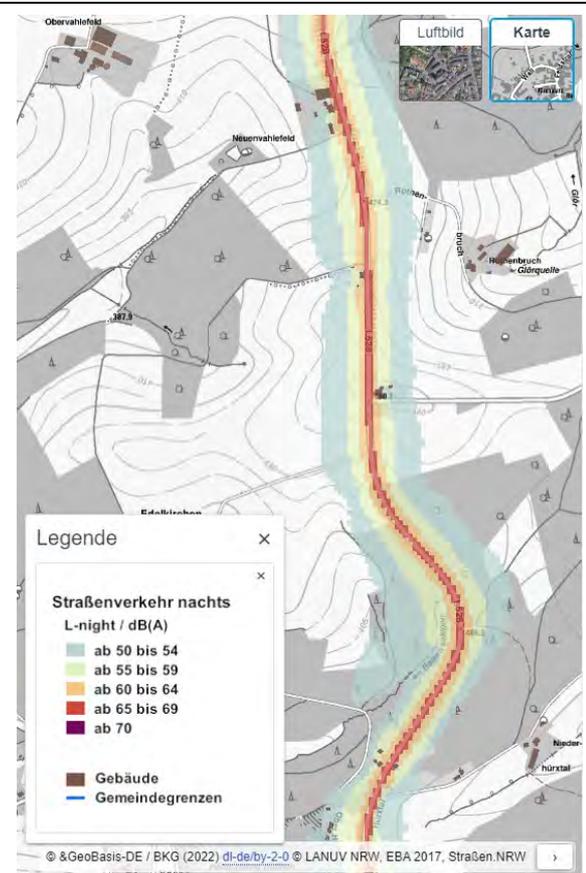
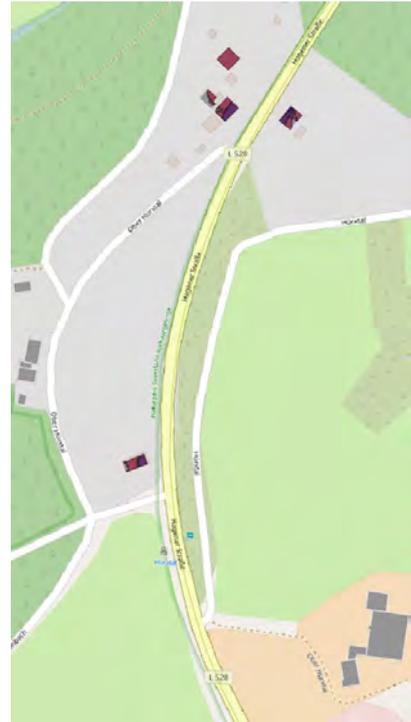


Abb. 34: Lärmkarte Nacht-Schallpegel L_{night} L528 – nördlicher Teilbereich 2 (LANUV NRW)

Im Bereich dieser vormals genannten Hofstellen sind entlang der Landesstraße an vereinzelten Wohngebäuden der 24h-Schallpegel von 65 dB(A) erreicht oder überschritten. Die Nachtpegel von 60 dB(A) sind eingehalten. Insbesondere betrifft dies vorrangig die direkt straßenbegleitenden Wohngebäude. Dieser Abschnitt ist jedoch aufgrund der geringen Dichte an Wohngebäuden als eher unkritisch zu bewerten.



**Abb. 35: Detailansicht betroffene Gebäude
Neuen Vahlefeld, Sundern, Krause
Buche Lärmkarte 24h-Schallpegel Lden L528
– nördlicher Teilbereich 2 (QGIS; eigene
Bearbeitung)**



**Abb. 36: Detailansicht betroffene Gebäude
Oberhürxthal Lärmkarte 24h-Schallpegel Lden
L528 – nördlicher Teilbereich 2 (QGIS; eigene
Bearbeitung)**

3.1.7 L 528 – nördlicher Teilbereich 3 (von Oberhürxthal bis Stadtkern)

Im nördlichen Stadtgebiet zwischen der Hofstelle Oberhürxthal und dem Stadtkern (Kreuzungsbereich B229 / L528) tritt eine teilweise hohe und räumlich ausgedehnte Schallausbreitung auf. Der Verlauf der Landesstraße ist teils in freier Landschaft und teilweise entlang von Gewerbebetrieben. Lediglich im Bereich Hürxthal und im Kreuzungsbereich der B229 ist eine straßenseitige Wohnbebauung vorhanden.

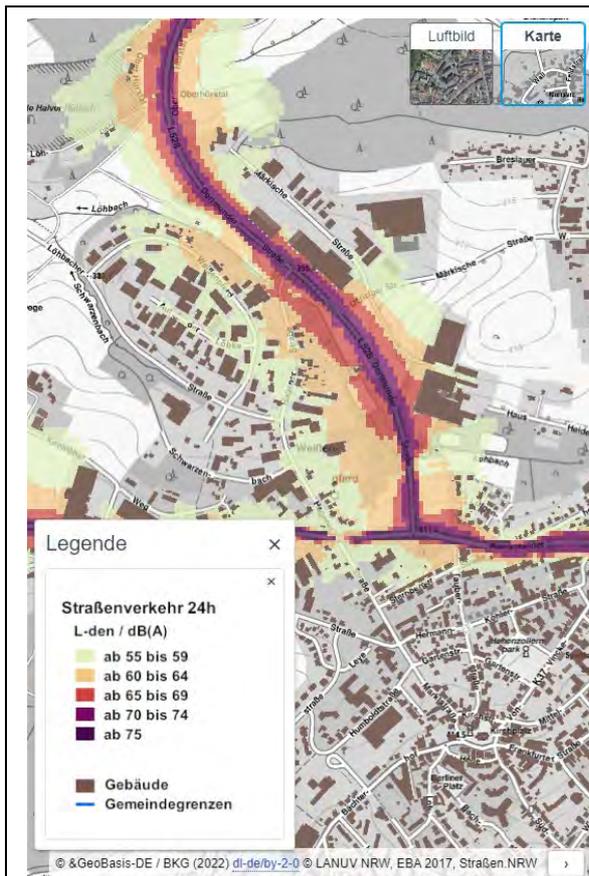


Abb. 37: Lärmkarte 24h-Schallpegel Lden L528 – nördlicher Teilbereich 3 (LANUV NRW)

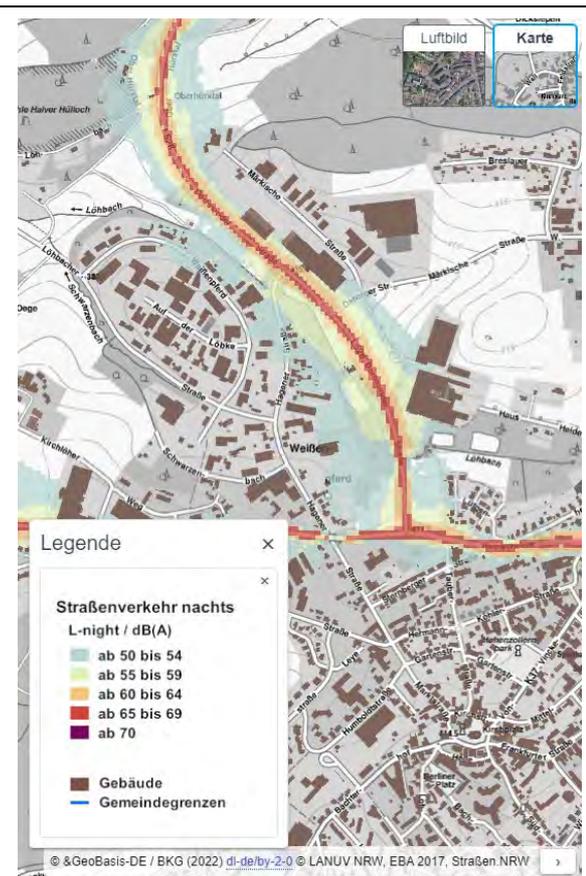


Abb. 38: Lärmkarte Nacht-Schallpegel Lnight L528 nördlicher Teilbereich 3 (LANUV NRW)

An vereinzelt Wohngebäuden sind entlang der Landesstraße der 24h-Schallpegel von 65 dB(A) erreicht oder überschritten (siehe auch Abbildungen 10 und 11). Die Nachtpegel von 60 dB(A) sind eingehalten. Insbesondere betrifft dies vorrangig die direkt straßenbegleitenden Wohngebäude. Dieser Abschnitt ist jedoch aufgrund der geringen Dichte an betroffenen Wohngebäuden als eher unkritisch zu bewerten.

3.1.8 L 528 – südlicher Teilbereich (von Stadtkern bis L284)

Im südlichen Stadtgebiet zwischen der Karlshöhe (Kreuzungsbereich L892 / L528) und Bergfeld (Kreuzungsbereich L284 / L528) tritt eine teilweise hohe und räumlich ausgedehnte Schallausbreitung auf. Im Bereich Neuen Herweg wird die Schallausbreitung in Richtung der vorhandenen Wohnbebauung durch einen Lärmschutzwall eingedämmt. Der weitere Verlauf der Landesstraße erfolgt in freier Landschaft und teilweise in Kuppenlage, was die Schallausbreitung begünstigt.

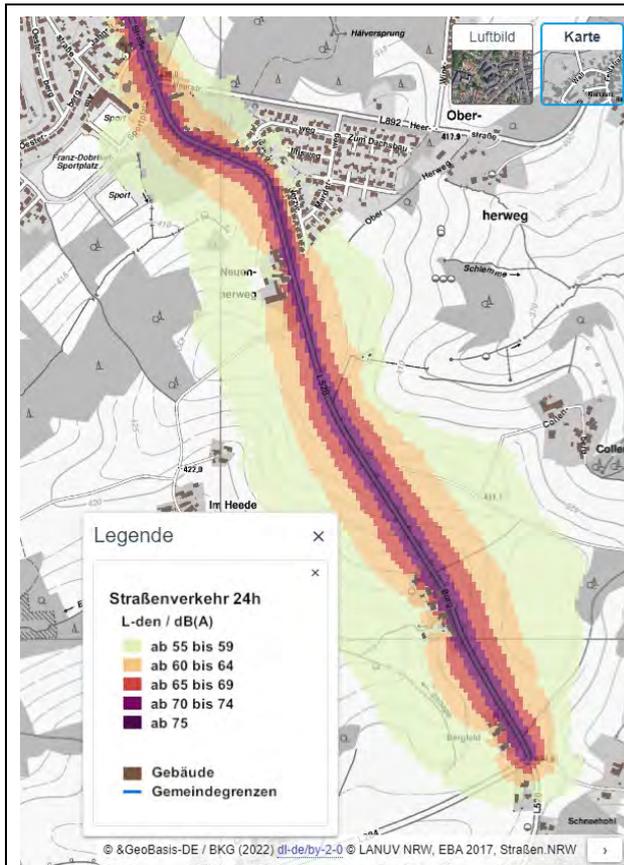


Abb. 39: Lärmkarte 24h-Schallpegel Lden L528 – südlicher Teilbereich (LANUV NRW)

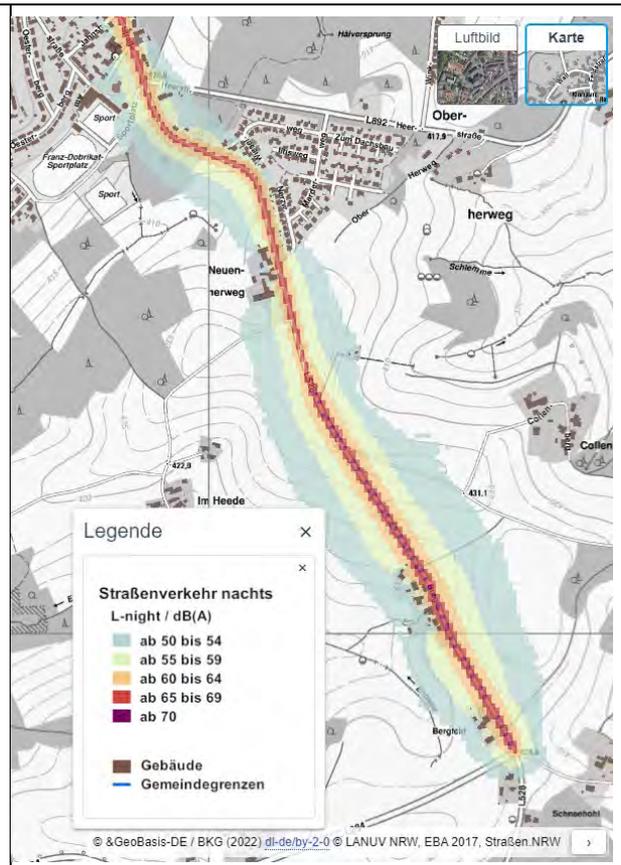


Abb. 40: Lärmkarte Nacht-Schallpegel Lnight L528 – südlicher Teilbereich (LANUV NRW)

Lediglich an vereinzelten Wohngebäuden sind entlang der Landesstraße der 24h-Schallpegel von 65 dB(A) erreicht oder überschritten. Die Nachtpegel von 60 dB(A) sind eingehalten. Insbesondere betrifft dies vorrangig die direkt straßenbegleitenden Wohngebäude.

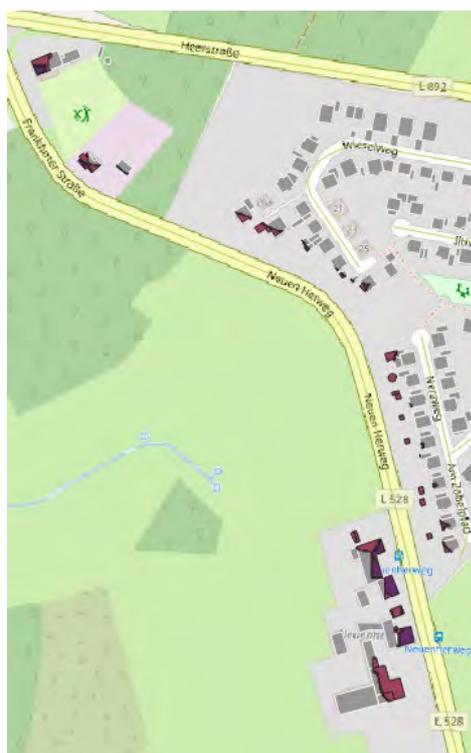


Abb. 41: Detailansicht betroffene Gebäude Neuen Herweg Lärmkarte 24h-Schallpegel Lden L528 – südlicher Teilbereich (QGIS; eigene Bearbeitung)



Abb. 42: Detailansicht betroffene Gebäude Bergfeld Lärmkarte 24h-Schallpegel Lden L528 – südlicher Teilbereich (QGIS; eigene Bearbeitung)

3.2 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Gemäß § 47c Abs. 2 BImSchG ist eine Bewertung der geschätzten Anzahl der Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie die Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen vorzunehmen. Seit 2022 werden alle Lärmkarten in der EU nach einem neuen, einheitlichen Berechnungsverfahren (CNOSSOS) erstellt, damit die Ergebnisse zwischen den Mitgliedstaaten vergleichbar sind. Deshalb sind die neuen Lärmkarten nicht mit den Lärmkarten aus der 3. Runde vergleichbar. Vielerorts werden jetzt deutlich mehr lärmbelastete Personen ausgewiesen - obwohl sich die Lärmsituation zwischenzeitlich nicht wesentlich änderte oder gar Lärmschutzmaßnahmen ergriffen wurden.

Zur Veranschaulichung der Handlungserfordernisse, die sich aus den ermittelten Lärmimmissionen ergeben, sind vom LANUV mit der Lärmkartierung Schätzungen über die Betroffenheit der Einwohner im Einwirkungsbereich des Straßenverkehrslärms, der von Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht, durchgeführt worden. Wie in Kapitel 3.1 beschrieben, betrifft dies mehrere Bewohner der Gebäude entlang der B229, der B54 und der L528. Die Überschreitungen der Auslösewerte sind grau markiert.

Tabelle 4: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Halver (LANUV NRW)

LDEN dB(A)	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
betroffene Bewohner	499	246	292	184	6

LNight dB(A)	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
betroffene Bewohner	269	278	197	36	0

Tabelle 5: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Halver (LANUV NRW)

LDEN dB(A)	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	4,16	0,96	0,17

Tabelle 6: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Halver (LANUV NRW)

LDEN dB(A)	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	582	228	2
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Bestandteile der Lärmkarten sind neben den Angaben zu lärmbelasteten Menschen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern auch die geschätzte Zahl der gesundheitschädlichen Auswirkungen und Belästigungen. Entsprechend § 4 Absatz 4 Nummer 9 der 34. BImSchV sind zusammen mit den Lärmkarten tabellarische Angaben zu veröffentlichen über

- die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten,
- die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung und
- die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung.

Als Eingangsdaten dieser Berechnungen werden die tabellarischen Angaben über die geschätzte Zahl der lärmbelasteten Menschen in den jeweiligen 5 dB-Isophonen-Bändern nach § 4 Absatz 4 Nummer 3 der 34. BImSchV verwendet. Für die Ermittlung der geschätzten Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten ist für die vierte Runde der Lärmkartierung eine Inzidenzrate von 540 je 100 000 Einwohnenden (und Jahr) zugrunde zu legen. In Halver sehen diese geschätzten Angaben folgendermaßen aus:

Tabelle 7: Geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigungen, starker Schlafstörungen und ischämischer Herzkrankheiten (LANUV NRW)

	Starke Belästigungen	Starke Schlafstörungen	Ischämische Herzkrankheiten
betroffene Bewohner	234	58	0

Die Angaben dieser statistischen Werte dienen dazu, die abstrakten Zahlen zu lärmbelasteten Menschen in Lärmwirkungen zu „übersetzen“, um die Lärmsituation verständlicher zu machen und zu einem gemeinsamen Verständnis über Lärminderungsmaßnahmen beizutragen. Die tatsächliche Anzahl realer Fälle wird hierdurch nicht abgebildet.

Zudem kann auch unterstellt werden, dass die betroffenen Gebäude mit Mehrfachverglasung ausgestattet sind, sowie dass die überwiegende Mehrheit der Bewohner ihre Schlafräume so eingerichtet haben, dass diese sich im Bereich der lärmabgewandten Seite im Gebäude befinden.

3.3 Vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Mit der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung, welche in der Zeit vom 12.01.2024 bis einschließlich 12.02.2024 über das zentrale Beteiligungsportal des Landes Nordrhein-Westfalen, Beteiligung.NRW erfolgte, konnte neben der Auswertung der Lärmkarten ein erstes Stimmungsbild der Wahrnehmung der Bevölkerung eingefangen werden. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Orte der eingegangenen Stellungnahmen.

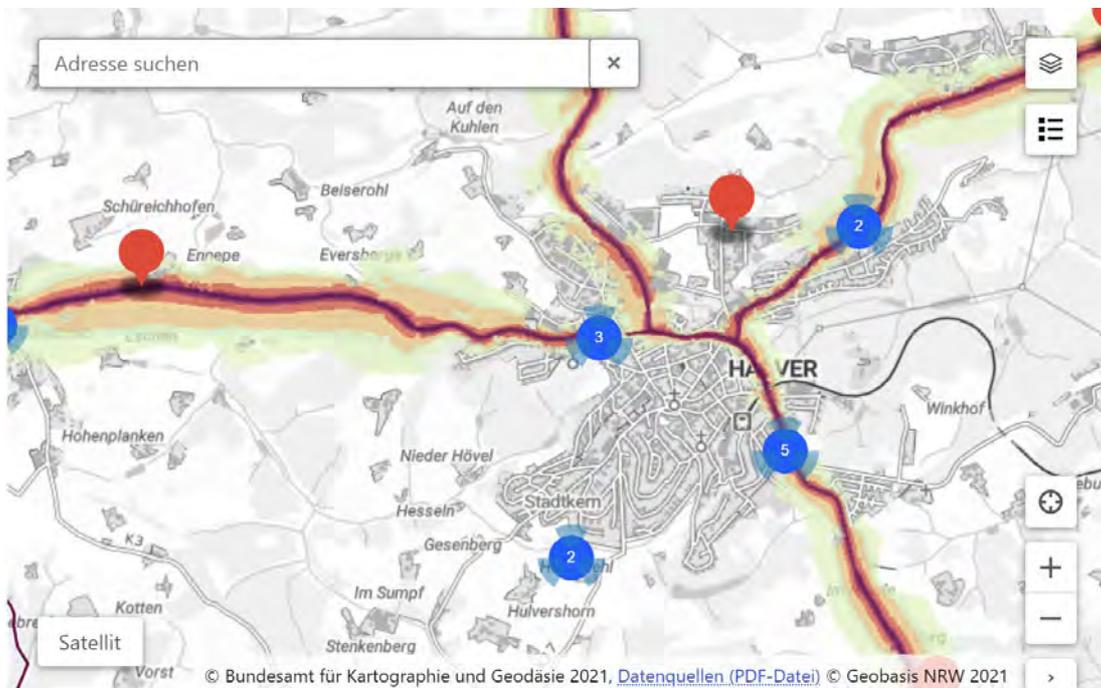


Abb. 43: Orte eingegangener Stellungnahmen (Beteiligungsportal NRW)

Insgesamt sind während der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung 20 Stellungnahmen eingegangen. Das Protokoll inkl. Abwägung ist dem Anhang 1 sowie Kapitel 4 zu entnehmen.

3.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans

Im Hinblick auf die große verkehrstechnische Bedeutung der B229, der B54 und der L528 ist die Zahl der von Verkehrslärm belasteten Personen, bezogen auf die Gesamtbevölkerung Halvers, auch innerhalb der vierten Lärmkartierung als gering einzustufen. Etwa 7,5 Prozent der Gesamtbevölkerung ist von einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) betroffen. Von überschrittenen Grenzwerten ab 65 dB(A) sind lediglich etwa 2,9 Prozent der Gesamtbevölkerung betroffen.

Dennoch treten insbesondere im Stadtkern, entlang der B229 (Lütgenheide, Von-Vincke-Straße) und L528 (Frankfurter Straße), aufgrund der Wohnbebauung unmittelbar entlang der Verkehrsachsen, in den Bereichen ohne Lärmschutzwände/-wälle, gehäuft Beeinträchtigungen auf. Im restlichen Stadtgebiet stellt sich die Lärmbelastung prinzipiell vergleichbar dar. Da dort jedoch wesentlich weniger Wohnbebauung vorhanden ist, ist auch die Zahl der Betroffenen geringer.

Als räumlicher Schwerpunkt für zukünftige lärmindernde Maßnahmen ist demzufolge vor allem der Stadtkern in den Blick zu nehmen. Zudem sind Maßnahmen entlang der B229 im Bereich Schwenke, Eichholz, Oeckinghausen, Heesfeld, Ostendorf und entlang der B54 im Bereich Oberbrügge sowie entlang der L528 im Bereich Bergfeld wünschenswert.

Wie bereits in Kapitel 2.3 beschrieben, ist bezüglich des aktiven und passiven Schallschutzes sowie verkehrsrechtlichen Anordnungen in den Bereichen der Bundes- und Landesstraßen eine enge Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und dem Märkischen Kreis erforderlich.

4. Maßnahmenplanung

Neben der rein analytischen Darstellung der von Lärm betroffenen Gebiete und Menschen stellt die Erarbeitung von möglichen Maßnahmen zum Schutz dieser Gebiete, aber auch zum vorbeugenden Schutz von ruhigen Gebieten einen wesentlichen Bestandteil der Lärmaktionsplanung dar. Nach Anlage 5 der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist dabei zwischen Maßnahmen, welche bereits in der Vergangenheit durchgeführt oder sich bereits in Planung befinden und Maßnahmen, welche für die nächsten fünf Jahre geplant sind, zu unterscheiden. Darüber hinaus soll auch eine langfristige Strategie zur Lärminderung erarbeitet und dargestellt werden. Da die Anzahl betroffener Personen im Stadtgebiet weiterhin als gering einzustufen ist, können viele der Maßnahmen zur Lärminderung aus dem letzten Lärmaktionsplan in einer aktualisierten Fassung übernommen werden.

Das Spektrum lärmindernder Maßnahmen zum Straßenverkehr wird jeweils unterteilt in die Kategorien „Maßnahmen an der Quelle“, „Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg“, „Städtebauliche Planung“, „Änderung der Infrastruktur“ sowie „Bürgerschaftlicher Dialog“.

In der Literatur sind verschiedene Maßnahmen zur Lärminderung zu finden:

- Ausbau und Priorisierung des ÖPNV
- Ausbau von Fahrradwegen
- Bike- und Carsharing
- Parkraummanagement
- LKW-Fahrverbot
- Maßnahmen an Fahrbahnbelägen
- Tempo 30 an städtischen Hauptverkehrsstraßen, straßenverkehrsrechtliche Regelungen
- Grüne Welle, Verstetigung des Verkehrs
- Einsatz lärm- und schadstoffarmer Technik
- Bündelung des notwendigen Kfz-Verkehrs

- Einbahnstraßen
- Abrücken des Fahrstreifens vom Immissionsort (z.B. Wohnhaus)
- Schließung von Bebauungslücken
- Schallschutzwände/-wälle
- Schallschutzfenster

Generell sollte aktiver Schallschutz, also Maßnahmen an der verursachenden Quelle Vorrang vor passivem Schallschutz, also Maßnahmen bei der betroffenen Bevölkerung haben. Jedoch muss hier die technische Möglichkeit gegeben sein sowie die wirtschaftliche Vertretbarkeit der Anzahl der Betroffenen gegenübergestellt und geprüft werden.

4.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Die mit der 3. Stufe des Lärmaktionsplans vorgeschlagenen Maßnahmen betrafen sowohl strukturelle Bereiche als auch konkrete bauliche Maßnahmen. Für die Stadt Halver besteht jedoch keine direkte Umsetzungsmöglichkeit für Maßnahmen an der Immissionsquelle Straße, da sich die Bundes- und Landesstraßen in der Trägerschaft des Landesbetrieb Straßenbau NRW befinden. Für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen ist zudem der Märkische Kreis verantwortlich.

4.1.1 Maßnahmen an der Quelle

Änderung des Emissionspegels – Maßnahmen am Straßenbelag

Für die Entstehung des Reifen-Fahrbahn-Geräusches ist neben dem Reifen auch der Fahrbahnbelag von entscheidender Bedeutung. Die Fahrbahndeckschicht hat sowohl Einfluss auf die Schallentstehung als auch auf die Schallabstrahlung und Schallausbreitung. Herkömmliche Fahrbahnen sind mit dichten Deckschichten ausgeführt. So genannte offenporige Fahrbahnbeläge enthalten Hohlräume. Hierdurch kann beim Abrollen der Autoreifen die eingeschlossene Luft nach unten über die offenporige Deckschicht entweichen, was die Ausbildung des Reifen-Fahrbahn-Geräusches vermindert und somit den Lärm deutlich reduziert. Außerdem besitzen offenporige Beläge eine schallabsorbierende Wirkung. Probleme mit offenporigen Deckschichten sind die lärmtechnische und bautechnische Dauerhaftigkeit und die höheren Aufwendungen beim Winterdienst. Die Abwassersituation und Vereisung können gerade in Hanglagen und kälteren Regionen Probleme darstellen. Zum Einsatz kommt dieser spezielle Fahrbahnbelag allerdings fast ausschließlich auf hoch belasteten Autobahnen, weil sich in der Regel nur dort ein Nutzen ergibt. Je schneller die Hohlräume verschmutzen, desto schneller lässt die positive Wirkung nach. Durch Schmutzeintrag von beispielsweise Baumaßnahmen, Aufgrabungen, landwirtschaftlichen Verkehr kann die Verschmutzung außerhalb von Autobahnen besonders schnell einsetzen.

Offenporige Asphalte bzw. „Flüsterasphalt“, wie auch andere lärmindernde Beläge, wie z.B. Splittmastixasphalt und Asphaltbeton erzielen ihre gewünschte Wirkung dann, wenn die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit mehr als 60 km/h bzw. mindestens 70 km/h, also außerhalb von Ortsdurchfahrten, beträgt. Nach Auskunft des Landesbetrieb Straßenbau NRW sind in Halver auf allen Bundes- und Landesstraßen Splittmastixasphalt 0/8 bzw. Asphaltbeton 0/8 eingebaut, welche als lärmarme Fahrbahnoberflächen gelten und Lärmpegelsenkungen von 2 dB(A) ermöglichen.

Mit der ab Mai 2024 erfolgten Sanierung der L528 vom Kreuzungsbereich Frankfurter Straße / Herpiner Weg / Hagedornstraße bis zur Karlshöhe wird der schlechte lärmverursachende Fahrbahnbelag erneuert worden sein. Auch im weiteren Verlauf der Strecke und vor allem im

Kurvenbereich auf Höhe des Wohngebietes Neuen Herweg wird durch die Erneuerung des Straßenbelags sowie die Veränderung der Kurvenquerneigung eine Optimierung der Verkehrssicherheit durchgeführt worden sein und für eine flüssigere Verkehrsführung gesorgt haben, welche einen Synergieeffekt zur Lärmreduktion darstellt.

Verkehrsmanagementmaßnahmen – Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger

In der Vergangenheit wurde unter anderem für die Stadt Halver ein Masterplan Radverkehrsnetz Märkischer Kreis aufgestellt, um den Radverkehr als Rückgrat der aktiven und nachhaltigen Mobilität zu entwickeln. Mithilfe des Konzeptes soll die Nahmobilität eine systematische und konsequente Förderung auf Alltagswegen erfahren und neue Maßstäbe für die zukünftige verkehrliche Entwicklung im gesamten Kreisgebiet setzen. Bestandteil des Masterplans ist ein Maßnahmenkataster, welches verschiedene Handlungsmöglichkeiten vorschlägt und sukzessive mit unterschiedlichen Zeithorizonten umgesetzt werden sollte.

Die erste Maßnahme, die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Hermann-Köhler-Straße, konnte im Jahr 2023 seitens der Stadt Halver mit der verkehrsrechtlichen Anordnungsbehörde des Märkischen Kreises erörtert und erfolgreich umgesetzt werden.

4.1.2 Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg

Aktiver Lärmschutz - Lärmschutzwände und -wälle

Im Bereich der B229 der Ortsumgehung des Stadtkerns sowie entlang der L528 des Wohngebietes Neuen Herweg sind mehrere Lärmschutzwände und -wälle vorhanden, die als aktiver Lärmschutz dienen.

4.1.3 sonstige Maßnahmen

Bauleitplanung – immissionsgünstige Siedlungsentwicklung

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 wurde in den letzten Jahren priorisiert und soll auch in den nächsten Jahren fortgeführt werden.

In der Vergangenheit wurden im östlichen Bereich der B229 mehrere Gewerbeflächen bebaut. Und auch zukünftig neu ausgewiesene Gewerbegebiete werden sich an der Lage bereits bestehender Gewerbegebiete orientieren. Langfristig ist daher ein erhöhtes Aufkommen an Güterverkehr in den ohnehin schon von Güterverkehr betroffenen Gewerbegebieten zu erwarten. Nach der Flächennutzungsplanung der Stadt Halver bleiben die Bereiche entlang der östlichen B229 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 für 2024 die Verlagerung eines weiteren Discounters in eine zentralere Lage durchgeführt.

Maßnahmen zur Verhaltensänderung – Förderung der lärmarmen Mobilität

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.

In der Vergangenheit wurde mit der Entwicklung des Fachmarktentrums der Parkplatz am Kulturbahnhof mit neu eingerichteten Bushaltestellen angebunden. Auch der ZOB in der Innenstadt wurde barrierefrei ausgebaut.

Eine kleine Bike & Ride (B&R) -Anlage am DB Haltepunkt Oberbrügge ist realisiert.

Da ein Wechsel von einem klassischen Verbrennungsmotor hin zu einem teil- oder vollelektrischen Antrieb nur das Antriebsgeräusch mindern kann, nicht aber das Reifen-Fahrbahn-Geräusch, das bei höheren Geschwindigkeiten jedoch entscheidend ist, kann ein solcher Wechsel nur bei den Fahrzeugen und in den Betriebssituationen lärmindernd wirken, wo das Antriebsgeräusch pegelbestimmend ist (bis zu einer Geschwindigkeit von ca. 25 km/h). Für neue Elektrofahrzeuge gilt jedoch gemäß einer EU-Verordnung auch bei langsamer Fahrt eine Geräuschpflicht, vor allem um gefährdete Verkehrsteilnehmer wie eingeschränkt Sehende aufmerksam zu machen (Acoustic Vehicle Alerting Systems, kurz AVAS).

Relevante Lärminderungspotenziale durch Elektromobilität bestehen dagegen bei schweren Fahrzeugen, die innerorts häufig anfahren und bremsen (z. B. Busse des ÖPNV, Müllsammelfahrzeuge). Dasselbe gilt für Mofas, Mopeds und Motorräder.

Impulse zur Förderung der Nahmobilität und der Nutzung leiser Elektroautos wurden durch die Einrichtung einer E-Auto- Ladestation für 2 Fahrzeuge am Rathaus erzeugt sowie durch private Wohnungsbaugesellschaften, Unternehmen und Eigentümer im Bereich ihrer Wohngebäude an unterschiedlichen Stellen des Halveraner Stadtgebietes.

Die Stadt Halver nimmt regelmäßig an der jährlich stattfindenden internationalen Klima-Bündnis-Kampagne STADTRADELN teil, die als Wettbewerb konzipiert ist. Es geht um den Spaß am Fahrradfahren, um die Auszeichnung der aktivsten Teams und vor allem darum, möglichst viele Menschen für das Umsteigen auf das Fahrrad im Alltag zu gewinnen und dadurch einen Beitrag zum Klimaschutz und einem einhergehenden Lärmschutz zu leisten.

4.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Um langfristig eine effektive Lärminderung zu erreichen, werden die Maßnahmen nicht ausschließlich auf die Überschreitungsbereiche, sondern auf das gesamtstädtische Verkehrssystem ausgerichtet. Der Kfz-Verkehr als kommunaler Hauptverursacher der Lärmimmissionen sowie weitere eng damit verknüpfte Problembereiche (Erschütterungen, Trennwirkungen, Staub- und Luftschadstoffimmissionen) müssen umfassend und nachhaltig beeinflusst werden. Vorrangig ist daher ein Maßnahmenbündel zu entwerfen, welches sowohl für geringere Kfz-Verkehrsbelastungen, als auch für einen lärmreduzierten Verkehrsfluss und einen möglichst hohen Anteil der Verkehrsarten des Umweltverbundes sorgt. Alle für die

Verkehrserzeugung relevanten Aspekte der Stadt- und Verkehrsentwicklung sind daher zu betrachten und im Rahmen der Maßnahmenkonzeption zu berücksichtigen.

4.2.1 Maßnahmen an der Quelle

Änderung des Emissionspegels – Maßnahmen am Straßenbelag

Bei zukünftigen Veränderungen ist zu prüfen, ob die Verkehrsflächen für den fließenden Verkehr, mit ausreichendem Querschnitt für den Schwerlastverkehr, auf das wirklich notwendige Maß reduziert und die Qualitätsanforderungen aller Verkehrsteilnehmer durch ausreichend dimensionierte und sichere Verkehrsanlagen gewährleistet sind. Weiterhin ist es sinnvoll, durch Begrünungsmaßnahmen den 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.

Auch lärmindernde Beläge sollen bei zukünftigen Fahrbahnerneuerungen geprüft und eingesetzt werden.

Aus der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wird als Maßnahme die Bitte um Prüfung an den Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW hinsichtlich lärmarmen Deckschichten bei Sanierungsmaßnahmen aufgenommen.

Änderung des Emissionspegels - Verstetigung des Kfz-Verkehrs

Zu den verkehrsregelnden Maßnahmen, welche in die Kompetenz der Straßenverkehrsbehörden fallen, zählt die Verstetigung des Verkehrs durch entsprechende Ampelschaltungen an Knotenpunkten (Um- oder Ausbau, Grünphasen etc.). Durch diese kann der Lärmpegel gesenkt werden, es entfallen besonders lästige Lärmspitzen durch Abbremsen und Anfahren und man erschließt positive Effekte für Verkehrssicherheit und Luftqualität.

Aus der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wird als Maßnahme die Bitte um Prüfung an den Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW zur Optimierung der Lichtsignalsteuerung an der B229 und L528 im Bereich der deklarierten Ortsumgehung aufgenommen, da eine unvorteilhafte Schaltung der Lichtsignalsteuerung an den Verkehrsknotenpunkten einer Verstetigung des Verkehrs entgegensteht.

Eine weitere Maßnahme zur Verstetigung des Verkehrs ist der Bau von Kreisverkehren an verschiedenen Knotenpunkten im Stadtgebiet von Halver.

Mit der Ansiedlung der Rettungswache im Bereich Oeckinghausen ist für den Kreuzungsbereich B229 / L868 ein neuer Kreisverkehr geplant. Da der Verkehr an Kreisverkehren nicht gestoppt werden muss, ist die Durchlassgeschwindigkeit an dem Knotenpunkt dann höher. Das bedeutet, dass mehr Fahrzeuge den Verkehrsknotenpunkt pro Zeiteinheit passieren können. Weil unnötiges Warten und Anfahren entfallen wird, soll mit dieser Maßnahme die Umwelt- und Lärmbelastung weiter reduziert werden. Zudem können Synergieeffekte mit der Verkehrssicherheit bei Haltestelle und Radverkehrsquerungen genutzt werden. Die Anbindung der Bushaltestellen im Bereich Oeckinghausen sollte dabei mit der Anlage eines sicheren Gehweges verbessert werden. 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.

Aus der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wird als Maßnahme die Bitte um Prüfung an den Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW zur Realisierung eines Kreisverkehrs im Knotenpunkt der L528 / L284 im Bereich Bergfeld aufgenommen. Der Kreuzungsbereich ist schlecht einsehbar, was zu einer Lärmbelastung aufgrund der Beschleunigung führt und generell eine Gefahrenstelle darstellt. Weitere Maßnahmen werden im folgenden Abschnitt näher erläutert.

Auch ist eine Maßnahme zur Verstetigung des Verkehrs entlang der B229 im Bereich Heesfeld zu prüfen, welche im folgenden Abschnitt näher erläutert wird.

Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung – Verringerung der Fahrgeschwindigkeit

Durch die Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus ist eine Verringerung der Schallimmissionen vor allem in Bereichen mit einer hohen Anzahl betroffener Personen effektiv möglich. Eine Reduzierung der Verkehrsmengen bzw. die Umsetzung von Maßnahmen mit ähnlichen Lärminderungseffekten sind in vielen Fällen gar nicht bzw. oft nur mit hohen finanziellem, organisatorischem und planerischem Aufwand langfristig erreichbar. Mit Hilfe der Geschwindigkeitsbegrenzungen ist ein effektiver Gesundheitsschutz für die Anwohner mit einem günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis kurzfristig möglich. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h führt bei Kraftfahrzeugen im Mittel zu einer Pegelminderung von 2 bis 3 dB.

Generell treten neben den Effekten der Lärminderung auch Synergien bzgl. der Verkehrssicherheit auf, da durch die verminderte Geschwindigkeit die Aufmerksamkeit erhöht wird und für Fußgänger Zeitfenster zur Querung der Straße vergrößert werden.

Aus der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wird als Maßnahme die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an verschiedenen Bereichen des Stadtgebietes die Bitte um Prüfung an die Straßenverkehrsbehörde des Märkischen Kreises sowie als Maßnahme die Verstetigung des Durchgangsverkehrs die Bitte um Prüfung an den Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW aufgenommen.

Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an der B229 im Bereich Schwenke ist zu prüfen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt dort 70 km/h. Die Einhaltung einer reduzierten Geschwindigkeit von ggf. 50 km/h im Bereich der Bebauung kann mittels der vorhandenen Verkehrsüberwachungsanlage kontrolliert werden.

Des Weiteren ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an der B229 im Bereich Ennepe zu prüfen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt dort 100 km/h.

Ebenso ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an der B229 im Bereich Eichholz bis Oeckinghausen zu prüfen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt dort 60 km/h. Auch hier kann die Einhaltung einer reduzierten Geschwindigkeit auf ggf. 50 km/h im Bereich der Bebauung Eichholz mit der vorhandenen Verkehrsüberwachungsanlage kontrolliert werden. Im Bereich der Bebauung Oeckinghausen ist bisher keine fest installierte Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorhanden.

Aufgrund der topographischen Bedingungen (beidseitige Tallage) an der B229 im Bereich Heesfeld ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, wie in der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung vorgeschlagen, seitens des Straßenbaulasträgers zu prüfen. Bereits jetzt wird durch die Bevölkerung auf die Lärmbelastung aufgrund der Beschleunigungs- und Abbremsprozesse hingewiesen. Die sowohl stärkere Abbremsung auf eine noch geringere Fahrgeschwindigkeit als auch anschließende stärkere Beschleunigung, würden gerade für die Bewohner der direkt anliegenden Wohngebäude die Lärmbelastung vermutlich erhöhen. Es sollte überprüft werden, ob eine Verstetigung des Verkehrsflusses in diesem Bereich sinnvoll ist. Bis auf die Bewohner der direkt an die B229 angebundenen Wohngebäude, könnten die Anwohner des restlichen Bereichs Heesfeld die Zufahrt zur L892 nutzen, welche im Rahmen des Hochwasserschutzes im Jahr 2021 ertüchtigt worden ist. Die Zufahrt zur B229 könnte aufgrund der vermuteten Gefährdungslage und um eine Verstetigung des Verkehrsflusses zu erzielen, gesperrt werden und lediglich für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben werden.

Eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist an der B54 im Bereich Oberbrügge zu prüfen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt dort 50 km/h. Die Nachbarstadt Lüdenscheid hat aus Gründen des Lärmschutzes die zulässige Höchstgeschwindigkeit entlang der B54 im Bereich Brügge auf 30 km/h reduziert. In der beengten innerörtlichen Lage der B54 im Bereich Oberbrügge sind keine anderen aktiven Schallschutzmaßnahmen möglich. Mittels der vorhandenen Verkehrsüberwachungsanlage kann eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kontrolliert werden.

Übergangsweise sowie im Falle einer nicht realisierbaren Verstetigung des Verkehrs im Bereich Bergfeld mittels eines Kreisverkehrs, könnte im Knotenpunkt der L528 / L284 eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h erfolgen, um den fehlenden Sichten sowie dem Lärmschutz Rechnung zu tragen.

Sonstige Verkehrsmanagementmaßnahmen – Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer

Durch die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur würde die straßenräumliche Gestaltung verbessert und eine Erhöhung der Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr, vor allem für Kurzstrecken erfolgen. Die Stärkung umweltgerechter Mobilität soll gefördert werden.

Straßenbegleitende kombinierte Fuß-/Radwege tragen zu einer Vergrößerung des Abstandes von der Fahrspur zu den Gebäuden bei, was zu einer Verringerung des Lärmpegels sowie zusätzlich zu einer Verringerung der Lärmwahrnehmung führt. Auch die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes wird durch die Aufwertung der Straßenseitenräume zugunsten des Fußverkehrs, des Radverkehrs und der Haltestellen des ÖPNV verbessert.

Ein straßenbegleitender Radweg entlang der B229 soll zukünftig realisiert werden.

Entlang verschiedener städtischer Straßen sind kombinierte Geh- und Radwege konzipiert.

Ein wichtiges Instrument ist der Masterplan Radverkehrsnetz Märkischer Kreis, welcher unter der folgenden Internetseite aufrufbar ist: <https://maps.viakoeln.de/de/map/masterplan-mk>

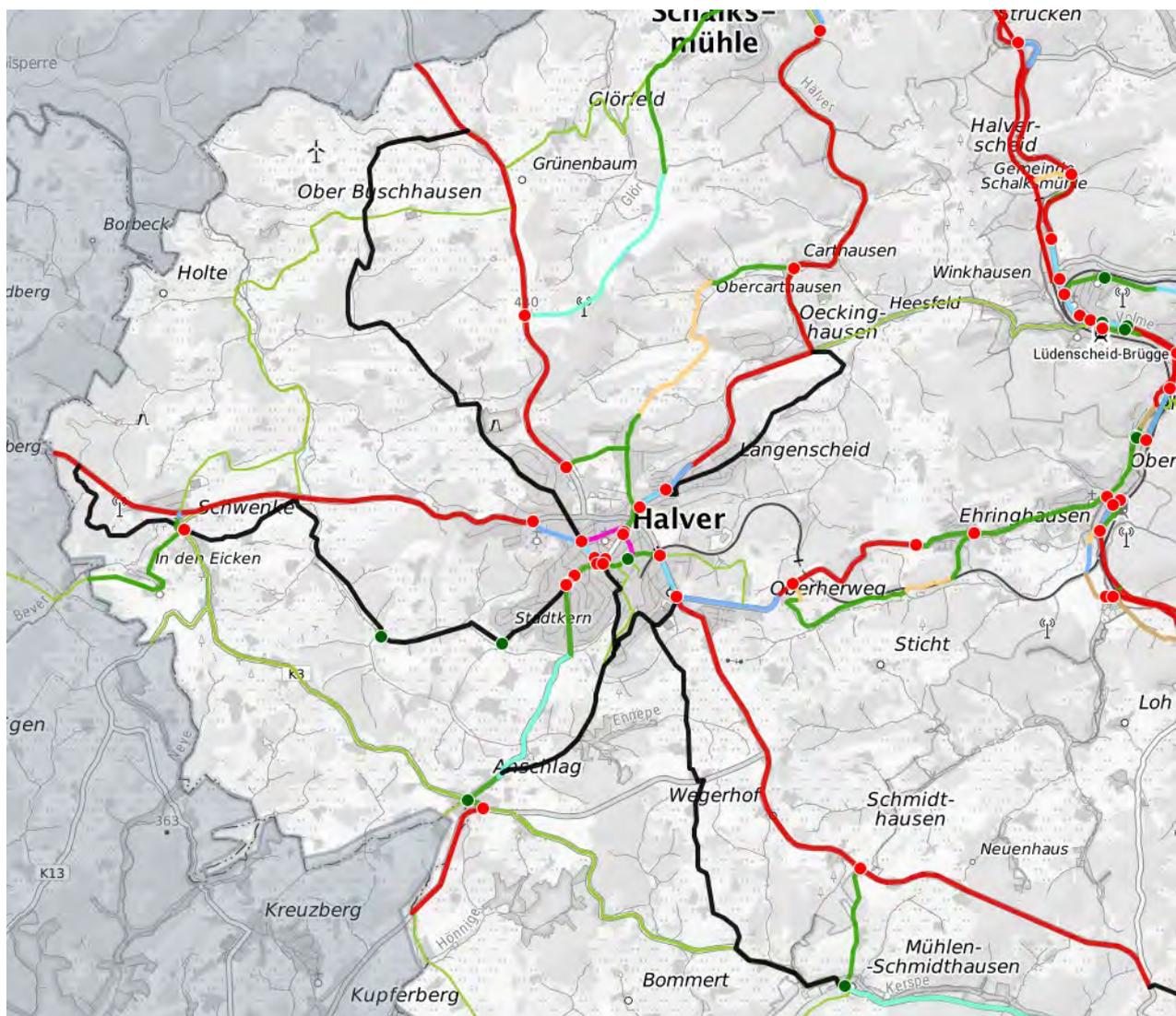


Abb. 44: Maßnahmen Masterplan Radverkehrsnetz Märkischer Kreis (<https://maps.viakoeln.de/de/map/masterplan-mk>)

Aus der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wird als Maßnahme die politische Bekräftigung der durch das Planungsbüro VIA eG erarbeiteten und vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen des Masterplan Radverkehrsnetz Märkischer Kreis aufgenommen sowie eine Priorisierung und Abstimmung zur Umsetzung zwischen dem Straßenbulasträgern Landesbetrieb Straßenbau NRW, Märkischer Kreis und der Stadt Halver festgehalten.

4.2.2 Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg

Aktiver Lärmschutz - Lärmschutzwände und -wälle

Mit aktiven Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und -wällen lassen sich sehr hohe Lärmreduzierungen erreichen. Nachteilig sind jedoch die hohen Kosten. Es müssen außerdem die erforderlichen Flächen zur Verfügung stehen sowie Sichtdreiecke für den Anfahrts- und Abbiegeverkehr freigehalten werden (evtl. bei Lütgenheide). Auch ist die schalltechnische Wirksamkeit einer Lärmschutzwand hinsichtlich der vorhandenen Topographie zu analysieren (Hanglage Schwenke) und auch stadtgestalterische Ziele der Anlage dürfen nicht entgegenstehen (Stadtkern).

Wenn die Kriterien entlang der besonders belasteten Streckenabschnitte mit ausreichenden Platzverhältnissen (anbaufreie Straßen) und einem ausgewogenes Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht erfüllt werden, kommen aktive Schallschutzmaßnahmen in der Regel nicht in Frage.

Aus der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wird aufgrund einer geäußerten dauerhaften Lärmbelästigung als Maßnahme die Bitte um Prüfung an den Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW zur Verlängerung der an der B 229 vorhandenen Lärmschutzwand im Bereich des Knotenpunktes B229/L528 (Lütgenheide) aufgenommen.

Des Weiteren ist die Überprüfung des Lärmschutzwalls im Bereich Neuen Herweg seitens des Straßenbaulastträgers Landesbetrieb Straßenbau NRW sinnvoll.

Passiver Schallschutz - Schalldämmung an Gebäuden

Für die Handlungsbereiche, für die keine aktiven Maßnahmen möglich sind oder nach Prüfung der Maßnahmvorschläge 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.

Im Gegensatz zu den aktiven Schallschutzmaßnahmen, die an der Lärmquelle ansetzen, werden passive Maßnahmen quellenfern am Immissionsort, also an den Gebäuden der Betroffenen durchgeführt. 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.

Fördermöglichkeiten:

Es wird hier auf die Möglichkeit von Verkehrslärm Betroffener hingewiesen, finanzielle Unterstützung zur Lärmsanierung in Anspruch zu nehmen. Von Seiten des als Baulastträger zuständigen Landesbetriebes Straßenbau NRW werden Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt (Straßenlärmsanierung nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ – VLärmSchR 97). Die Lärmsanierung dient der Verminderung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt ist; es geht um die Bewältigung einer durch die verkehrliche und bauliche Entwicklung „gewachsenen“ und „verfestigten“ Situation. Eine der Grundvoraussetzung ist, dass der Beurteilungspegel einen der maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet. Zur Einschätzung der Lärmsituation werden die Beurteilungspegel mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen nach dem in den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 (RLS-19) vorgeschriebenen Verfahren berechnet und den festgelegten Immissionswerten gegenübergestellt. Damit besteht „dem Grunde nach“ ein Lärmschutzanspruch bei Überschreitung der Immissionswerte. Der Anspruch „dem Grunde nach“ bedeutet, dass bei einer Antragstellung zunächst noch weitere Anspruchskriterien (z. B. Stärke der Lärmbelastung, Anzahl der Betroffenen, Nutzung der betroffenen Fläche, Ausschluss-/ Minderungsgründe) abzuprüfen sind. Aufwendungen für den passiven Lärmschutz können dann bis zu 75 Prozent erstattet werden. Erstattungsberechtigter ist der Eigentümer des Grundstücks mit der baulichen Anlage, Wohnungseigentümer oder Erbbauberechtigte. Mieter und Pächter sind nicht erstattungsberechtig. Jeder kann einen formlosen Antrag bzgl. der Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an die Straßenbauverwaltung richten. Diese führt eine Überprüfung und Bewertung der Lärmsituation durch. Liegen die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung vor (Überschreitung der jeweils maßgeblichen Lärmsanierungswerte), können

notwendige Maßnahmen sowie deren Förderung beantragt werden. Die Lärmsanierung stellt jedoch eine freiwillige Leistung des Bundes und der Länder dar, soweit Finanzmittel zur Verfügung stehen. Ein rechtlicher Anspruch besteht daher nicht. Weiterhin ist eine Förderung i.d.R. auch nur möglich, wenn das betreffende Gebäude vor Inkrafttreten des BImSchG (01.04.1974) errichtet worden ist und der Verkehrslärm nach Errichtung des Gebäudes in nicht vorhersehbarer Weise zugenommen hat (vgl. auch VLärmSchR 97). Weitere Informationen können auf der Internetseite des Landesbetrieb Straßenbau NRW abgerufen werden: www.strassen.nrw.de
Ansprechpartner ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW, die Regionalniederlassung Südwestfalen mit dem Hauptsitz in 57250 Netphen, Untere Industriestraße 20, Telefon 0271-3372-0, E-Mail: kontakt.rnl.sw@strassen.nrw.de oder die Außenstelle Hagen in 58097 Hagen, Rheinstraße 8, Telefon 02331-8002-0.

Nach den Vorschriften des öffentlichen Baurechtes ist im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren die Sicherstellung von gesunden Wohnverhältnissen zu gewährleisten. Auf das Vorliegen von qualifizierten Aussagen über geplante passive Schallschutzmaßnahmen bei Bauanträgen im Bereich besonderer Lärmbelastungen entlang der B229, B54 und L528 wird durch die Bauaufsichtsbehörde geachtet. In Zweifelsfällen wird die Immissionsschutzbehörde des Märkischen Kreises beteiligt.

4.2.3 sonstige Maßnahmen

Bauleitplanung – immissionsgünstige Siedlungsentwicklung

Bei Neuplanungen in den lärmbelasteten Gebieten werden häufig städtebauliche Lösungsansätze gewählt, bei und mit besonderen baulichen Vorkehrungen zur Minimierung der Lärmbelastung um die dahinter liegenden Gebiete von der Lärmquelle abzuschirmen. Da jedoch auch langfristig keine umfassende Neuordnung der Wohnbebauung entlang der B 229, der B54 und der L528 zu erwarten sind, stellt die Planung von riegelartigen Baukörpern in geschlossener Bauweise nur eine kaum zu verwirklichende Lösung dar.

Generell wird in Bebauungsplanverfahren die Immissionssituation konkret geprüft.

Maßnahmen zur Verhaltensänderung – Förderung der lärmarmen Mobilität

Mit Blick auf die Nachbarkommunen ist das Thema Carsharing und Bikesharing eines, welches in das Maßnahmenpaket dieser 4. Lärmaktionsplanung aufgenommen werden sollte.

Erste Erfahrungen konnten bereits mit dem Halveraner Lastenrat „Balu“ gesammelt werden, welches im Rahmen der „Gemeinschaftsaufgabe der Agrarstruktur und des Küstenschutzes (GAK)“ gefördert wird. Nähere Informationen und die Möglichkeit der Ausleihe finden sich auf der folgenden Internetseite: [BALU - das freie Lastenrad Halver Projekt \(lastenrad-halver.de\)](http://lastenrad-halver.de).

Eine lärmmentlastende Wirkung entfalten das Car- und Bikesharing aber überwiegend erst im Zusammenspiel mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (PKW, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr). Das Sharing ist damit der Schlüssel für eine kombinierte Mobilität. Es setzt als eines der wenigen Maßnahmen direkt an einer der zentralen Stellschrauben für die u.a. die Autonutzung an: dem Besitz eines eigenen Autos.

4.3 Ruhige Gebiete

Neben den wesentlichen Konfliktbereichen ist entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie auch eine Betrachtung bzw. Definition bisher ruhiger Gebiete vorzunehmen, welche gegen eine Zunahme von Lärmbelastungen geschützt werden sollten. Die Umgebungslärmrichtlinie

unterscheidet zwischen ruhigen Gebieten in Ballungsräumen, in denen z. B. ein vorher festgelegter Lärmindex nicht überschritten wird, und ruhigen Gebieten auf dem Land, die keinem (mehr als unerheblichen) Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm ausgesetzt sind. Weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das BImSchG machen weitergehende Vorgaben zur Identifizierung, Auswahl, Abgrenzung und Festlegung ruhiger Gebiete. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Ausweisung von ruhigen Gebieten hauptsächlich für Ballungsräume von Bedeutung ist, da hier die Entfernungen zu Erholungsräumen deutlich länger sind als in Städten und Gemeinden außerhalb der Ballungsräume.

Die Stadt Halver orientiert sich bei der Lärmaktionsplanung an den gesetzlichen Mindestanforderungen, wonach nur die Abschnitte der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr betrachtet werden. Aufgrund dessen liegt keine gesamtstädtische Kartierung der Lärmbelastung vor, welche jedoch für die detaillierte Identifizierung von ruhigen Gebieten notwendig wäre. Die Ermittlung einer solchen umfassenden Datengrundlage ist mit einem erheblichen zeitlichen und finanziellen Aufwand verbunden.

4.4 Langfristige Strategie der Lärminderung

Der Lärmaktionsplan ist alle fünf Jahre zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten. Eine Vielzahl der in Kapitel 4.2 genannten Maßnahmen sind weiterhin auch in Form langfristiger Strategien zu verfolgen.

Dazu wird von der Stadt Halver die Konzentration der Nutzungsarten von Einzelhandel auf den zentralen Versorgungsbereich und von Gewerbe entlang der klassifizierten Straßen präferiert.

Eine weitere wäre die Reduzierung des Kfz-Verkehrs, welche jedoch nur vergleichsweise geringe Auswirkungen auf die Lärmbelastung hat. 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 Verstetigung 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 Fahrtzeiten 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 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 geringer Anzahl betroffener Anwohner als schwierig angesehen.

Insgesamt betrachtet ist Halver nicht übermäßig durch Verkehrslärm belastet. Die vorhandenen Beeinträchtigungen konzentrieren sich auf Teilbereiche der B 229, der B54 und der L528.

Im Allgemeinen hat die städtebauliche und verkehrliche Entwicklungsplanung der Stadt Halver die Bewahrung und Schaffung einer lebenswerten, lebendigen Stadt mit einem gesunden Wohn- und Arbeitsumfeld zum Ziel, wozu auch die Minimierung der Verkehrslärmbelastung gehört. Neben den Maßnahmen der öffentlichen Hand zur Lärminderung sind aber auch die Bürgerinnen und Bürger gefragt, die in Bezug auf die Punkte Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche bzw. lärmarme Verkehrsmittel sowie durch Einhaltung vorgeschriebener Geschwindigkeitsbegrenzungen und eine angepasste Fahrweise einen Beitrag zur Verringerung von Lärmbelastungen leisten können.

5. Mitwirkung der Öffentlichkeit und anderer Behörden, Stellen und Träger öffentlicher Belange

Bei der Erarbeitung der Lärmaktionspläne ist der Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG Gelegenheit zu geben, an der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Hier ist eine zweistufige Beteiligung der Öffentlichkeit mit jeweils ortsüblicher Bekanntmachung vorgesehen. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen und fließen ggf. in die Lärmaktionsplanung ein.

Die 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte in der Zeit vom 12.01.2024 bis einschließlich 12.02.2024 über das zentrale Beteiligungsportal des Landes Nordrhein-Westfalen, Beteiligung.NRW. Hier wurde die Öffentlichkeit über die Ergebnisse der Lärmkartierung, die Erforderlichkeit der Planaufstellung bzw. -überprüfung, die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung und über den zu überprüfenden Lärmaktionsplan, 3. Runde, unterrichtet und die Möglichkeit gegeben, eigene Vorschläge für den Lärmaktionsplan einzubringen und damit an der Ausarbeitung und Überprüfung des Lärmaktionsplans effektiv mitzuwirken. Alternativ konnten Stellungnahmen auch schriftlich, zur Niederschrift oder per E-Mail abgegeben werden. Im Anschluss an die Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die eingegangenen Vorschläge in die Abwägung eingestellt und ggf. in diesen anschließend erstellten Entwurf des Lärmaktionsplans 4. Runde als Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der 3. Runde einbezogen. Insgesamt sind während der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung 20 Stellungnahmen eingegangen. Das Protokoll inkl. Abwägung ist dem Anhang 1 zu entnehmen.

Anschließend erfolgte in der Zeit vom 16.05.2024 bis einschließlich 17.06.2024 die 2. Phase der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit, in der die Bürger die Gelegenheit hatten, konkrete Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans abzugeben. Von den Bürgern gingen keine Stellungnahmen ein. Zeitgleich wurden zum Entwurf des Lärmaktionsplanes formell die Stellungnahmen der beteiligten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange eingeholt, in denen diese auch Aufschluss über von ihnen beabsichtigte oder bereits eingeleitete Planungen und sonstige Maßnahmen sowie deren zeitliche Abwicklung, die für die Lärminderung in dem Planungsgebiet bedeutsam sein könnten, gaben. Die Ergebnisse dieser 2. Phase der Beteiligung sind dem Anhang 2 zu entnehmen.

6. Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan

Kosten (ohne Maßnahmenumsetzung):

Bevor mit der Lärmaktionsplanung begonnen werden konnte ist aufgrund der gesperrten Rahmedetalbrücke der Bundesautobahn 45 bei Lüdenscheid eine veränderte Verkehrsmenge zu verzeichnen gewesen. Um die Lärmaktionsplanung auf der Grundlage von belastbaren Daten aufzubauen, wurde eine zusätzliche Verkehrszählung und -auswertung, beauftragt von der Stadt Halver, von der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH durchgeführt. Die nachgereichten Daten fließen in die Lärmkartierung des LANUV ein.

Durch die eigene Aufstellung des Lärmaktionsplans, ohne der Mithilfe eines Ingenieurbüros gab es keine zusätzlichen Ausgaben.

Kosten-Nutzen-Verhältnis:

Durch die Aufstellung des Lärmaktionsplans wird die Bevölkerung mehr auf das Thema Lärm aufmerksam gemacht und kann so die Lärmaktionsplanung mitgestalten. Auch zukünftig soll die Bevölkerung weiter einbezogen und über die Sachlage informiert werden.

7. Evaluierung des Lärmaktionsplans

Vor dem Hintergrund der besonderen verkehrstechnischen Bedeutung der B229, der B54 und der L528 ist die Stadt Halver im Allgemeinen nicht übermäßig durch Verkehrslärm belastet.

Die vorhandenen Beeinträchtigungen konzentrieren sich in der Mehrzahl auf relativ kleine Bereiche, vorrangig direkt straßenbegleitende Wohngebäude entlang der B229, der B54 und der L528.

Gegenüber der 2. und 3. Stufe hat sich das Kartierungsnetz der 4. Stufe im Gebiet der Stadt Halver verändert. Auf Grundlage der in der Überprüfung gewonnenen Erkenntnisse ist eine Aktualisierung der Daten im Sinne einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes in der 4. Stufe erfolgt.

Durch die Überprüfung des Umsetzungsstandes der Maßnahmen der Stufe 2 und 3 sowie aufgrund von 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.

Zukünftig soll dauerhaft an weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation der Stadt Halver gearbeitet werden. Gerade bei Maßnahmen der Sanierung oder Umgestaltung von Straßen soll das Thema Lärm auch weiterhin Beachtung finden.

Mit den Straßenbaulastträgern Landesbetrieb Straßenbau NRW und dem Märkischen Kreis werden kontinuierlich Maßnahmen besprochen, um gegen Straßenverkehrslärm vorzugehen.

Des Weiteren muss der Lärmaktionsplan alle 5 Jahre überprüft und ggf. überarbeitet werden.

8. Inkrafttreten des Lärmaktionsplans

8.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten

am: 01.07.2024

(durch Beschluss des Rates der Stadt Halver)

und ortsüblich veröffentlicht

am: 10.07.2024

(im Internet und Amtsblatt des Märkischen Kreises)

8.2 Link zum Lärmaktionsplan

im Internet: [Lärmaktionsplan - Stadt Halver](https://www.halver.de/wirtschaft-und-bauen/uebersicht-wirtschaft-und-bauen/umwelt/laermaktionsplan) (https://www.halver.de/wirtschaft-und-bauen/uebersicht-wirtschaft-und-bauen/umwelt/laermaktionsplan)

Halver, den 18.06.2024

Der Bürgermeister
Im Auftrag

gez. Sarah Dietzel

Anhang

Anhang 1 : Abwägungstabelle der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung

Anhang 2 : Abwägungstabelle der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Anhang 1

Abwägungstabelle der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung im Zeitraum vom 12.01.2024 bis einschließlich 12.02.2024							
Der Wortlaut der Stellungnahmen wird im Folgenden exakt wiedergegeben. Angaben zu personenbezogenen Daten wurden entfernt.							
Nr.	Eingang	Straße	Betreff	Inhalt	Relevant für LAP, 4. Runde	Abstimmungsvermerk	Bemerkung (siehe Kapitel 4.2)
1	15.01.2024	K 37 Nieder Bolsenbach	Gefährliche Straße in der oft nicht nur zu schnell gefahren wird	In den Kurven wird regelmäßig gehupt und sehr stark beschleunigt, wobei auch nachts regelmäßig Fehlzündungen provoziert werden die extrem laut sind. Im Sommer ist die Straße gerade tagsüber zu einer beliebten "Rennstrecke" für Motorräder und Motorradkolonnen geworden. Darüber hinaus wird sie Unrechtmäßig (auch jetzt im Winter) von LKWs über 3,5 Tonnen benutzt, was wiederum oft zum Erliegen des Verkehrsflusses und Hupen der behinderten Fahrzeuge führt.	Nein	ggf. Ordnungsamt, Polizei	Die genannte Straße ist kein Untersuchungsraum des LAP, 4. Runde.
2	16.01.2024	B 229 Remscheider Straße	Gefährliche Straße, Raserstrecke	Eine Raserstrecke wo immer viel zu Schnell gefahren wird.	Ja	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und Bitte um Prüfung an den zuständigen Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW der Maßnahme: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.

3	17.01.2024	L 528 Frankfurter Straße	L528	Seit der Sperrung der Autobahn ist die Straße völlig überlastet mit großen LKW. Auch Autos fahren vermehrt. Teilweise steht man Mittags bereits von Kierspe kommend bereits vor dem Abzweig Richtung Oberbrügge. Die fahrenden Fahrzeuge erzeugen mindestens dreimal so viel Lärm wie vorher.	Ja	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und Bitte um Prüfung an den zuständigen Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW der Maßnahme: Verbesserung des vorhandenen Lärmschutzwalls
4	17.01.2024	B 229 Rader Straße	Rennstrecke für Auto und Motorräder	Regelmäßige Geschwindigkeitsüberschreitungen mit laut aufheulenden Motoren. Kronischer Dauerlärm. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit macht Sinn. Zudem ist die Strecke mehrfach tödlich verlaufen.	Ja	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und Bitte um Prüfung an den zuständigen Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW der Maßnahme: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
5	17.01.2024	Elberfelder Straße	Elberfelder Straße Raser unterwegs	Die Elberfelder Straße wird regelmäßig, vor allem nachmittags/abends/nachts als Rennstrecke benutzt. Zudem ist eine Firma an dieser Straße "dank" ihrer 24/7 Schicht extrem laut. Tor zur Lärmdämmung wird selten runtergefahren, vor allem im Sommer. Extrem rücksichtslos, da dort Menschen zum Trauern auf den Friedhof gehen und Anwohner leben.	Nein	ggf. Ordnungsamt, Polizei	Die genannte Straße ist kein Untersuchungsraum des LAP, 4. Runde.

6	17.01.2024	B 229 Rader Straße	Lärm- belästigung	Die B229 in Schwenke ist dermaßen laut, besonders im Sommer kann man durch den Straßenlärm im Garten sein eigenes Wort nicht verstehen.	Ja	Landes- betrieb Straßen- bau NRW	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und Bitte um Prüfung an den zuständigen Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW der Maßnahmen: Verbesserung des aktiven Lärmschutzes sowie eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
7	17.01.2024	Mühlenstraße	Halver Mühlen- straße	Insbesondere in der unteren Mühlenstraße zwischen Händelstraße und Hesseln, eigentlich Tempo 30, wird in beiden Richtung schnell und laut gefahren. Der Anteil an schweren LKW ist hoch. Diese fahren oft auch nachts.	Nein	ggf. Ordnungs- amt, Polizei	Die genannte Straße ist kein Untersuchungsraum des LAP, 4. Runde.
8	18.01.2024	B 229 Rader Straße	Schwere Lärm- belästigung	Die Straße ist einfach sehr laut, Sommer wie Winter. Im Sommer natürlich noch viel Lauter da, dann auch noch ein riesen aufkommen von Motorrädern dazu kommt, noch zu den 1000 LKW's und zich tausenden Autos, die auch alle viel schneller fahren als Tempo 70, was ich an dieser Stelle auch viel zu schnell finden, wenn man sich mal die ganzen Unfälle ansieht die nur alleine 2023 passiert sind.	Ja	Landes- betrieb Straßen- bau NRW	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und Bitte um Prüfung an den zuständigen Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW der Maßnahmen: Verbesserung des aktiven Lärmschutzes sowie eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

9	18.01.2024	B 229 Heesfeld	B229 Heesfeld	<p>Die B229 ist im gesamten Bereich der Ortschaft Heesfeld durch Autos, LKW und Motorräder unglaublich laut.</p> <p>Sowohl aus Richtung Lüdenscheid kommend, als auch aus Richtung Halver, bremsen viele Fahrzeuge kurz vor Heesfeld ab, um dann nach dem Kurvenbereich, aber noch im Ortsbereich, wieder mit "Vollgas" die Straße herauf zu beschleunigen. Dies führt natürlich zu einer extremen Lärmbelastung.</p> <p>Des Weiteren hat sich der Lärm durch die Verkehrssituation in und um Lüdenscheid deutlich verschlimmert, da sich das Verkehrsaufkommen auf der B229 drastisch erhöht hat.</p> <p>Auf Grund des Geräuschpegels, aber auch wegen der gefährlichen Ausfahrten auf die B229 würde ich mir eine Reduzierung des Tempolimits auf 30km/h wünschen. [...]</p>	Ja	Landesbetrieb Straßenbau NRW	<p>Kenntnisnahme der Lärminweise und Bitte um Prüfung an den zuständigen Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW der Maßnahmen:</p> <p>Verbesserung des aktiven Lärmschutzes sowie eine Regelung des Zufahrtbereiches und die Auswirkungen einer ggf. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit</p>
10	19.01.2024	B 229 Rader Straße	B229 Schwenke	<p>Permanente Lärmbelästigung weil die B229 eine der Haupt-Ausweichstrecken für die fehlende Brücke in Lüdenscheid ist.</p> <p>Im Sommer kommen dann noch die Motorräder hinzu, die sich vielfach nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h halten.</p>	Ja	Landesbetrieb Straßenbau NRW	<p>Kenntnisnahme der Lärminweise und Bitte um Prüfung an den zuständigen Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW der Maßnahmen:</p> <p>Verbesserung des aktiven Lärmschutzes sowie eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit</p>

11	21.01.2024	B 229 Frankfurter Straße	Lärm- belästigung L 528 Karlshöhe	Seit der Sperrung der A45 in Lüdenscheid ist es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf der L 528 im Bereich Karlshöhe gekommen. Dazu kommt die Abholzung des Waldes an der Karlshöhe, der früher als natürliche Lärmdämmung diente. Dort sollte schnellstmöglich wieder aufgeforstet werden. Das größte Problem sind die LKW, danach hochmotorisierte PKW, die die L 528 in diesem Bereich als Hochgeschwindigkeitsstrecke benutzen. Und bei guten warmen Wetter natürlich unsere Freunde mit ihren "frisierten" Motorrädern. Alle drei angesprochen Parteien kann man je nach Wetter- und Windverhältnissen bis zum Abzweig nach Wipperfürth hören. Und das geht den ganzen Tag so. Von morgen bis nachts. Die LKW nerven den ganzen Tag, die PKW meistens abends (wenn das Testosteron einschießt) und die Bikes am Wochenende. Das sollte mehr kontrolliert werden.	Ja	Landes- betrieb Straßen- bau NRW	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und Bitte um Prüfung an den zuständigen Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW der Maßnahmen: Verbesserung des aktiven Lärmschutzes sowie eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit Geschwindigkeitskontrollen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.
----	------------	--------------------------	--	---	----	---	--

12	21.01.2024	Hagedornstraße	Lärm- belästigung im Wohn- gebiet	An der Karlshöhe ist direkt neben dem Aussichtsturm ein Garten- und Landschaftsbau mit seinem Fuhrpark ansässig. Dort kommt es immer wieder zu erheblichen Lärmbelästigungen durch die Aktivitäten des Betriebes. Und das direkt angrenzend an ein Wohngebiet. Dort werden Schotter und Sand durch große LKW angeliefert und dann für den eigenen Bedarf gelagert. Tagsüber kommt es dann immer wieder zu erheblichen Lärmbelästigungen durch einen Radlader, der die Sachen wieder auf andere LKW verlädt. Besonders nervig: Keine Rücksicht auf Ruhezeiten, und wenn der Radlader auf dem Gelände unterwegs ist, ist das Warnsignal permanent am tätig. Und wenn die zu verladene Ware nass ist, wird noch schön die Schaufel ausgerüttelt. Sind diese Aktivitäten in direkter Angrenzung an ein Wohngebiet überhaupt erlaubt? Das sollte mal überprüft werden.	Nein	ggf. Ordnungs- amt	Die genannte Straße bzw. der Lärm eines Unternehmens sind kein Untersuchungsraum des LAP, 4. Runde.
13	22.01.2024	Oststraße	Industrie- lärm [...] Oststraße	Lärm durch Fa. [...] und durch die Be.- und Entladung der LKW's welche auf der Straße mit laufenden Motor stehen.	Nein	ggf. Ordnungs- amt	Der Lärm eines Unternehmens ist kein Untersuchungsraum des LAP, 4. Runde.

14	31.01.2024	Frankfurter Straße B 229	58553 Halver, Karlshöhe – Frankfurter Str. bis Kreuzung Herpiner Weg	Die LKW's sowie Autos und Motorräder fahren einfach viel zu schnell !!! Von der Karlshöhe bis zur B229 wird Gas gegeben was das Zeug hält, weil jeder noch über grün über die Ampel kommen will. Man sollte über ein Tempolimit nachdenken von der Karlshöhe bis zur B229, warum hat man sonst eine Insel an der Tankstelle installiert, weil sonst ein überqueren der Straße kaum möglich bzw sehr gefährlich ist.	Ja	Landes- betrieb Straßen- bau NRW	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und Bitte um Prüfung an den zuständigen Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW der Maßnahmen: Verbesserung des aktiven Lärmschutzes sowie eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindig- keit
15	04.02.2024	Dortmunder Straße / B 229 Remscheider Straße L 528	Lärm- belästigung durch L528/B229	Die Belästigung durch Lärm ist besonders stark in den Morgenstunden ab 4 Uhr und tagsüber durch extremen LKW- Verkehr sowie die Befahrung der L528/B229 durch landwirtschaftliche Fahrzeuge. Der Kreuzungsbereich Dortmunder Straße/B229 trägt durch anfahrende LKW weiterhin zu der Belästigung bei. Extrem bei Westwind und im Herbst/Winter, wenn die Bäume keine Blätter mehr tragen. In den Sommermonaten kommen an den Wochenenden und abends in der Woche die Motorradfahrer dazu. Diese fahren mit Vollgas an die Kreuzung heran. Ein Aufenthalt ausserhalb des Gebäudes ist nur schwer zu ertragen. Unserer Meinung nach muss die Kreuzung Dortmunder/B229 sowie die Anfahrrampe bis zur Kreuzung auf der Dortmunderstraße mit Schallschutzmaßnahmen umgebaut werden.	Ja	Landes- betrieb Straßen- bau NRW	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und Bitte um Prüfung an den zuständigen Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW der Maßnahmen: Verbesserung bzw. Verlängerung der vorhandenen Lärmschutzwand bzw. eine Verstetigung des Verkehrs durch die Modifizierung der Lichtsignalanlagen

16	04.02.2024	Verkehrsknoten L 528 / L 284	Enormer Lärm durch LKW und Motorradfahrer im Kreuzungsbereich Bergfeld/Schneehohl L528/L284	Seid der Autobahnspernung hat der LKW-Verkehr auf der L528 enorm zugenommen. Die Lärmbelastung ist insbesondere morgens, aber auch tagsüber und bis in die späten Abendstunden hoch. Von März bis Oktober kommt dann noch ohrenbetäubender Lärm der Motorrad-Kolonnen hinzu, sodass man als Anwohner die Fenster schließen muss und nicht mehr im Garten sitzen möchte. Im Kreuzungsbereich ist die Situation besonders belastend, weil hier viele aus Richtung Wipperfürth kommende Fahrzeuge enorm beschleunigen, wenn sie auf die L528 einbiegen.	Ja	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und Bitte um Prüfung an den zuständigen Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW der Maßnahmen: Verbesserung des aktiven Lärmschutzes sowie eine Verbesserung des Verkehrsknotenpunktes L284/L528
17	04.02.2024	Eichholz B 229	Lärm Eichholz [...]	Ich würde mich freuen, wenn diese Meldung uns etwas bringt. Die Lärmbelastung hier im Eichholz ist schon enorm.	Ja	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und Bitte um Prüfung an den zuständigen Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW der Maßnahme: Verbesserung des aktiven Lärmschutzes

18	04.02.2024	B 229 Eichholz	B229 Eichholz	Wir wohnen direkt an der Straße kurz vor der Kurve. Die vielen LKWs, Pkws und im Sommer die Motorräder sind sehr laut. Die LKWs Bremsen vor der Kurve mit der Motorbremse und bei der Bergauffahrt dröhnen die Motoren. Beim nassen Wetter sind die Reifengeräusche extrem laut. Die Schallschutzfenster haben schon etwas Abhilfe geschafft aber im Freien auf dem Balkon oder Hof ist es kaum auszuhalten. Eine Unterhaltung an der Haustür ist unmöglich. In jungen Jahren hat uns das nichts ausgemacht mit steigendem Alter wird es immer stressiger. Über weniger Autoverkehr und mehr E-Bikes würden wir uns sehr freuen. Vielen Dank!	Ja	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Kenntnisnahme der Lärmhinweise und Bitte um Prüfung an den zuständigen Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW der Maßnahmen: Verbesserung des aktiven Lärmschutzes sowie einen straßenbegleitenden Radweg und damit Teile des "Masterplan Radverkehrsnetz MK" umzusetzen
----	------------	----------------	---------------	---	----	------------------------------	---

19	07.02.2024	B 229 Frankfurter Straße	<p>Meldung zur Lärmaktionsplanung-L528 Höhe Jahnstraße in Halver</p> <p>[...] Frankfurterstraße (L528)/Jahnstraße in Halver. Hier herrscht ein hoher Lärmpegel, der sich nach der Sperrung der Rahmedetalbrücke (A 45) in Lüdenscheid nochmal deutlich gesteigert hat. Die L528 ist sowieso viel befahren und seit der Sperrung nochmal deutlich mehr. Wir machen zwei Vorschläge zur Minderung des Lärms für die vielen Anwohner innerhalb der Gemeindegrenzen von Halver:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Innerhalb der Gemeindegrenzen von der Ampelkreuzung Herpiner Weg bis zum Ortsausgangsschild Richtung Kierspe sollte eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h eingerichtet werden. Diese Maßnahme hat sich in vielen Orten bewährt und sie reduziert den Lärm erheblich. - Nach Fertigstellung der Brücke auf der A 45 sollte die L528 für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Dies gilt insbesondere für LKW, die aus Remscheid/Wuppertal Richtung Meinerzhagen/Frankfurt und in umgekehrter Richtung unterwegs sind. Für diese Strecken wird die L528 gerne seit vielen Jahren als Abkürzungsstrecke benutzt und seit der Brückensperrung umso mehr. 	Ja	Landesbetrieb Straßenbau NRW	<p>Kenntnisnahme der Lärmhinweise und Bitte um Prüfung an den zuständigen Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW der Maßnahmen:</p> <p>Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs</p>
----	------------	--------------------------	--	----	------------------------------	--

20	25.01.2024	B 229	Antrag auf Lärmschutz	<p>[...] Lärm macht physisch und psychisch krank. Nach der Luftverschmutzung ist Lärm die zweitgrößte umweltbedingte Ursache für Gesundheitsprobleme. Der Straßenverkehr ist dabei die mir Abstand größte Lärmquelle: Drei Viertel der Menschen in Deutschland fühlen sich durch Straßenverkehrslärm gestört oder gar belästigt - dazu gehöre auch ich. Als von einer hohen Lärmbelastung betroffene Person fordere ich hiermit, dass dem Schutz vor Verkehrslärm in Halver eine deutlich höhere Priorität zugemessen wird. Besonders dringlich ist die Situation im Bereich Öckinghausen B229. Daher beantrage ich hiermit, dass folgende Maßnahmen in dem Lärmaktionsplan der aktuellen vierten Runde für den oben genannten Bereich festgeschrieben und umgesetzt werden:</p> <p>Die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll ganztägig auf 30km/h begrenzt werden. Tempo 30 ist nachweislich eine wirksame und kostengünstige Maßnahme zur Minderung von Verkehrslärm und kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung schnell und rechtssicher umgesetzt werden. Beschleunigter Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes. Durch den Ausbau eines zusammenhängenden Netzes sicherer Fuß- und Radwege kann motorisierter Individualverkehr vermieden und verlagert werden, was zu einer deutlichen Reduktion des Straßenverkehrslärms führen kann.</p> <p>Finanzierung und Einbau von Schallschutzfenstern. Derlei bauliche Maßnahmen sind zur Entlastung der Betroffenen zwingend notwendig. Wo Lärm nicht ausreichend vermieden werden kann, sind sie eine notwendige Ergänzung zu</p>	Ja	Landesbetrieb Straßenbau NRW	<p>Kenntnisnahme der Lärminweise und Bitte um Prüfung an den zuständigen Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW der Maßnahmen: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie einen straßenbegleitenden Radweg und damit Teile des "Masterplan Radverkehrsnetz MK" umzusetzen</p>
----	------------	-------	-----------------------	---	----	------------------------------	--

			<p>verkehrsrechtlichen Anordnungen. Straßenverkehrslärm belastet mich in meinem Alltag wie folgt: Ich fühle mich vom Straßenlärm belästigt und wache ständig nachts auf wenn beson(ers laute Fahrzeuge vorbei fahren. Tagsüber kann ich zeitweise die Straße nicht überqueren weil zu schnelle Fahrzeuge fahren. Einen Bürgersteig gibt es nicht. Mit dem Fahrrad habe ich überhaupt keine Chance die Straße zu nutzen.</p> <p>Ein Rechtsgutachten der renommierten Kanzlei Geulen und Klinger im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe bestätigt, dass Behörden weitaus mehr Handlungsmöglichkeiten in Sachen Lärmschutz haben als weitläufig angenommen. Kommunen können mittels der Lärmaktionsplanung bereits unter geltender Rechtslage beispielsweise über streckenweise oder großflächige Einführung von Tempo 30 entscheiden.</p> <p>Das Rechtsgutachten mit mehr Details finden Sie auf dieser Website: https://www.duh.de/laerm/ [...]</p>		
--	--	--	---	--	--

Anhang 2

Stadt Halver Lärmaktionsplan 4. Stufe

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange vom 16.05.2024 - 17.06.2024
Von den Behörden sind folgende mit Anregungen und Hinweisen abgegebene Stellungnahmen eingegangen.

Nr.	Behörde bzw. sonstiger Träger öffentlicher Belange	Vorgebrachte Stellungnahmen/ Anregungen	Beschluss des Rates (Beschlussvorschlag)
1.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr vom 16.05.2024	<p>Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage werden Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt. Es bestehen daher zum angegebenen Vorhaben seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.</p> <p>Ich weise darauf hin, dass Ihr Plangebiet von Straßen des Militärstraßengrundnetzes durchquert wird. Hier ist mit Lärm- /und Abgasimmissionen zu rechnen.</p> <p>Ferner weise ich darauf hin, dass spätere Ersatzansprüche gegen die Bundeswehr nicht anerkannt werden können.</p>	<p>Die Sach- und Rechtslage ist gleichgeblieben.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
2.	LWL, Außenstelle Olpe vom 17.05.2024	<p>Gegen den Lärmaktionsplan bestehen aus Sicht der Archäologischen Denkmalpflege keine Bedenken.</p> <p>Sollten im Rahmen der Umsetzung des Lärmaktionsplanes Bodeneingriffe geplant werden, bitten wir um frühzeitige Beteiligung, damit wir die Eingriffsbereiche auf die Betroffenheit bodendenkmalpflegerischer Belange überprüfen können.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Falls im Rahmen der Umsetzung des Lärmaktionsplanes Bodeneingriffe geplant werden, wird der LWL frühzeitig beteiligt.</p>

<p>3.</p>	<p>Landesbetrieb Straßenbau NRW vom 15.05.2024</p>	<p>Aufgrund der zahlreichen gleichartig gelagerten Beteiligungen unseres Hauses im Zuge der Lärmaktionsplanung aller in unserem Zuständigkeitsbereich liegenden Städte und Gemeinden und der höchst dringlichen fachlichen Aufgabenzuweisung ist es zum jetzigen Zeitpunkt innerhalb der gesetzten Frist nicht möglich, Ihre Unterlagen fachlich ausführlicher, umfänglicher sowie detaillierter zu betrachten. Dies betrifft sowohl schriftliche Ausarbeitung zur Lärmaktionsplanung als auch die Teilnahme an Informationsgesprächen.</p> <p>Bei den erarbeiteten Lärmaktionsplänen werden durch die zuständigen Städte bzw. Gemeinden für vorgegebene Anwendungsfälle Lösungsansätze ermittelt. Eine gesetzliche Verpflichtung zur anschließenden baulichen Realisierung der erarbeiteten baulichen Lösungsansätze besteht für den Straßenbaulastträger nach unserer Auffassung nicht. Daher geben wir hiermit bereits frühzeitig den Hinweis, dass die durch Ihre Konzepte entwickelten Einzelmaßnahmen hinsichtlich der anschließenden Realisierung für den Bereich der klassifizierten Straßen in unserer Baulast (Bundes- und Landesstraßen) jeweils einzelprojektbezogen in die Gesamtaufgabenpriorisierung der Regionalniederlassung Südwestfalen einzuordnen sind. Dies entspricht aus unserer Sicht der gelebten Praxis der vergangenen Jahre, bei der jeweils projektbezogen und verwaltungsübergreifend abgestimmt wird, welche planerischen und baulichen Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrssituation vor Ort aus fachlicher Sicht im konkreten Anwendungsfall getroffen werden können. Hierbei werden zukünftig die konkret dargestellten Inhalte der Lärmaktionsplanung Berücksichtigung finden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es erfolgte anschließend eine schriftliche sowie telefonische Rückmeldung einzelner geplanter Maßnahmen (siehe Protokoll vom 03.06.2024).</p>
-----------	--	--	--

<p>4.</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Landesbetrieb Straßenbau NRW vom 03.06.2024 (Protokoll nach Telefonat)</p>	<p><u>Maßnahmen an der Quelle</u></p> <p>Maßnahmen am Straßenbelag:</p> <p>Bitte um Prüfung hinsichtlich lärmarmen Deckschichten bei Sanierungsmaßnahmen</p> <p><i>Im Straßenbau werden vorrangig Deckschichten, die als lärmmindern gelten, eingebaut. Zudem finden im Zuge von anstehenden Erhaltungsmaßnahmen i. d. R. Straßendeckschichttypen Anwendung, welche im Vergleich zum Referenzwert lärmindernde Eigenschaften aufweisen.</i></p> <p>Verstetigung des Kfz-Verkehrs:</p> <p>Bitte um Prüfung der Lichtsignalanlagen an der B229 und L528 im Bereich der deklarierten Ortsumgehung</p> <p><i>Die Lichtsignalanlagen (LSA) im Verlauf der B229 und L528 sollen in nicht allzu ferner Zukunft komplett erneuert werden. Ein genauer Termin kann derzeit jedoch noch nicht genannt werden. In diesem Zusammenhang werden auch neue Signalprogramme auf Basis aktueller Verkehrszahlen entwickelt und versorgt.</i></p> <p>Bitte um Prüfung der zeitnahen Umsetzung des geplanten Kreisverkehrs im Knotenpunkt B229 / L868 im Bereich Oeckinghausen</p> <p><i>Die bauliche Realisierung der Maßnahme steht in Abhängigkeit der verkehrlichen Belange infolge der A45-Sperrung und bedarf einer entsprechenden Eintaktung. Dem Grunde nach ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW aufgefordert, dass bis zum Wiederfreigabezeitpunkt der A45 schwerpunktmäßig nur kurzfristige Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden sollen. Grundhafte Um- und Ausbaumaßnahmen können demzufolge nur unter günstigen Randbedingungen erfolgen. Diese gilt es nachfolgend in der Region abzustimmen.</i></p> <p><i>(Hinweis der Stadt Halver, Herr Stillger: Baubeginn soll laut Straßen NRW, Herrn Rohe im Jahr 2025 erfolgen)</i></p> <p>Bitte um Prüfung der Realisierung eines Kreisverkehrs im Knotenpunkt L528 / L284 im Bereich Bergfeld</p> <p><i>Bisher ist diesbezüglich nichts bekannt. Ein normaler Antrag ist zu stellen.</i></p> <p><i>(Hinweis der Stadt Halver: Maßnahme wird erarbeitet und</i></p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>und Weiterverfolgung geplanter Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung des Lärmaktionsplans.</p>
---	---	---

weiterverfolgt)

Bitte um Prüfung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (aus der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung gefordert) an der B229 im Bereich Heesfeld bzw. Verstetigung des Verkehrs durch Sperrung der Zufahrt des Bereichs Heesfeld auf die B229 und stattdessen ausschließlich Nutzung der Zufahrt auf die L892

Verringerung der Fahrgeschwindigkeit (werden bereits mit dem Straßenverkehrsamt des Märkischen Kreises erörtert):

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an der B229 im Bereich Schwenke von 70 km/h auf 50 km/h
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an der B229 im Bereich Ennepe von 100 km/h auf 70 km/h
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an der B229 im Bereich Eichholz bis Oeckinghausen von 60 km/h auf 50 km/h
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an der B54 im Bereich Oberbrücke von 50 km/h auf 30 km/h (wie bereits im weiteren Verlauf in Lüdenscheid - Brügge erfolgt)
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Knotenpunkt L528 / L284 im Bereich Bergfeld von 70 km/h auf 50 km/h
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an der L528 zwischen dem Knotenpunkt L528 / L892 (Heerstraße, Karlshöhe) und dem Knotenpunkt L528 / Herpiner Weg / Frankfurter Straße von 50 km/h auf 30 km/h

Straßen.NRW ist als Straßenbauverwaltung für den Bau und die Unterhaltung der genannten Straßen verantwortlich. Nicht im Aufgabenbereich liegt die Anordnung von verkehrsrechtlichen Beschränkungen. Diese Aufgabe wurde per Gesetz den Verkehrsbehörden (im vorliegenden Fall der Verkehrsbehörde des Märkischen Kreises) übertragen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen können durch die Straßenverkehrsbehörde grundsätzlich nur dann angeordnet werden, wenn der Verkehrslärm so gravierend ist, dass die Richtwerte nach den bundeseinheitlichen „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) überschritten werden, ein Tempolimit zur dauerhaften Absenkung der Lärmbelastung der Anwohner als geeignete Maßnahme in Betracht kommt und der Beurteilungspegel - also die durch die Straße verursachte Lärmbelastung - durch die Geschwindigkeitsbeschränkung um mindestens 3 dB(A), die sog. „Hörbarkeitsschwelle“, abgesenkt werden kann. In der Regel sind Geschwindigkeitsreduzierungen von 100 auf 70 km/h (ca. - 2,2

dB(A)) und von 50 auf 30 km/h (ca. 2,5 dB(A)) sinnvoll. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 70 auf 50 km/h bewirkt kaum eine Differenz hinsichtlich der Lärmbelastung.

Für die Entscheidung über eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist die Straßenverkehrsbehörde zuständig. Die Regionalniederlassung Südwestfalen ist nur soweit in das Verfahren eingebunden, als dass sie als Straßenbaubehörde in dieser Sache gehört wird und die Lärmberechnung durchführt. Dies ist ab nach den Sommerferien möglich. Grundlage einer durch die Verkehrsbehörde zu beantragenden Lärmberechnung sind die Verkehrszahlen der letzten Straßenverkehrszählung (2021). Für die aktuelle Verkehrsbelastung (Umleitung A45) liegen keine Daten vor. Die nächste turnusmäßige bundesweite Verkehrszählung liegt 2025 an.

(Hinweis der Stadt Halver: Im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist eine Zählung im März 2023 erfolgt. Die Ergebnisse werden zur Verfügung gestellt.)

Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer:

Bitte um Abstimmung zwischen dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, dem Märkischen Kreis und der Stadt Halver zur Umsetzung verschiedener vorgeschlagener Maßnahmen des Masterplan Radverkehrsnetz Märkischer Kreis

Bisher ist ein baureifes Radverkehrsprojekt zur Umsetzung nicht bekannt. Hier sind Planungsmaßnahmen erforderlich.

(Hinweis der Stadt Halver, Frau Ullrich: Der Radweg Route 01 Radevormwald – Halver steht vor der Ausschreibung; Ansprechpartner bei Straßen NRW ist Herr Schablack)

Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg

Aktiver Lärmschutz:

Bitte um Prüfung einer Verlängerung der an der B229 vorhandenen Lärmschutzwand im Bereich des Knotenpunktes B229 / L528 (Lütgenheide)

Bitte um Überprüfung des Lärmschutzwalls an der L528 im Bereich Neuen Herweg

Lärmschutzwand und Lärmschutzwall sind seinerzeit so gebaut worden, dass die damaligen Lärmgrenzwerte und -prognosen für 30 Jahre eingehalten wurden.

		<i>(Hinweis der Stadt Halver: Bitte um Neuberechnung im August mit den gelieferten Zahlen aus der Zählung im März 2023 im Zuge der Berechnungen für die Geschwindigkeitsreduzierung)</i>	
5.	Vodafone NRW GmbH vom 06.06.2024	Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone-Gesellschaft(en) gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben.	Kenntnisnahme Falls im Rahmen der Umsetzung des Lärmaktionsplanes Baumaßnahmen erfolgen, wird die Vodafone NRW GmbH frühzeitig beteiligt.

Von den folgenden Behörden bzw. sonstigen Trägern öffentlicher Belange wurden keine Anregungen, Bedenken oder Hinweise vorgebracht:

- Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 33 – ländliche Entwicklung, Bodenordnung
- Bezirksregierung Münster, Dezernat 26 – Luftverkehr
- Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 53 B - Immissionsschutz
- Eisenbahn-Bundesamt
- Landrat des Märkischen Kreises
- PLEdoc GmbH
- Ruhrverband Essen
- Westnetz GmbH (HD-Strom und HD-Gas)