

Bericht über die Lärmaktionsplanung in der Stadt Arnsberg

3. Stufe, auf Basis der Kartierung 2017

1. Anlass und Ziele der Lärmaktionsplanung im Allgemeinen

Die "Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" (EU-Umgebungslärmrichtlinie) legt ein gemeinsames Konzept zum Umgang mit dem Umgebungslärm fest. Ihr Ziel: Schädliche Auswirkungen und Belästigungen sollen verhindert und vermindert, beziehungsweise es soll ihrem Entstehen vorgebeugt werden. Die Richtlinie befasst sich mit den Geräuschquellen „Straßenverkehr“, „Eisenbahnverkehr“, „Flugverkehr“ und „Gelände für industrielle Tätigkeiten“ sowie „Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt“.

Die Ziele der Umgebungslärmrichtlinie sollen schrittweise durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Die Belastung durch Umgebungslärm ist nach Bewertungsmethoden zu ermitteln und darzustellen, die für alle Mitgliedsstaaten gleichermaßen gelten (Lärmkartierung).
- Die Öffentlichkeit muss über die Belastung durch Umgebungslärm und seine Auswirkungen informiert werden (Information der Öffentlichkeit).
- Auf Basis der Lärmkartierung sind Lärmaktionspläne aufzustellen, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu regeln und eine zufriedenstellende Umweltqualität zu erhalten (Aktionsplanung).
- Die Öffentlichkeit ist an der Lärmaktionsplanung zu beteiligen (Beteiligung der Öffentlichkeit).
- Die durch die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung (einschließlich der Informations- und Beteiligungsprozesse) gewonnenen Informationen sind an die Europäische Kommission zu übermitteln (Berichterstattung an die EU).
- "Ruhige Gebiete" sind festzulegen und zu bewahren.

Die Umgebungslärmrichtlinie verfolgt einen strategischen Ansatz. Die Richtlinie und die Bewertungsverfahren sind nicht auf Einzelfallprüfungen ausgelegt.

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie werden die Begriffe wie folgt verwendet:

- Ballungsraum: Ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer.
- Hauptverkehrsstraße: Bundesfernstraße (Autobahn und Bundesstraße), Landesstraße oder sonstige grenzüberschreitende Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 8.200 / Tag).
- Haupteisenbahnstrecke: Schienenweg von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (i.d.R. die Strecken der DB AG) mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr (ca. 82 / Tag).
- Großflughafen: Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr (mit "Bewegung" ist der Start oder die Landung gemeint).

Die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde in Arnsberg in einer

- 1. Stufe an Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Mio. Fahrzeugen / Jahr = ca. 16.400 / Tag) behandelt (vergl. Drs. 66/2010). Auf Basis einer Lärmkartierung im Jahr 2007 wurde ein Lärmaktionsplan am 30.06.2010 beschlossen.
- Ab der 2. Stufe werden Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 8.200 / Tag) berücksichtigt. Die Straßenverkehrsdaten stammten aus der Bundesverkehrszählung 2010. Auf Basis einer Lärmkartierung im Jahr 2012 wurde ein Lärmaktionsplan am 26.11.2014 (Drs. 103/2014) beschlossen.

- Die aktuellen Lärmkarten (2017) wurden Anfang des Jahres 2018 veröffentlicht. Die hier genutzten Straßenverkehrsdaten stammen aus der Bundesverkehrszählung 2015.

Zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen, die durch die Lärmkartierung erfasst wurden, ist ein Lärmaktionsplan aufzustellen.

Ein Lärmaktionsplan ist hier neu zu erstellen, insbesondere da im Vergleich zur 2. Stufe ein Streckenabschnitt (B7, Voßwinkel, Voßwinkeler Str.) zusätzlich kartiert wurde (jetzt mehr als ca. 8.200 Kraftfahrzeuge/ Tag). Gleichzeitig wurde ein Abschnitt an der L 745 in Neheim, Höhe Moosfelde (jetzt weniger als ca. 8.200 Kraftfahrzeuge/ Tag) sowie der Straßenverlauf „Ruhrstraße ab Schloßberg tunnel – Brückenplatz – Zum Schützenhof – Hellefelder Str.“ in Arnsberg nicht mehr kartiert (jetzt Gemeindestr., vormals L 685).

Maßnahmen eines Lärmaktionsplanes, die gem. § 47 Abs. 6 Satz 2 umzusetzen sind, sind im Einvernehmen mit den für deren Umsetzung zuständigen Behörden in den Aktionsplan aufzunehmen.

Die Lärmaktionsplanung ist nicht mit eigenen Finanzmitteln ausgestattet. Der Lärmaktionsplan kann daher nur indirekt wirken, z.B. auf Planung und Bau von Straßen oder zur Sicherung und Bindung „ruhiger Gebiete“. Er steigert das Lärmbewußtsein und liefert Information und Orientierung.

Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grund der EG-RL 2002/49/EG und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in §§47a -f des BImSchG.

2. Lärmkarten, Grenz-und Auslöswerte

In den **Lärmkarten werden europaweit einheitlich die Größen L_{DEN}** (Level Day, Evening, Night) und L_{Night} als Kenngrößen (auch als "Lärmindizes" bezeichnet) für die Lärmbelastung verwendet. Sie werden bezogen auf den Zeitraum des gesamten Berichtsjahres gebildet.

Für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und Ballungsräume müssen Lärmkarten erstellt werden, in denen die Lärmbelastungen angegeben sind. Die Lärmkarten werden alle fünf Jahre überprüft und bei Bedarf aktualisiert. Die Lärmkarten sind getrennt nach Lärmarten (Straßenverkehr, Schienenverkehr, Luftverkehr, Industrie) und jeweils gewichtet gemittelt über den gesamten Tag (0 bis 24 Uhr) oder über die Nacht (22 bis 6 Uhr) darzustellen. Die Richtlinie beschäftigt sich also nicht mit der Gesamtbelastung durch alle einwirkenden Quellenarten. Die einzelnen Geräuschquellen müssen separat behandelt werden, es gibt keine Gesamtlärmkarte.

L_{DEN} ist der über alle 24-Stunden und alle Tage des Jahres gemittelte Dauerschallpegel. Die Pegel in der vierstündigen Abendzeit (18-22 Uhr) gehen um 5 dB(A) und in der achtstündigen Nachtzeit (22-6 Uhr) um 10 dB(A) erhöht in den Gesamtpegel ein. Mit dieser Gewichtung trägt man der erhöhten Lästigkeit des Lärms in diesen Zeiten Rechnung. Der L_{DEN} stellt einen Indikator für die Lärmbelastung dar.

L_{Night} ist ein gemittelter Dauerschallpegel über alle Nächte des Jahres (= 8-stündige Nacht von 22 bis 6 Uhr). Der L_{Night} dient als Nachtlärmindex der Beurteilung der Nachtruhe, mit seiner Hilfe können Aussagen über Schlafstörungen gemacht werden.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie oder § 47d Abs. 1 BImSchG gibt selbst keine Festlegung vor, wann von Lärmproblemen auszugehen ist. Nach einem Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 07.02.2008 zur Lärmaktionsplanung **liegen Lärmprobleme auf jeden Fall vor, wenn die nachfolgend aufgeführten Werte erreicht oder überschritten werden:**

Gebietskategorie	L_{den} (Tag)	L_{night} (Nacht)
an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden	70 dB (A)	60 dB (A)

Diese Werte sind nicht mit Grenzwerten gleichzusetzen, die es z.B. dem zuständigen Straßenbaulastträger ermöglichen, Maßnahmen der Lärmsanierung zu ergreifen.

Unabhängig davon schlägt das Umweltbundesamt nachfolgende Auslösewerte für Gebiete mit Wohnnutzung vor:

Ziel	Zeitraum	L_{den}	L_{night}
Vermeidung von Gesundheitsgefährdung	kurzfristig	65 dB (A)	55 dB(A)
Minderung der erheblichen Belästigung	mittelfristig	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung von erheblicher Belästigung	langfristig	55 dB(A)	45 dB (A)

Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90

Zwischen dem hier dargestellten Berechnungsverfahren und den Berechnungsverfahren, die außerhalb der Umgebungslärmrichtlinie im **deutschen Lärmschutzrecht** (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - **RLS-90**) verwendet werden, bestehen Unterschiede in den Kenngrößen und einigen Details des Berechnungsverfahrens. Deshalb stimmen zwar die Ergebnisse und deren Darstellung in Lärmkarten tendenziell überein, müssen jedoch für den jeweiligen Anwendungsfall kritisch bewertet werden. Sofern es um die Möglichkeit der Umsetzung von Maßnahmen geht ist i.d.R. die RLS-90 maßgeblich.

Die RLS-90 wurde zum 31.03.2021 durch die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 2019 - RLS-19“ abgelöst.

Lärmvorsorge

Für Lärmschutz beim **Neubau und der wesentlichen Änderung** von Straßen bestehen gesetzliche Regelungen im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Die gesetzlichen Regelungen schreiben vor, dass die nach Gebietsnutzungen gestaffelten und in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte einzuhalten sind. Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz.

Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge

Gebietskategorie	Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 bis 6:00)
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen,	57 dB (A)	47 dB (A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	59 dB (A)	49 dB (A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten	64 dB (A)	54 dB (A)
4. in Gewerbegebieten	69 dB (A)	59 dB (A)

Quelle: 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)

Lärmsanierung (Bund)

Die sogenannte **Lärmsanierung bei bestehenden Bundesfernstraßen** in der Baulast des Bundes, die nicht neu gebaut oder wesentlich geändert werden, ermöglicht Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Die Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt. Voraussetzung für die Lärmsanierung ist die Überschreitung folgender Auslösewerte, die am 01.08.2020 erneut abgesenkt wurden und sich somit weiter an die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge annähern:

Auslösewerte der Lärmsanierung

Gebietskategorie	Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 bis 6:00)
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	64 dB (A)	54 dB (A)
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten	66 dB (A)	56 dB (A)
3. in Gewerbegebieten	72 dB (A)	62 dB (A)

Weitere Regelungen sind in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97“ aufgeführt.

Lärmsanierung (Land NRW)

An Landesstraßen wird eine Lärmsanierung ebenfalls als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt.

Auslösewerte der Lärmsanierung

Gebietskategorie	Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 bis 6:00)
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	64 dB (A)	54 dB (A)
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten	67 dB (A)	57 dB (A)

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden. Auf Basis dieser Richtlinie können straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere in Betracht kommen, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort [auf Basis der RLS-90] die nachfolgend aufgeführten Richtwerte überschreitet:

Gebietskategorie	Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr)
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	70 dB (A)	60 dB (A)
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten	72 dB (A)	62 dB (A)
3. in Gewerbegebieten	75 dB (A)	65 dB (A)

Sofern diese Lärmwerte überschritten werden müssen durch straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen zusätzlich bestimmte Pegelminderungen erreicht werden können.

3. Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Als kreisangehörige Stadt liegt Arnsberg im nordwestlichen Bereich des Hochsauerlandkreises. Dieser besteht aus zehn Städten und zwei Gemeinden. Er ist der flächengrößte Kreis des Landes Nordrhein-Westfalen und zählt zu den größten zusammenhängenden Tourismusregionen.

Die überregionale Verkehrsanbindung von Arnsberg wird durch die Autobahn A445/46 mit Anschluss an die A44 (Dortmund-Kassel) und darüber hinaus mit Anschluss an die A2 und an die A1 sichergestellt. Die Schienenanbindung erfolgt über die Obere Ruhrtalbahn (Dortmund-Winterberg bzw. Hagen-Kassel). Innerhalb des Stadtgebietes gibt es zwei Personenbahnhöfe (Neheim-Hüsten, Alt-Arnsberg) und einen DB-Haltepunkt (Oeventrop), jeweils mit Anschluss an das überregionale Netz der Deutschen Bahn AG. Der schienengebundene Güterverkehr wird über das Gleisnetz der Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG) und Deutschen Bahn AG abgewickelt.

Für den Flugverkehr stehen der internationale Flughafen Dortmund-Wickede und der Verkehrslandeplatz Arnsberg-Voßwinkel zur Verfügung. Der Flughafen Dortmund bietet Anbindungen an wichtige innerdeutsche und europäische Städte. Über den Landeplatz Arnsberg-Voßwinkel wird der geschäftliche Flugverkehr mit ein- und zweimotorigen Maschinen abgewickelt.

Die regionale verkehrliche Einbindung Arnsbergs erfolgt über die Bundesstraße 7 (Bestwig-Meschede-Arnsberg-Menden-Iserlohn-Hagen) und über die Bundesstraße 229 (Soest-Arnsberg-Balve-Lüdenscheid).

Regionale Buslinien der Westfalen Bus GmbH und der Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH verbinden Arnsberg mit den Orten Hamm, Soest, Wickede, Werl, Sundern, Balve, Ense, Warstein und Meschede.

Das Stadtgebiet von Arnsberg misst eine Fläche von ca. 193 Quadratkilometer und hat eine maximale Ausdehnung von ca. 19 Kilometer Ost-West-Richtung und von ca. 9 Kilometer Nord-Süd-Richtung. Als polyzentrale Stadt hat Arnsberg vier städtisch geprägte Siedlungsschwerpunkte, die sich bandartig entlang des Ruhrtals erstrecken. Von Westen in Richtung Osten sind dies die Stadtteile Neheim, Hüsten, Alt-Arnsberg und Oeventrop. Zwischen den Zentren schließen die Grundzentren Bruchhausen und Niedereimer das Siedlungsband entlang der Ruhr. Dörfer und Streusiedlungsbereiche prägen die ländlichen Siedlungszonen des Stadtgebietes. Hierzu zählen insbesondere die Dörfer Voßwinkel, Herdringen, Müschede, Holzen, Rumbleck, Bachum und Wennigloh sowie die ländlichen Siedlungen Breitenbruch, Uentrop und Oelinghauserheide.

4. Verweis auf Ort der Veröffentlichung des Lärmaktionsplans (z.B. Internetseite)

<https://www.arnsberg.de/wohnen-leben/planen-bauen/umwelt-natur/luft-immissionen/umgebungslaerm>

5. Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Auf Basis der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind im Stadtgebiet Arnsberg Lärmkarten nur für Hauptverkehrsstraßen (**nur Bundesfernstraßen, Landesstraßen** jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr) zu erstellen. Diese Lärmkarten wurden vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW erstellt und veröffentlicht. Die Lärmbelastung durch Schienenwege wird für das Gebiet der Stadt Arnsberg nicht kartiert, da der Schwellenwert der Zugbewegungen nicht erreicht wird.

Die Ergebnisse der Lärmkarten an den Hauptverkehrsstraßen, nicht-bundeseigenen Schienenwegen und Großflughäfen wurden durch das LANUV ermittelt und im Internet unter www.umgebungslaerm.nrw.de veröffentlicht.

Für die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes führt das Eisenbahnbundesamt die Lärmkartierung durch. Die Veröffentlichung erfolgt unter: <http://www.laermaktionsplanung-schiene.de>.

6. Bewertung der Lärmkarten und der Anzahl der betroffenen Personen, Angaben von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen sowie erste Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen

Die Stadt Arnsberg hat einen Lärmaktionsplan aufzustellen, mit dem Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden sollen. Lärmprobleme liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{den} von 70dB(A) bzw. ein L_{night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird.

6.1 Anzahl der betroffenen Personen

Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen (Hauptverkehrsstraßen) mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl der Menschen (N) in der Gemeinde,
die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	2108	744	383	127	3

L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	1012	472	174	18	0

Gesamtläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²	13.042322	3.275799	0.819593

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude (N) in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	1341	240	1
N Schulgebäude	24	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Eine aufgegliederte Statistik über die Anzahl der Betroffenen ist in der Anlage 1 dargestellt.

Die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Menschen in Wohnungen, die innerhalb der jeweiligen Isophonen-Bänder liegen, wird nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (VBEB) ermittelt. Hierbei werden Immissionspunkte (sog. Fassadenpunkte) in 4m Höhe an der Fassade der Gebäude in ca. 5m Abständen ermittelt und die Einwohnerzahl des Gebäudes auf diese Fassadenpunkte gleich verteilt. Für jeden Fassadenpunkt wird ein Lärmpegel errechnet, welcher die Einteilung der Einwohner in die Betroffenenstatistik bestimmt. Nach dieser Berechnungsmethode ist somit die Anzahl der Betroffenen nicht mit der Anzahl, der in den betroffenen Wohnungen gemeldeten / lebenden Personen identisch, sondern stellt in der Regel nur einen Anteil dar.

In dem kartierten Bereich sind **insgesamt** 3.365 Personen am Tag (55- über 75 dB(A)) bzw. 1.676 Personen in der Nacht (50- über 70 dB(A)) betroffen. Die **Schwellenwerte des Landes** von L_{den} von **70dB(A) (Tag) werden bei 130 Personen** bzw. der L_{night} **von 60 dB(A) (Nacht) bei 192 Personen** überschritten.

Im Verlauf der **A445/A46** sind insgesamt ca. 2.093 Personen im Bereich von 55- über 75 dB(A) (Tag) bzw. 782 Personen im Bereich von 50- über 70 dB(A) (Nacht) von der Kartierung betroffen. **Bei 6 bzw. 13 Betroffenen werden auch die Schwellenwerte des Landes von L_{den} von 70dB(A) (Tag) bzw. ein L_{night} von 60 dB(A) (Nacht) überschritten.**

Im Vergleich dazu sind an Bundes- und Landesstraßen insgesamt weniger Menschen von der Lärmkartierung betroffen. Erkennbar ist aber, dass hier bei einem deutlich höheren Anteil die Schwellenwerte von 70dB(A) (Tag) bzw. 60 dB(A) (Nacht) überschritten werden.

An den **Bundesstraßen** sind ca. 679 Personen im Bereich von 55- über 75 dB(A) (Tag) bzw. 487 Personen im Bereich von 50- über 70 dB(A) (Nacht) von der Kartierung betroffen. **Bei 86 bzw. 109 Betroffenen werden auch die Schwellenwerte des Landes von L_{den} von 70dB(A) (Tag) bzw. ein L_{night} von 60 dB(A) (Nacht) überschritten.**

An den **Landesstraßen** sind ca. 461 Personen im Bereich von 55- über 75 dB(A) (Tag) bzw. 345 Personen im Bereich von 50- über 70 dB(A) (Nacht) von der Kartierung betroffen. **Bei 35 bzw. 63 Betroffenen werden auch die Schwellenwerte des Landes von L_{den} von 70dB(A) (Tag) bzw. ein L_{night} von 60 dB(A) (Nacht) überschritten.**

(Einzelwerte bezogen auf einzelne Straßen liegen nicht vor. Die o.g. Betroffenzahlen an Bundesautobahnen/Bundes- und Landesstraßen wurden in gesonderten Berechnungen ermittelt und ergeben in der Addition kein exaktes Ergebnis, spiegeln aber das Verhältnis der Belastungen an den Straßen wieder.)

6.2. Generelle möglich Maßnahmen(-kombinationen) zur Reduzierung der Lärmprobleme und deren Wirkung

Ganz pauschal sind grundsätzlich unterschiedliche Maßnahmen(-kombinationen) zur Reduzierung der Lärmprobleme denkbar (mögliches Minderungspotential):

- Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche, -3 bis 9 dB(A) (im Rahmen der Lärmkartierung wird zunächst von einer intakten Straßenoberfläche ausgegangen)
- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus, z.B. 50 auf 30 km/h: -2,4 dB(A)
- Vergrößerung Abstand Quelle/Immissionsort (z.B. um eine Fahrbahnbreite von 12 auf 15 m: bis - 1 dB(A)
- Reduzierung des Schwerlastverkehrs, z.B. von 10 auf 1%: -3 dB(A)
- Verstetigung des Verkehrs, -2 bis -3 dB(A)
- Verlagerung und Bündelung von Verkehren im Netz; -50% = -3dB(A)
- Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes, Lärminderung je nach Reduzierung der Verkehrsmenge < - 3 dB(A)
- Nutzung von Eigenabschirmungen bei Neuplanungen, > -12 dB(A)
- Verkehrslenkung zur Minderung / Verlagerung Kfz-Verkehrsaufkommen, -50% = -3dB(A)
- Aktive Schallschutzmaßnahmen, wie Schallschutzwände und -wälle, -5 bis -15 dB(A)
- Passiver Lärmschutz (z.B. Lärmschutzfenster)

Inwieweit Maßnahmenkombinationen an den einzelnen Stellen möglich sind, muss in jedem Einzelfall abgewogen werden.

Mit der Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit in innerstädtischen Teilbereichen auf 30 km/h werden u.a. folgende Ziele erreicht:

- Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer
- Verringerung der Lärm-und Luftimmissionen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum
- Förderung einer Nutzungsvielfalt und damit die Stärkung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung in den Stadt- und Dorfzentren.

6.3. Problembereich Autobahn A445/A46



Die Schwellenwerte des Landes von L_{den} von 70dB(A) (Tag) bzw. ein L_{night} von 60 dB(A) (Nacht) werden nach der vorliegenden Lärmkartierung insbesondere im Bereich **Neheim** sowie in **Hüsten** an einzelnen Wohnhäusern im Pegelbereich 70-75 dB (A) (Tag) bzw. 60-65 dB (A) (nachts) überschritten. Unterhalb dieser Pegelbereiche ist jedoch eine breite bewohnte Stadtfläche mit einer Vielzahl von Anwohnern betroffen.

(Nach der gesonderten Berechnungsmethode auf Basis der RLS-90 wird der Wert von 60 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts) an einzelnen Wohnhäusern überschritten.)

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden Forderungen nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen gestellt, Probleme bezüglich eines Dauergeräusches vorgetragen und Geschwindigkeitsbeschränkung gefordert. Auch besonders laute Motorräder wurden als stark störend beschrieben (Pegelspitzen).

Maßnahmen in der Vergangenheit

Die Lärmproblematik an der A 46, insbesondere im Bereich des Stadtteils Neheim, beschäftigt Politik und Verwaltung der Stadt Arnsberg seit Jahren. Der zunehmende Verkehr und die geänderten Geschwindigkeiten haben noch einmal zu einer nachteiligeren Entwicklung der Situation geführt.

Nachdem klar war, dass der Strassenbaulastträger (Landesbetrieb Straßenbau NRW) keine Möglichkeit sieht, durch aktive Lärmschutzmaßnahmen insbesondere im Bereich Neheim, Binnerfeld eine Verbesserung der Situation herbei zu führen, hat die Stadt Arnsberg von sich aus und auf eigene Kosten die Erhöhung des Lärmschutzwalles im Binnerfeld in 2004 durchgeführt. Dies erfolgte seinerzeit mit dem Bodenaushub der Renaturierungsmaßnahmen in Alt-Arnsberg. Diese Maßnahme wird allgemein als sehr positiv eingeschätzt.

Durch den Landesbetrieb Straßen.NRW wurde in Teilbereichen im Rahmen von Fahrbahnsanierungen ein Splittmastixasphalt eingebaut, mit dem eine Minderung um 2 dB(A) gegenüber dem alten Fahrbahnbelag erreicht werden konnte.

Neue Maßnahmen

Zuständig für die Unterhaltung und den Betrieb der Autobahn war der Landesbetrieb Straßenbau NRW, der in seiner Stellungnahme vom 28.06.2018 mitteilt, dass „... die betroffenen Gebäude im Bereich Mendener Str., Burgstr. etc. an den die von uns zu Grunde zu legenden Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten waren, bereits in unser Programm für passive Lärmschutzmaßnahmen aufgenommen (wurden). Mittlerweile ist die

Autobahn GmbH zuständig für die Unterhaltung und den Betrieb der Autobahn. In den übrigen Bereichen, wie z.B. im Wohngebiet „Auf'm Möhnert“, sind derzeit keine Überschreitungen der Auslösewerte vorhanden (Anm.: nach Berechnungen auf Basis der LRS 90), so dass die Voraussetzungen für weitergehenden Lärmschutz nicht vorliegen und daher Maßnahmen zu Lasten des Straßenbaulastträgers Straßen.NRW nicht in Betracht kommen können. Aus den vg. Gründen können auch Erneuerungen und/oder Erhöhungen der vorhandenen Lärmschutzwände frühestens im Rahmen unserer nächsten Erhaltungsmaßnahme für diesen Abschnitt der A445 / A46 infrage kommen. Im Rahmen dieser Planungen wird in diesem Fall auch die gesamte Lärmsituation dann nochmals mit den aktuellen Verkehrsdaten untersucht und bewertet werden.“ Eine Erhaltungsmaßnahme für die A 445 / A 46 im Bereich Neheim / Arnsberg kann aufgrund der bisher zufriedenstellenden Zustandsnoten der BAB-Fahrbahn vom Landesbetrieb Straßen.NRW allerdings bisher nicht terminiert werden.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

Im Bereich Neheim - Hüsten besteht in Fahrtrichtung Werl eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 130km/h ca. ab der Autobahnauffahrt Hüsten. Grundlage hierfür sind Unfallschwerpunkte in diesem Abschnitt. In der Gegenrichtung existiert keine Geschwindigkeitsbeschränkung. Sofern keine Geschwindigkeitsbeschränkung vorhanden ist wird in der Lärmkartierung die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h für PKW in der Berechnung berücksichtigt.

In Deutschland gilt auf den Bundesautobahnen eine Richtgeschwindigkeit (empfohlene maximale Geschwindigkeit) von 130 km/h, also keine definierte generell maximal zulässige Geschwindigkeit. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden.

Auf Basis dieser Richtlinie können straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere in Betracht kommen, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort [auf Basis der RLS-90] in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen einen Richtwert von 70 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags) oder 60 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts)" oder in Kern-, Dorf- und Mischgebieten 72 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags) oder 62 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts) überschreitet.

Sofern diese Lärmwerte überschritten werden, müssen durch straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen zusätzlich bestimmte Pegelminderungen erreicht werden können.

Im Nachgang der Lärmkartierung zur 2. Stufe hat die Stadt Arnsberg einen Auftrag zur ergänzenden schalltechnischen Berechnung erteilt, um die zu erwartende Auswirkung einer Geschwindigkeitsbeschränkung für die A46 zu ermitteln. Dabei sollten die zu erwartenden Emissionspegelminderungen auf der Grundlage der vorliegenden Landesdaten ermittelt werden. Hier konnten aber lediglich Mittelungspegel (durchschnittliche Geräuschbelastung) berechnet werden. Auf eine erneute Berechnung würde aufgrund einer vergleichbaren Datenbasis verzichtet, da diese zu ähnlichen Ergebnissen führen würde. Das Ing. Büro Dräger Akustik kommt in seiner Stellungnahme vom 16.04.2013 zu nachfolgender zusammenfassenden Bewertung: „Mit einer Beschränkung auf 100 km/h sind nach den Berechnungen tags -2 dB Pegeländerung zu erwarten. Nachts ergeben sich, je nach Bereich, -1 dB beziehungsweise -2 dB. Der Tag Abend-Nacht-Index verändert sich um -2 dB. Mit einer Beschränkung auf 80 km/h

resultieren am Tag – 3 dB. Nachts ergeben sich, je nach Bereich, -2 dB beziehungsweise -3 dB. Der Tag-Abend-Nacht-Index verändert sich um -3 dB. Die geringste Auswirkung (-1 dB für 100 km/h und -2 dB für 80 km/h) ergibt die Berechnung für den Abschnitt der A445 nördlich der Anschlussstelle Neheim während der Nacht. Die stärkste Auswirkung (-3 dB für 100 km/h und -4db) für 80 km/h ergibt sich für den Abschnitt der A46 östlich der Anschlussstelle Hüsten während der Abendzeit („Evening“ 18:00-22:00 Uhr).“

Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden. Bei der Berechnung der Wirkung der Maßnahme ist die Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen aufzurunden. Nach den für die Lärmvorsorge entwickelten Berechnungsvorschriften können daher schon ab einer berechneten Differenz von 2,1 dB (A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein. Diese Mindestabsenkung des Richtwertes wird hier durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auch auf 100 km/h nicht erreicht. Insoweit Mittelungspegel von den LKW bestimmt sind, machen sich Geschwindigkeitsbeschränkungen, die nur den PKW-Verkehr betreffen, im Mittelungspegel praktisch nicht bemerkbar.

Die Bezirksregierung Arnsberg, teilt als zuständige Straßenverkehrsbehörde für die Autobahn in ihrer Stellungnahme vom 06.09.2018 mit, dass: „... die Möglichkeiten solcher Maßnahmen (Anm.: Geschwindigkeitsbeschränkungen) wurden in der Vergangenheit mehrfach geprüft. Immer mit dem Ergebnis dass ... die Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen nicht vorliegen und somit eine entsprechende verkehrsbehördliche Anordnung daher nicht möglich ist.“

Problembereich Wohngebiet Hude Bruchhausen

Eine Eingabe im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmkartierung sowie diverse weitere Eingaben (einschl. der Antrag der CDU-Fraktion vom 21.08.2020) beschäftigen sich mit einer gestiegenen Lärmbelastung im Wohngebiet Hude Bruchhausen. Ein zwischen Autobahn und Wohnbebauung vorhandener Waldstreifen ist faktisch nicht mehr vorhanden, da der Fichtenbestand aufgrund von Stürmen, der langanhaltenden Trockenheit und der Borkenkäferproblematik abgestorben ist und gefällt werden musste. Eine Wiederaufforstung ist zwischenzeitlich erfolgt.

Auf Basis der Lärmkartierung zur Umgebungslärmrichtlinie werden die Schwellenwerte des Landes von Lden von 70dB(A) (Tag) bzw. ein Lnight von 60 dB(A) (Nacht) nicht erreicht. Kartiert wurden hier Wohngebäude im Pegelbereich 55-60 dB (A) (Tag) bzw. fast ausschließlich unter 50 dB (A) (nachts). Im Rahmen der Lärmkartierung wurde die Schutzfunktion des Waldes nicht eingerechnet. Die Ergebnisse dieser Kartierung decken sich mit einer gesonderten Berechnung durch Straßen.NRW.

Der Bau der A 46 im Abschnitt zwischen Bruchhausen und Uentrop wurde bereits mit Beschluss vom 09.10.1984 planfestgestellt. Das Verfahren der Stadt Arnsberg zum Bebauungsplan „Hude Bruchhausen“ wurde in Kenntnis der geplanten A 46 eingeleitet, weshalb im Planfeststellungsbeschluss festgelegt worden war, dass der für die dort vorgesehene Bebauung erforderliche Lärmschutz im Bebauungsplan vorzusehen sei. Die Stadt Arnsberg hat diese Vorgabe auch umgesetzt und in diesem Zuge Lärmschutzwälle mit einer Höhe von 2,30 – 3,75 m entlang der A 46, im Anschluss an die Lärmschutzwände auf der Talbrücke Rüggeniepen bzw. der Unterführung östlich des Rastplatzes „Bruchhauser Höhe“, errichten lassen. Der Bebauungsplan enthält auch bereits weitere Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen. So gibt es u.a.

Festsetzungen, dass Schlafräume möglichst an der von der Autobahn abgewandten Seite liegen sollen und mit schallgedämpften Lüftungseinrichtungen auszustatten sind. Ferner müssen die Außenbauteile der Schlaf- und Aufenthaltsräume so beschaffen sein, dass bei geschlossenen Fenstern bestimmte Innengeräuschpegel nicht überschritten werden.

Der Einbau einer lärmarmen Fahrbahndecke wurde im Jahr 2003 berücksichtigt und ein Splittmastixasphalt eingebaut, der eine Minderung um 2 dB(A) gegenüber dem alten Fahrbahnbelag erreicht. Weitere mögliche umsetzbare Maßnahmen sieht Straßen.NRW nicht.

Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierungen), die hier von der Bezirksregierung festgesetzt werden könnten, kommen –wie zuvor erläutert– nicht in Betracht, da maßgebliche Lärmpegel nicht überschritten werden.

Maßnahmenfestsetzung

In einem Lärmaktionsplan können Maßnahmen nur im Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger (hier: Landesbetrieb Straßenbau NRW) bzw. der Straßenverkehrsbehörde (hier: Bezirksregierung Arnsberg) festgesetzt werden. Beide Stellen sehen hierfür keine Möglichkeiten.

Auch wenn keine direkten Maßnahmen festgesetzt werden können, wird die Verwaltung beauftragt, weiterhin die Möglichkeiten einer Lärminderung zu verfolgen, z.B. durch

- die Umsetzung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen durch Straßen.NRW (z.B. Lärmschutzwände) insbesondere im Bereich Neheim und Hüsten,
- eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h, beidseitig – auch zur Reduzierung von Lärmpegelspitzen insbesondere im Bereich Neheim und Hüsten.

Ein Lückenschluss der A46 / B7n wird nach Einschätzung der Verwaltung zusätzlichen Verkehr in die Region ziehen. Somit wäre auch eine Zunahme der Verkehrslärmbelastung zu erwarten (vergl. Drs. 48/2022).

Unabhängig vom Lärmaktionsplan können die Grundstückseigentümer beim Straßenbaulastträger – dem Landesbetrieb Straßenbau NRW - die Überprüfung der Lärmsituation beantragen mit dem Ziel der Lärmsanierung (z.B. Zuschüsse für den baulichen Lärmschutz). Inwieweit eine Förderung möglich ist, wird im Einzelfall überprüft.

6.4 Problembereich Bundes- und Landesstraßen

Nach der vorliegenden Lärmkartierung werden an mehreren nachfolgend aufgeführten Bundes- und Landesstraßen die Schwellenwerte des Landes von L_{den} von 70dB(A) (Tag) bzw. ein L_{night} von 60 dB(A) (Nacht) an Wohnhäusern überschritten.

Zuständig für die Unterhaltung und den Betrieb der Bundes- und Landesstraßen ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW, der in seiner Stellungnahme vom 25.06.2018 für alle Straßen insgesamt mitteilt, dass

„... die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen, ist an strenge Voraussetzungen geknüpft.

Der Lärmaktionsplan stellt keine eigene Rechtsgrundlage zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen baulicher oder straßenverkehrsrechtlicher Art dar.

Die Straßenverkehrsbehörde ist verpflichtet jeden Einzelfall zu prüfen. Im Rahmen des Verfahrens muss sie die Straßenbaubehörde beteiligen. Sobald die offizielle Anhörung zur Anordnung von der Straßenverkehrsbehörde erfolgt, wird Straßen.NRW eine Stellungnahme für jeden Einzelfall abgeben.

Unabhängig von dem ausstehenden förmlichen Verfahren nach § 45 StVO ist in diesem Zusammenhang zu bedenken, dass der widmungsrechtliche Zweck einer Bundesfern- oder Landesstraße oftmals durch verkehrsrechtliche Anordnungen in Frage gestellt werden kann. Zudem kann durch eine Beschränkung des Verkehrs eine Verlagerung stattfinden, die eine Mehrbelastung an anderer Stelle hervorruft.

Nach den Grundsätzen der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm ("Lärmschutz- Richtlinien-StV") kommen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen nur in Betracht, wenn der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann.

Die Darstellungen der Lärmsituation in den Lärmkarten der Lärmaktionsplanung sind hierfür nicht ausreichend. Maßgebend ist die Berechnungsvorschrift nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90. Diese Berechnungsvorschrift ist anders aufgebaut als die VBUS, die Berechnungsvorschrift der Umgebungsrichtlinie, und kommt zu anderen Ergebnissen.

Eine Alternative sind Schallschutzmaßnahmen am Gebäude.

In Nordrhein-Westfalen gewährt der Straßenbaulastträger Bundesrepublik Deutschland für bestehende Bundesfernstraßen und das Land Nordrhein-Westfalen für seine Landesstraßen Lärmschutz (sog. Lärmsanierung) im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Die Lärmsanierung dient der Verminderung der Lärmbelastungen bestehenden Straßen, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt. Die Lärmsanierung richtet sich nach bundeseinheitlich festgelegten Kriterien. Dazu zählt u.a., dass Lärmsituationen anhand der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes - VLärmSchRL-97 in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90 zu ermitteln und bewerten sind. Aus den Angaben der Lärmkartierung kann jedoch noch keine Betroffenheit nach den Kriterien der Lärmsanierung abgeleitet werden. Da die Vorgaben

und Berechnungsvorschrift aus der Umgebungsrichtlinie nicht für Bundesfern- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes maßgeblich sind.

Jeder mutmaßlich Betroffene kann einen formlosen Antrag beim Straßenbaustraßenverkehrsamt bzgl. der Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses stellen ...“

Im Auftrag der Stadt Arnsberg hat das Ingenieurbüro Draeger Akustik die Auswirkungen einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h daraufhin rechnerisch ermittelt.

6.4.1 B7 Voßwinkeler Str. (Voßwinkel)



Die Schwellenwerte des Landes von L_{den} von 70dB(A) (Tag) bzw. ein L_{night} von 60 dB(A) (Nacht) werden nach der vorliegenden Lärmkartierung an Wohnhäusern entlang der Voßwinkeler Str. -mit dem Schwerpunkt Dorfmitte- im Pegelbereich 70-75 dB (A) (Tag) bzw. 60-65 dB (A) (nachts) überschritten.

Nach der gesonderten Berechnungsmethode auf Basis der RLS-90 wird der Wert von 60 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts) und an einigen Häusern der Wert von 70 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags) überschritten.

Die in der Vergangenheit hier an längeren Abschnitten angebrachten Schutzstreifen (für Radwegeverkehr) dienen der Lärminderung.

Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h könnten auf Basis einer Vergleichsberechnung die Emissionspegel um 2,4 [dB] Tag bzw. 2,5 [dB] Nacht reduziert werden (Ingenieurbüro DRAEGER AKUSTIK, Verkehrslärberechnungen für unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten vom 31. August 2018).

Nach den Grundsätzen der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm ("Lärmschutz- Richtlinien-StV") kommen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen nur in Betracht, wenn der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann. Allerdings ist bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme nach den LRS-90 Abschnitt 4 ist die Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen aufzurunden. Das bedeutet, dass nach den für die Lärmvorsorge entwickelten Berechnungsvorschriften schon ab einer berechneten Differenz von 2,1 dB (A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein können.

Andere mögliche Maßnahmen werden an dieser Stelle nicht gesehen. Maßnahmen zur Lärminderung an dieser Stelle sind langfristig nur durch eine Verkehrsminderung, die abhängig von den weiteren Planungen zum Lückenschluss der A 46 / B7n ist, möglich.

Maßnahmenfestsetzung

Zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken Betroffener ist im weiteren Verfahren die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30) für die gesamte Ortsdurchfahrt in Voßwinkel zu prüfen. Hierzu leitet die Stadt Arnsberg (als Straßenverkehrsbehörde) ein entsprechendes Verfahren zur Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung ein. Verkehrsverlagerungen in angrenzende Straßen als negative Effekte einer Geschwindigkeitsreduzierung sind nicht zu erwarten, da in parallel verlaufenden Straßen bereits Tempo 30 gilt bzw. kein Zeitvorteile entstehen würden.

Andere mögliche Maßnahmen werden an dieser Stelle nicht gesehen.

Unabhängig vom Lärmaktionsplan können die Grundstückseigentümer beim Straßenbaulastträger –dem Landesbetrieb Straßenbau NRW- die Überprüfung der Lärmsituation beantragen mit dem Ziel der Lärmsanierung (z.B. Zuschüsse für den baulichen Lärmschutz). Inwieweit eine Förderung möglich ist, wird im Einzelfall überprüft.

6.4.2 B7 Am Hasbach / Rolandsbogen (Bachum)



Die Schwellenwerte des Landes von L_{den} von 70dB(A) (Tag) bzw. ein L_{night} von 60 dB(A) (Nacht) werden nach der vorliegenden Lärmkartierung im Pegelbereich 70-75 dB (A) (Tag) bzw. 60-65 dB (A) (nachts) überschritten.

In diesen Abschnitten ist bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h, vorhanden und in den Berechnungen berücksichtigt worden.

Maßnahmen zur Lärminderung an dieser Stelle sind langfristig nur durch eine Verkehrsminderung, möglich. Im Rahmen der Realisierung des RadeXpressweg Arnsberg (RXA) ist geplant den freien Rechtsabbieger in diesem Knotenpunkt zurückzubauen. Dies wird zu einer Geschwindigkeitsreduzierung des PKW Verkehrs führen.

Unabhängig vom Lärmaktionsplan können die Grundstückseigentümer beim Straßenbaulastträger –dem Landesbetrieb Straßenbau NRW- die Überprüfung der Lärmsituation beantragen mit dem Ziel der Lärmsanierung (z.B. Zuschüsse für den baulichen Lärmschutz). Inwieweit eine Förderung möglich ist, wird im Einzelfall überprüft.

6.4.3 B229 Rönkhausener Str. (Müschede)



Die Schwellenwerte des Landes von L_{den} von 70dB(A) (Tag) bzw. ein L_{night} von 60 dB(A) (Nacht) werden nach der vorliegenden Lärmkartierung an einer Reihe von Wohnhäusern im Pegelbereich 70-75 dB (A) (Tag) bzw. 60-65 dB (A) (nachts) und stellenweise auch im Pegelbereich über 75 dB (A) (Tag) bzw. 65-70 dB (A) (nachts) überschritten.

Nach der gesonderten Berechnungsmethode auf Basis der RLS-90 wird an dieser Stelle der Wert von 70 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags) und 60 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts) überschritten.

Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h könnten auf Basis einer Vergleichsberechnung die Emissionspegel um 2,6 [dB] Tag bzw. 2,6 [dB] Nacht reduziert werden (Ingenieurbüro DRAEGER AKUSTIK, Verkehrslärmberechnungen für unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten vom 31. August 2018).

Nach den Grundsätzen der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm ("Lärmschutz- Richtlinien-StV") kommen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen nur in Betracht, wenn der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann. Allerdings ist bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme nach den LRS-90 Abschnitt 4 ist die Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen aufzurunden. Das bedeutet, dass nach den für die Lärmvorsorge entwickelten Berechnungsvorschriften schon ab einer berechneten Differenz von 2,1 dB (A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein können.

Maßnahmenfestsetzung

Zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken Betroffener ist im weiteren Verfahren die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30) für die gesamte Ortsdurchfahrt zu prüfen. Hierzu leitet die Stadt Arnsberg (als Straßenverkehrsbehörde) ein entsprechendes Verfahren zur Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung ein. Verkehrsverlagerungen in angrenzende Straßen als negative Effekte einer Geschwindigkeitsreduzierung sind nicht zu erwarten, da in parallel verlaufenden Straßen Straßen bereits Tempo 30 gilt bzw. kein Zeitvorteile entstehen würden.

Im Rahmen des barrierefreien Haltestellenausbaus sollen auf der Rönkhauser Straße zwei Querungshilfen errichtet werden. Da sich in diesem Bereich die Durchfahrtsbreite der

Straße reduzieren wird, wird sich die Geschwindigkeit der Fahrzeuge verringern und dementsprechend auch die Lärmbelastung.

Die WEPA plant derzeit eine zusätzliche Zufahrt, um den Schwerlastverkehrsanteil in diesem Bereich zu senken.

Unabhängig vom Lärmaktionsplan können die Grundstückseigentümer beim Straßenbaulastträger –dem Landesbetrieb Straßenbau NRW- die Überprüfung der Lärmsituation beantragen mit dem Ziel der Lärmsanierung (z.B. Zuschüsse für den baulichen Lärmschutz). Inwieweit eine Förderung möglich ist, wird im Einzelfall überprüft.

6.4.4 B229 Ruhrstr. zwischen Grimmestr. und Altstadtunnel (Arnsberg)



Die Schwellenwerte des Landes von L_{den} von 70dB(A) (Tag) bzw. ein L_{night} von 60 dB(A) (Nacht) werden nach der vorliegenden Lärmkartierung an einer Reihe von Wohnhäusern im Pegelbereich 70-75 dB (A) tlw. auch über 75 (Tag) bzw. 65-70 dB (A) (nachts) überschritten.

Nach der gesonderten Berechnungsmethode auf Basis der RLS-90 wird an dieser Stelle der Wert von 70 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags) und 60 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts) überschritten.

Für diesen Abschnitt liegen keine konkreten Verkehrszahlen aus der Bundesverkehrszählung 2015 vor. Für die Lärmkartierung des Landes wurde hier ein sog. DTV-Wert von 8.022 (Fahrzeuge/Tag) und durchgehender LKW-Anteil von 20% berücksichtigt. Während der DTV-Wert selbst realistisch erscheint muss der LKW-Anteil als zu hoch angesehen werden. Die B229 und die L735 verlaufen hier ab der Einmündung der Grimmestraße bis zum Ende des "Altstadttunnels" auf einer Strecke. Die umliegenden Zählstellen (Bundesverkehrszählung 2015) an der B 229 (4514 6209), L 735 (4514 2212) und ggf. L 735 (4514 6210) können weitere Einschätzungen zur Verkehrsbelastung geben. Hier liegt der Anteil des Schwerlastverkehrs bei max. 6,7%. Die Werte der Kartierung sind unter diesem Gesichtspunkt zu relativieren.

Der Fahrbahnbelag der Straße wurde erneuert. Im weiteren Verlauf der Ruhrstr. in Richtung Brückenplatz ist bereits eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h vorhanden.

Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h könnten auf Basis einer Vergleichsberechnung die Emissionspegel um 2,4-2,7 [dB] Tag bzw. 2,5-2,7 [dB] Nacht reduziert werden (Ingenieurbüro DRAEGER AKUSTIK,

Verkehrslärberechnungen für unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten vom 31. August 2018).

Nach den Grundsätzen der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm ("Lärmschutz- Richtlinien-StV") kommen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen nur in Betracht, wenn der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) (Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann. Allerdings ist bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme nach den LRS-90 Abschnitt 4 ist die Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen aufzurunden. Das bedeutet, dass nach den für die Lärmvorsorge entwickelten Berechnungsvorschriften schon ab einer berechneten Differenz von 2,1 dB (A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein können.

Maßnahmenfestsetzung

Zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken Betroffener ist im weiteren Verfahren die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30) für die Ruhrstr. zwischen Grimmestr. und Altstadtunnel zu prüfen. Hierzu leitet die Stadt Arnsberg (als Straßenverkehrsbehörde) ein entsprechendes Verfahren zur Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung ein. Verkehrsverlagerungen in angrenzende Straßen als negative Effekte einer Geschwindigkeitsreduzierung sind nicht zu erwarten, da in parallel verlaufenden Straßen bereits Tempo 30 gilt bzw. kein Zeitvorteile entstehen würden.

Unabhängig vom Lärmaktionsplan können die Grundstückseigentümer beim Straßenbaulastträger –dem Landesbetrieb Straßenbau NRW- die Überprüfung der Lärmsituation beantragen mit dem Ziel der Lärmsanierung (z.B. Zuschüsse für den baulichen Lärmschutz). Inwieweit eine Förderung möglich ist, wird im Einzelfall überprüft.

6.4.5 L732 Werler Str. (Neheim)



Die Schwellenwerte des Landes von L_{den} von 70dB(A) (Tag) bzw. ein L_{night} von 60 dB(A) (Nacht) werden nach der vorliegenden Lärmkartierung an einer Reihe von Wohnhäusern im Pegelbereich 70-75 tlw. auch über 75 dB (A) (Tag) bzw. 60-65 tlw. auch bis 70 dB (A) (nachts) überschritten.

Nach der gesonderten Berechnungsmethode auf Basis der RLS-90 wird an dieser Stelle der Wert von 70 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags) und 60 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts) überschritten.

Stadteinwärts ist in einem oberen Abschnitt bedingt durch eine Gefällestrecke bereits eine Geschwindigkeitsreduzierung festgesetzt.

Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h könnten auf Basis einer Vergleichsberechnung die Emissionspegel um 2,5 [dB] Tag bzw. 2,5 [dB] Nacht reduziert werden (Ingenieurbüro DRAEGER AKUSTIK, Verkehrslärmberechnungen für unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten vom 31. August 2018).

Nach den Grundsätzen der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm ("Lärmschutz- Richtlinien-StV") kommen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen nur in Betracht, wenn der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann. Allerdings ist bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme nach den LRS-90 Abschnitt 4 ist die Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen aufzurunden. Das bedeutet, dass nach den für die Lärmvorsorge entwickelten Berechnungsvorschriften schon ab einer berechneten Differenz von 2,1 dB (A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein können.

Maßnahmenfestsetzung

Zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken Betroffener ist im weiteren Verfahren die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30) im Verlauf der L 732 / Werler Str. bis zur Möhnebrücke zu prüfen. Verkehrsverlagerungen in angrenzende Straßen als negative Effekte einer Geschwindigkeitsreduzierung sind nicht zu erwarten, da in parallel verlaufenden Straßen bereits Tempo 30 gilt bzw. kein Zeitvorteile entstehen würden.

Unabhängig vom Lärmaktionsplan können die Grundstückseigentümer beim Straßenbaulastträger –dem Landesbetrieb Straßenbau NRW- die Überprüfung der Lärmsituation beantragen mit dem Ziel der Lärmsanierung (z.B. Zuschüsse für den baulichen Lärmschutz). Inwieweit eine Förderung möglich ist, wird im Einzelfall überprüft.

6.4.6 L544 / L682 Holzener Weg – Herdringer Weg bis Kleinbahnstr. (Hüsten)



Die Schwellenwerte des Landes von L_{den} von 70dB(A) (Tag) bzw. ein L_{night} von 60 dB(A) (Nacht) werden nach der vorliegenden Lärmkartierung an einer Reihe von Wohnhäusern im Pegelbereich 70-75 tlw. auch über 75 dB (A) (Tag) bzw. 60-65 dB (A) (nachts) überschritten.

Nach der gesonderten Berechnungsmethode auf Basis der RLS-90 wird an dieser Stelle der Wert von 70 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags) und 60 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts) überschritten.

Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h könnten auf Basis einer Vergleichsberechnung die Emissionspegel um 2,5 [dB] Tag bzw. 2,5 [dB] Nacht reduziert werden (Ingenieurbüro DRAEGER AKUSTIK, Verkehrslärmberechnungen für unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten vom 31. August 2018).

Nach den Grundsätzen der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm ("Lärmschutz- Richtlinien-StV") kommen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen nur in Betracht, wenn der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann. Allerdings ist bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme nach den LRS-90 Abschnitt 4 ist die Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen aufzurunden. Das bedeutet, dass nach den für die Lärmvorsorge entwickelten Berechnungsvorschriften schon ab einer berechneten Differenz von 2,1 dB (A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein können.

Maßnahmenfestsetzung

Zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken Betroffener ist im weiteren Verfahren die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30) für den Holzener Weg und im weiteren Verlauf den Herdringer Weg bis zur Kleinbahnstr. zu prüfen. Hierzu leitet die Stadt Arnsberg (als Straßenverkehrsbehörde) ein entsprechendes Verfahren zur Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung ein. Verkehrsverlagerungen in angrenzende Straßen als negative Effekte einer Geschwindigkeitsreduzierung sind nicht zu erwarten, da in parallel verlaufenden Straßen Straßen bereits Tempo 30 gilt bzw. kein Zeitvorteile entstehen würden.

Unabhängig vom Lärmaktionsplan können die Grundstückseigentümer beim Straßenbaulastträger –dem Landesbetrieb Straßenbau NRW- die Überprüfung der Lärmsituation beantragen mit dem Ziel der Lärmsanierung (z.B. Zuschüsse für den baulichen Lärmschutz). Inwieweit eine Förderung möglich ist, wird im Einzelfall überprüft.

6.5 Problembereich Gemeindestraßen mit einer vergleichbaren Verkehrsbelastung

Auf Basis der EU-Umgebungslärmrichtlinie werden in Stadtgebiet Arnsberg nur Bundesfernstraßen und Landesstraßen jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr betrachtet und entsprechende Lärmkarten wurden vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW erstellt. Im Kontext der Lärmkartierung zur 2. Stufe (2012) hat die Stadt Arnsberg einen Auftrag zur zusätzlichen Kartierung der Gemeindestraßen mit einer vergleichbaren Verkehrsbelastung erteilt. Zur Datenermittlung wurden im Rahmen der Bundesverkehrszählung 2010 auch an ausgewählten Gemeindestraßen auf Kosten der Stadt Arnsberg zusätzliche Zählstellen zur Datenermittlung eingerichtet.

Diese Lärmkarten und der Bericht über die Lärmaktionsplanung (hier ab Seite 10) sind veröffentlicht unter: <https://www.arnsberg.de/wohnen-leben/planen-bauen/umwelt-natur/luft-immissionen/umgebungslaerm>

Im Rahmen der Bundesverkehrszählung 2015 wurden an Gemeindestraßen mit wahrscheinlich mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 8.200 / Tag) auf Kosten der Stadt erneut zusätzliche Zählstellen eingerichtet. Bedingt durch Baustellen war dies nicht an allen Stellen möglich.

Insgesamt konnten hier keine wesentlichen Änderungen festgestellt werden. Auf eine erneute Lärmkartierung würde anschließend aufgrund einer vergleichbaren Datenbasis verzichtet, da diese Kartierung zu sehr ähnlichen Ergebnissen geführt hätte.

Hierbei handelt es sich um die Abschnitte

- Graf-Gottfried-Str. / Stembergstr. (Neheim)
- Goethestr. / Lange Wende (Neheim)
- Möhnestraße (Neheim)
- Bahnhofstraße (Hüsten)
- Arnsberger Straße (Hüsten)
- Bruchhausener Str. (Bruchhausen)
- Nedereimerfeld / Wannestr. / Sauerlandstr. (Nedereimer)
- Hüstener Str. (Arnsberg)

In der Möhnestraße (Neheim) wurde nach der teilweisen Neugestaltung der Straße zwischenzeitlich eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h festgesetzt.

Der Straßenverlauf „Ruhrstraße ab Schloßbergtunnel – Brückenplatz – Zum Schützenhof – Hellefelder Str.“ in Arnsberg wurde im Rahmen der 2. Stufe als L 685 mit der erforderlichen Verkehrsbelastung kartiert. Heute handelt es sich um Gemeindestraßen. In größeren Abschnitten wurden die Straßen zwischenzeitlich erneuert und der Straßenquerschnitt reduziert. Teilweise gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30km/h.

Im März 2017 hat der Rat der Stadt Arnsberg den Masterplan Mobilität 2030 (Drs. 27/2017) beschlossen. Der Masterplan Mobilität definiert als Handlungsziele:

- Verbesserung von Angebot und Komfort im Umweltverbund (Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Radverkehr, Fußverkehr)
- Verbesserung des Straßen-/ Wegesystems
- Stärkung der Mobilitätskompetenz
- Stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs
- Erhöhung der Attraktivität des Stadt-/ Straßenraums
- Förderung von E-Mobilität

Darauf aufbauend wurde im September 2017 ein „Verkehrskonzept: Abschnittsweise Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten in Arnsberg“ (Drs. 133/2017) beschlossen. Mit der Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit in innerstädtischen Teilbereichen auf 30 km/h werden u.a. folgende Ziele erreicht:

- Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer
- Verringerung der Lärm- und Luftimmissionen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum
- Förderung einer Nutzungsvielfalt und damit die Stärkung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung in den Stadt- und Dorfkernen.

Im Jahr 2021 hat der Rat der Stadt Arnsberg aufbauend auf den Masterplan Mobilität 2030 die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes beschlossen. Dieses befindet sich derzeit in

Erarbeitung. Der Radverkehr wird hierdurch gefördert und eine Verkehrsmittelwahlverlagerung zugunsten des Umweltverbands erzielt.

Alle drei Konzepte dienen der Lärminderung auf kommunalen Straßen.

Die Stadt Arnsberg hat 2020 mit dem Programm des barrierefreien Haltestellenausbaus begonnen. Hierbei werden die vorhandenen Busbuchten zu Buskaps zurückgebaut. Dies bedeutet, dass die Busse im Straßenraum halten. Daraus resultiert eine Bevorrechtigung des ÖPNV. Der motorisierte Individualverkehr wird gezwungen hinter den Bussen zu warten, bis sie weiterfahren. Dies führt zu einer Geschwindigkeitsreduktion und dementsprechend auch zu einer Minderung der Lärmbelastung.

Die Stadt realisiert an zentralen Orten (Bahnhöfe, ZOB) in den nächsten Jahren. Am Bahnhof Neheim-Hüsten wurde im August 2022 eine B+R – Station eröffnet. Im Wohnquartier Müggenberg wird ebenfalls in 2023 eine Mobilstation gebaut.

7. Weitere Lärmquellen

7.1 Herdringen / LKW-Verkehr aus Steinbruch

Es liegen Beschwerden über Verkehrslärm durch LKW-Verkehr ausgehend von einem Steinbruchbetrieb vor.

Eine Reduzierung des LKW-Verkehrs wäre durch eine neue Betriebsstraße im Steinbruch möglich, da hierdurch ein Teil des LKW-Verkehrs nicht mehr durch den Ortsteil Herdringen geleitet würde. Hierbei würde es sich wie dargestellt um eine reine Betriebsstraße und keine öffentliche Straße handeln. Die Planungen werden vom Steinbruchbetreiber verfolgt, jedoch stehen Vereinbarungen mit privaten Grundstückseigentümern sowie ein formelles Genehmigungsverfahren noch aus.

Die Maßnahmen „SimplyCity“ auf der L 544 sollen auch zu einer Lärminderung führen (Verstetigung des Verkehrs). Eine Geschwindigkeitsbeschränkung für PKW und LKW von 50 auf 30 km/h ist bereits erfolgt. In 2022 wurde der Modellversuch für beendet erklärt. Es bleibt bei der Geschwindigkeitsreduzierung im zentralen Bereich und die Fußgängerüberweg werden beibehalten. Im Bereich der Ortseinfahrten wird allerdings die Geschwindigkeit wieder auf die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h hochgesetzt.

Weitere umsetzbare Maßnahmen sind derzeit nicht erkennbar.

7.2 Motorradlärm

Es liegen Beschwerden über Verkehrslärm, ausgehend von manipulierten Motorrädern bzw. Motorradfahren mit überhöhter Geschwindigkeit in den Bereichen Grimmestr., Ochsenkopf, Hellefelder Höhe vor.

Die Straßen liegen unter dem maßgeblichen Verkehrswert von 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 8.200 / Tag). Daher erfolgte keine Lärmkartierung. Auch im Rahmen einer Kartierung, die gemittelte Lärmwerte enthält, würden saisonale / tageweise auftretende Lärmproblematiken wahrscheinlich, die störende Lärmproblematik nicht widerspiegeln.

Maßnahmenvorschläge

- Forderung nach strengeren gesetzlichen Lärmgrenzwerten für Motorräder und ausreichende Kontrolle

8. Langfristige Strategie der Lärminderung

Eine Lärminderung sollte stärker an der Quelle (Autos, Motorräder und Lastwagen) erfolgen, bevor der Lärm erst entsteht. Gleiches gilt für die Wind- und Abrollgeräusche. Bei höheren Geschwindigkeiten, aber auch im fließenden Verkehr in der Stadt liegen die Rollgeräusche vielfach bereits über den Antriebsgeräuschen der Fahrzeuge. Dies liegt jedoch nicht im Einflussbereich der Städte. Es ist daher darauf hin zu wirken, dass neue EU-Bestimmungen erlassen werden mit dem Ziel, ambitionierte Lärmgrenzwerte für Kraftfahrzeuge, insbesondere der Motorräder und Kleinkrafträder sowie für Abrollgeräusche zu erlassen.

Nach der Auffassung des Umweltbundesamtes (Pressemitteilung 37/2020 vom 01.09.2020) stellen laute Motorräder und PKW ein Problem dar. Auch regelkonforme Neufahrzeuge erweisen sich im Praxis-Test als viel zu laut. Unnötiger Lärm ab Werk sei auf der Straße nicht akzeptabel und belastet die Gesundheit und Nerven aller. Das UBA schlägt daher vor, dass die Typprüfvorschriften um einen Geräuschdeckel erweitert werden, der die Geräusche im gesamten Kennfeld des Fahrzeugs begrenzt.

Das Umweltbundesamt bezeichnete bereits im Sept. 2013 die damals neuen EU Lärmgrenzwerte für Autos und Lastwagen als enttäuschend. Selbst ohne Berücksichtigung eines Verkehrswachstums würde die Lärminderung deutlich unter 2 dB (A) liegen. Dabei wäre mit schärferen Grenzwerten eine Minderung von 3 dB (A) möglich, was einer Halbierung der Verkehrsmenge entspräche.

Eine Lärminderung (Motorgeräusche) ist auch durch die Verlagerung von Verkehren auf den „Umweltverbund“ (Bahn, Bus, Rad, Fuß) sowie innerörtlich durch den verstärkten Einsatz von Elektrofahrzeugen möglich. Eine verstärkte Förderung dieser Mobilität wäre daher wünschenswert, hängt aber vom Zusammenspiel vieler Einzelfaktoren ab. Die Stadt Arnsberg verfolgt diese Ziele mit einem konzeptionellen Ansatz (vergleiche Masterplan Mobilität 2030 der Stadt Arnsberg (Drs. 27/2017)).

9. Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Hinweis auf die Protokolle der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7 der Richtlinie / §47d Abs. (3) BImSchG:

<https://www.arnsberg.de/wohnen-leben/planen-bauen/umwelt-natur/luft-immissionen/umgebungslaerm>

Nach der Veröffentlichung der Lärmkarten für die Bundes- und Landesstraßen durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW wurde im März 2018 durch eine Pressemitteilung und auf der städtischen Homepage entsprechend darauf hingewiesen und gleichzeitig um Stellungnahmen und Vorschläge gebeten.

Einzelne vorgetragene Beschwerden, Anregungen und Bedenken werden dem Bericht als Anlage 2 beigefügt.

10. Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen

Die Stadt Arnsberg nimmt die Belastung der Bevölkerung durch Lärm sehr ernst. Aufgrund der gesetzlichen Grundlagen sind i.d.R. bei der Änderung oder Neuauflistung von Bebauungsplänen umfangreiche Lärmgutachten und ggf. entsprechende Minderungsmaßnahmen erforderlich.

An der A46 in Höhe Arnsberg-Neheim (Binnerfeld) führte die Stadt Arnsberg im Jahr 2004/05 die Erhöhung des Lärmschutzwalls als freiwillige Maßnahme durch. Später wurde diese Maßnahme durch die Errichtung einer Lärmschutzwand ergänzt. Eine rechtliche Verpflichtung des Straßenbaulastträgers zur Durchführung bestand nicht. Auf Grund der als sehr hoch empfundenen Belastung und zum Schutz der angrenzenden Wohnbevölkerung wurde die Maßnahme freiwillig durchgeführt.

Die vorherige Lärmkartierung von 2007 (1. Stufe) berücksichtigte die Fertigstellung und Freigabe der B229n zwischen den Ortsteilen Hüsten und Müschede im Okt. 2008 noch nicht. Durch die B229n ist im Bereich der Heinrich-Lübke-Str. das durch die Kartierung 2007 insgesamt als "lärmbelastet" ausgewiesene Gebiet und die Anzahl der rechnerisch betroffenen Menschen signifikant gesunken. Nach der Freigabe der B229n wurde die alte Trasse der B229 zurückgebaut und die Heinrich-Lübke-Str. neu gestaltet. Nach der ergänzenden Kartierung der Gemeindestraßen sind heute keine Lärmprobleme im Pegelbereich 70-75 dB (A) (Tag) bzw. 60-65 dB (A) (nachts) mehr vorhanden.

11. Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Ziel eines Lärmaktionsplanes soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Das heißt: Umgebungslärm ist vorzubeugen. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie definiert dafür den Schutz ruhiger Gebiete und unterscheidet zwischen ruhigen Gebieten auf dem Land und in Ballungsräumen. Als ruhige Gebiete auf dem Land kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinen anthropogenen Geräuschen (z.B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete. Ruhige Gebiete sind deshalb zunächst in den Bereichen zu suchen, die gemäß §4 Abs.4 der 34.BImSchV nicht kartiert wurden. Die Auswahl der ruhigen Gebiete auf dem Land kann entweder durch Ortskenntnis und Vorwissen über die herrschende Lärmbelastung (Abwesenheit von relevanten Lärmeinwirkungen) oder durch Berechnung mit einem Lärmmodell erfolgen.

Innerhalb und außerhalb von Ballungsräumen steht es der Plan aufstellenden Behörde darüber hinaus auch frei, innerstädtische Erholungsflächen als ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen, sofern sie von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden. Hierbei kann es sich beispielsweise um Kurgebiete, Krankenhausgebiete, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Naturflächen, Grünanlagen, Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Flächen handeln, die dem Aufenthalt zur Erholung oder zur sozialen Kontaktpflege dienen.

Sofern die Voraussetzungen für ein ruhiges Gebiet vorliegen, sind Auswahl und Festlegung der „ruhigen Gebiete“, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, in das Ermessen der zuständigen Behörde gestellt. Bei der Festlegung der zu schützenden „ruhigen Gebiete“ durch die zuständige Behörde handelt es sich um planungsrechtliche Festlegungen, die von den zuständigen Planungsträgern bei ihren Planungen zu berücksichtigen sind (§ 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).

Weitergehende planungsrechtliche Festlegungen werden im Benehmen mit den jeweiligen Planungsträgern formuliert. Konkrete Maßnahmen in ruhigen Gebieten (z.B. Verkehrsbeschränkungen) sind auf der Grundlage des jeweiligen Fachrechts im Einvernehmen mit den für deren Umsetzung zuständigen Behörden in den Lärmaktionsplan aufzunehmen.

In der Stadt Arnsberg nimmt der Wald eine Gesamtfläche von über 60 % des Stadtgebiets ein. Etwa 18% der Waldflächen gehören zum Stadtwald Arnsberg. Die restlichen Flächen sind im Eigentum des Landes NRW oder gehören privaten Waldbesitzern. Von den 2.285 ha Stadtwaldflächen wurden ca. 2.000 ha als FFH-Gebiet (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie) gemeldet. Etwa 625 ha des Stadtwaldes liegen im 1.618 ha großen Naturschutzgebiet "Luerwald". Dieser Bereich ist einer der größten zusammenhängenden, am wenigsten verlärmten Bereiche im Stadtgebiet, der gleichzeitig eine hohe Aufenthaltsqualität aufweist.

Als ruhiges Gebiet wird –wie im Lärmaktionsplan zur Kartierung 2012- der im Landschaftsplan Arnsberg (Stand 1998) bereits als Naturschutzgebiet (N 2.1.2 II) geschützte Bereich im Luerwald festgelegt, soweit es sich hierbei um städtische und staatliche Waldflächen handelt.

Als zweites ruhiges Gebiet wird die Waldfläche „Eichholz“ sowie Flächen im „Alten Feld“ am ehem. Segelflugplatz als ruhiges Gebiet festgelegt. Die Flächen sind im Landschaftsplan Arnsberg (Waldfläche Eichholz unter 2.1.25 als NSG bzw. der Bereich Altes Feld unter 2.3.3.5 als LSG) geschützt. Damit wird im Bereich Alt-Arnsberg ein bedeutender Naherholungsbereich berücksichtigt

12. Finanzielle Informationen

Kostenbelastungen, die die Stadt Arnsberg zu tragen hätte, sind zurzeit nicht erkennbar bzw. hängen von weiteren Planungen ab (Berücksichtigung bei laufenden Straßenplanungen).

13. Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes (Qualitätssicherung)

2023 werden die Lärmkarten überprüft und ggf. überarbeitet. Die dann festzustellenden Veränderungen gegenüber der Situation 2017 geben Aufschluss über die Wirksamkeit der Maßnahmen. Sollten die Ziele dann nicht erreicht sein, wird ein weitergehender Aktionsplan erstellt.

14. Fazit

Die Reduzierung von Verkehrslärm ist in der Stadt Arnsberg ein zentrales Thema der kommunalen Verkehrsplanung. Da wo es möglich ist und die Straßenverkehrsordnung es zulässt wurde bereits die Regelgeschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert.

Auf den Hauptverkehrsstraßen in den zentralen Gebieten wurde aufgrund der hohen Nutzungsdichte, der vielen Fußgängerquerungen und der beidseitigen Wohnnutzungen die Höchstgeschwindigkeit reduziert.

Dort wo die Stadt Arnberg nicht die Baulastträgerschaft hat, wird sie in Abstimmungsgespräche mit den jeweiligen Baulastträgern (Straßen.NRW und HSK) eine Temporeduzierung einfordern.

Weiterhin werden die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gefördert. Ein Radverkehrskonzept wird zurzeit erstellt und ist ein wesentlicher Bestandteil der kommunalen Radverkehrsförderung. Daneben wird an der Umsetzung des Ruhrtalexpressweges gearbeitet und wichtige Radverkehrsinfrastruktur (z.B. sichere Abstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen) geschaffen.

Der Masterplan Mobilität sieht ein Netz an Mobilstationen vor. Hierzu wurde mit den Planungen bzw. den Umsetzungen an den Bahnhöfen und an zentralen Orten (Busbahnhof Neheim, Neumarkt Arnberg) sowie im Wohngebiet Müggenberg begonnen.

Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen stellt ebenfalls eine Maßnahme zur Stärkung des Umweltverbundes (hier ÖPNV) dar. Sukzessive wurden bereits in den letzten zwei Jahren und werden in den nächsten Jahren Bushaltestellen mit einem Hochbord, Fahrgastunterstand und Fahrradbügel ausgestattet.

Es sollen in Stadtgebiet Arnberg zwei ruhige Gebiete ausgewiesen werden. Der Bereich Luerwald und das Eichholz sind beliebte Naherholungsgebiete. Im Kern muss sichergestellt werden, dass diese Gebiete keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Zur Sicherung der ruhigen Gebiete werden die Abgrenzungen untersucht, und die Voraussetzungen (Einhaltung der Lärmwerte) überprüft. Anschließend können die Gebiete in die Flächennutzungsplanung übernommen werden. Hierzu muss ein Änderungsverfahren durchgeführt werden.

**Statistik über die Betroffenheit (Personen / Wohnungen / Schulen / Krankenhäuser)
- Landesdaten für Bundes- und Landesstraßen -**

#STR Anzahl Personen (gesamt)

LDEN	GT55-60	GT60-65	GT65-70	GT70-75	GT75
	2108	744	383	127	3
LNIGHT	GT50-55	GT55-60	GT60-65	GT65-70	GT70
	1012	472	174	18	0

#STR Anzahl Wohnungen

LDEN	GT55	GT65	GT75
	1341	240	1

#STR Anzahl Schulen

LDEN	GT55	GT65	GT75
	24	0	0

#STR Anzahl Krankenhäuser

LDEN	GT55	GT65	GT75
	0	0	0

#STR Belastete Flaeche_km2

LDEN	GT55	GT65	GT75
	13.042322	3.275799	0.819593

#STR_A Anzahl Personen (Bundesautobahn)

LDEN	GT55-60	GT60-65	GT65-70	GT70-75	GT75
	1614	409	64	6	0
LNIGHT	GT50-55	GT55-60	GT60-65	GT65-70	GT70
	640	129	10	3	0

#STR_A Anzahl Wohnungen

LDEN	GT55	GT65	GT75
	951	33	0

#STR_A Anzahl Schulen

LDEN	GT55	GT65	GT75
	21	0	0

#STR_A Anzahl Krankenhäuser

LDEN	GT55	GT65	GT75
	0	0	0

#STR_B Anzahl Personen (Bundesstraßen)

LDEN	GT55-60	GT60-65	GT65-70	GT70-75	GT75
	243	180	170	83	3
LNIGHT	GT50-55	GT55-60	GT60-65	GT65-70	GT70
	186	192	95	14	0

#STR_B Anzahl Wohnungen

LDEN	GT55	GT65	GT75
	198	118	1

#STR_B Anzahl Schulen

LDEN	GT55	GT65	GT75
	0	0	0

#STR_B Anzahl Krankenhäuser

LDEN	GT55	GT65	GT75
	0	0	0

#STR_L Anzahl Personen (Landesstraßen)

LDEN	GT55-60	GT60-65	GT65-70	GT70-75	GT75
	142	137	147	35	0
LNIGHT	GT50-55	GT55-60	GT60-65	GT65-70	GT70
	141	141	63	0	0

#STR_L Anzahl Wohnungen

LDEN	GT55	GT65	GT75
	131	86	0

#STR_L Anzahl Schulen

LDEN	GT55	GT65	GT75
	0	0	0

#STR_L Anzahl Krankenhäuser

LDEN	GT55	GT65	GT75
	0	0	0

Vorgebrachte Anregungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie Stellungnahmen der Verwaltung

Stand: 19.09.2022

Beteiligter, Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Anwohner A (Wohngebiet Neheim-Bergheim) Lärmquelle: A 445/A 46 Neheim bis Abfahrt Hüsten Wir haben ein Haus im OT Bergheim, Auf dem Bruch gekauft. Diese Straße liegt in der ersten Reihe zur Autobahn, insbesondere Abfahrt Neheim. Die Lärmproblematik war vor dem Kauf bekannt. Aus dem Garten ist der Blick auf direkten Wege bis auf die Autobahn frei. Die Lärmschutzwände im Bereich der Auf- und Abfahrten Neheim sind deutlich zu niedrig. Jedes Auto ist vom Grundstück aus direkt zu sehen, der Lärm kann teilweise den sichtbaren LKWs eindeutig zugewiesen werden. Je nach Windrichtung ist der Autobahnlärm unterschiedlich stark ausgeprägt. Vorschläge: 1. Erhöhung der Lärmschutzwände im Bereich Auf-/Abfahrt Neheim ab ca. 400m vor der Abfahrt Neheim (aus Richtung Dortmund kommend) bis zum Freibad Neheim. 2. Tempolimit in beiden Richtungen</p>	<p>In dem aufgeführten Bereich wurden Lärmwerte zwischen 55-60dB(A) (Tag) bzw. in Einzelfällen ein Wert von 50-55 dB(A) (Nacht) kartiert. Die Problematik ist grundsätzlich unter Zif. 6.3 der Lärmaktionsplanung dargestellt. Die Autobahn GmbH sieht bereits in stärker belasteten Bereichen dieses Autobahnabschnittes die Voraussetzungen für weitergehende Lärmschutzmaßnahmen als nicht gegeben an. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind nach Auffassung der Bezirksregierung Arnsberg ebenfalls nicht möglich, da die Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen nicht vorliegen (Anm. z.B. eine ausreichende Absenkung der Lärmwerte durch eine Geschwindigkeitsreduzierung). Eine entsprechende verkehrsbehördliche Anordnung ist daher nicht möglich.</p>
<p>Anwohner B (Wohngebiet Neheim-Bergheim) Lärmquelle: A 445/A 46 Neheim permanenter Lärmpegel (tagsüber / nachts) Vorschlag: Lärmschutz auch in Richtung Bergheim</p>	<p>In dem aufgeführten Bereich wurden Lärmwerte zwischen 55-60dB(A) (Tag) bzw. in Einzelfällen ein Wert von 50-55 dB(A) (Nacht) kartiert. Die Problematik ist grundsätzlich unter Zif. 6.3 der Lärmaktionsplanung dargestellt. Die Autobahn GmbH sieht bereits in stärker belasteten Bereichen dieses Autobahnabschnittes die Voraussetzungen für weitergehende Lärmschutzmaßnahmen als nicht gegeben an. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind nach Auffassung der Bezirksregierung Arnsberg ebenfalls nicht möglich, da die Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen nicht vorliegen (Anm. z.B. eine ausreichende Absenkung der Lärmwerte durch eine Geschwindigkeitsreduzierung). Eine entsprechende verkehrsbehördliche Anordnung ist daher nicht möglich.</p>

<p>Anwohner C (Wohngebiet "Bruchhausener Hude") Lärmquelle: A46 Deutliche Zunahme des Lärmpegels über die letzten Jahre, Wald bietet auf Grund von Einschlag und Sturmschäden geringeren Lärmschutz als vor rd. 15 Jahren - insbesondere der Aufenthalt im Garten ist mittlerweile jenseits von erholbar! Wie der Presse zu entnehmen war, hat die Verkehrsdichte auf der A46 deutlich zugenommen, was den Lärmpegel erheblich erhöht hat! Vorschläge: Lärmschutzwand, Tempolimit</p>	<p>In dem aufgeführten Bereich wurden Lärmwerte zwischen 55-60 dB (A) (Tag) bzw. fast ausschließlich unter 50 dB (A) (Nacht) kartiert. Die Problematik ist grundsätzlich unter Zif. 6.3 der Lärmaktionsplanung dargestellt. Im Rahmen der Lärmkartierung wurde die Schutzfunktion des Waldes nicht eingerechnet, die der zuvor vorhandene Fichtenbestand hatte. Dieser ist aufgrund von Stürmen, der langanhaltenden Trockenheit und der Borkenkäferproblematik abgestorben. Eine Wiederaufforstung ist zwischenzeitlich erfolgt. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind nach Auffassung der Bezirksregierung Arnsberg nicht möglich, da die Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen nicht vorliegen (Anm. z.B. eine ausreichende Absenkung der Lärmwerte durch eine Geschwindigkeitsreduzierung). Eine entsprechende verkehrsbehördliche Anordnung ist daher nicht möglich. Der Bebauungsplan „Hude Bruchhausen“ enthält bereits weitere Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen. So gibt es u.a. Festsetzungen, dass Schlafräume möglichst an der von der Autobahn abgewandten Seite liegen sollen und mit schallgedämpften Lüftungseinrichtungen auszustatten sind. Ferner müssen die Außenbauteile der Schlaf- und Aufenthaltsräume so beschaffen sein, dass bei geschlossenen Fenstern bestimmte Innengeräuschpegel nicht überschritten werden.</p>
<p>Anwohner D (Wohngebiet "Rumbecker Holz") Lärmquelle: A 46 Neheim bis Abfahrt Hüsten Ständiges Dauergeräusch, das sich, je nach Windrichtung, als sehr störend erweist. Vorschläge: Lärmschutzwände, Schallschluckende Bepflanzung</p>	<p>In dem aufgeführten Bereich wurden in Randbereichen Lärmwerte zwischen 55-60dB(A) (Tag) kartiert. Der Nachtwert liegt unter 50 dB(A) (Nacht) und wurde somit nicht kartiert. Die Problematik ist grundsätzlich unter Zif. 6.3 der Lärmaktionsplanung dargestellt. Die Autobahn GmbH sieht bereits in stärker belasteten Bereichen, dieses Autobahnabschnittes die Voraussetzungen für weitergehende Lärmschutzmaßnahmen als nicht gegeben an. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind nach Auffassung der Bezirksregierung Arnsberg ebenfalls nicht möglich, da die Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen nicht vorliegen (Anm. z.B. eine ausreichende Absenkung der Lärmwerte durch eine Geschwindigkeitsreduzierung). Eine entsprechende verkehrsbehördliche Anordnung ist daher nicht möglich.</p>

<p>Anwohner E (Wohngebiet Hüsten) Lärmquelle: A 46 Hüsten Ich wohne seit einiger Zeit in der Nähe der A46 in Hüsten, man gewöhnt sich wie immer an alles auch den Lärm, aber es gibt doch offene Fragen diesbezüglich die mich schon länger beschäftigen. Ich denke einige einfache Schritte könnten hier schon viel erreichen, diese sind auch nicht kostenintensiv. Warum werden in bewohnten Regionen in der Nähe der Autobahn keine Tag sowie weiter reduzierte Nacht – Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt? Es ist mir nicht verständlich wie die A46 Nutzer mit willkürlicher Geschwindigkeit durch Wohngegenden fahren dürfen wie es in Neheim sowie Unterm Breloh / Lindenhof der Fall ist. Motorräder verschlimmern die Situation merklich. Im Sinne der Umwelt kann dies doch auch nicht sein. Auch der Erholungsbereich beim Nass/ Große Wiese ist betroffen sowie das Haus Marienfrieden, dort ist die Belastung extrem und dadurch natürlich der Ruhr Radweg und so insgesamt das Image der Stadt. Gibt es Pläne in Bezug auf Geschwindigkeitsbegrenzungen, neue Schallmauern oder Flüsterasphalt in den betroffenen Gebieten?</p>	<p>In dem aufgeführten Bereich wurden Lärmwerte teilweise zwischen 65-70dB(A) (Tag) bzw. flächig zwischen 55-60dB(A) (Tag) kartiert. Die Nachwerte liegen zwischen 50-55 dB(A) (Nacht) und teilweise 55-60 dB(A) (Nacht). Die Problematik ist grundsätzlich unter 6.3 der Lärmaktionsplanung dargestellt. An diesem Autobahnabschnitt sind bereits Lärmschutzwände vorhanden. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind nach Auffassung der Bezirksregierung Arnsberg nicht möglich, da die Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen nicht vorliegen (Anm. z.B. eine ausreichende Absenkung der Lärmwerte durch eine Geschwindigkeitsreduzierung). Eine entsprechende verkehrsbehördliche Anordnung ist daher nicht möglich.</p>
<p>Anwohner F Lärmquelle: A 46 Höhe Neheim und Hüsten An erster Stelle steht aus meiner Sicht eine Tempobegrenzung auf der Autobahn zB. auf Tempo 100 bzw. Tempo 80 für LKW. Lärm, Staub und Fahrzeugemissionen belasten die ganze Stadt und Teile von Neheim In besonderem Ausmaß! Desweiteren würde ich in den Kernstadtbereichen ein Tempolimit von 30 überlegen.</p>	<p>Die Problematik ist grundsätzlich unter Zif. 6.3 der Lärmaktionsplanung dargestellt. Für LKW ab 3,5to gilt auf Autobahnen eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 80km/h. Weitere Geschwindigkeitsbeschränkungen sind nach Auffassung der Bezirksregierung Arnsberg ebenfalls nicht möglich, da die Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen nicht vorliegen (Anm. z.B. eine ausreichende Absenkung der Lärmwerte durch eine Geschwindigkeitsreduzierung). Eine entsprechende verkehrsbehördliche Anordnung ist daher nicht möglich. Die Fragestellung zum Tempolimit in Kernstadtbereichen ist grundsätzlich unter 5.5 und 5.6 der Lärmaktionsplanung dargestellt.</p>
<p>Anwohner G., Wohngebiet Hüsten Lärmquelle Holzener Weg: L686 Die Lärmsituation am Holzener Weg ist erheblich. Es gibt viel Schwerlastverkehr. „Klappernde“ Kanaldeckel sind in Verbindung mit dem Schwerlastverkehr insbesondere in den Nachtstunden eine große Belastung. Reparaturen halten nicht lange.</p>	<p>Der angegebene Bereich wurde von den Stadtwerken Arnsberg geprüft. Hierbei war kein „klappernder“ Schachtdeckel erkennbar, sondern nur ein „klappernder“ Straßenablauf. Diese Abdeckung wurde gereinigt, erneut eingesetzt und überprüft. Der Mangel wurde beseitigt.</p>

<p>Anwohner H., Wohngebiet Arnsberg, Lärmquelle Sundener Str.: L 685 Der Auto- bzw LKW-Lärm hat in den letzten Jahren auf der Sunderner Straße gewaltig zugenommen. Hatte vor einiger Zeit schon mal darauf hingewiesen. Vielleicht zumindest für LKW eine Geschwindigkeitsbegrenzung einfordern?</p>	<p>Die Straße liegt unter dem maßgeblichen Verkehrswert von 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 8.200 / Tag). Daher erfolgte keine Lärmkartierung. Die angegebene Zunahme des Verkehrs auf dieser Straße wird durch die Bundesverkehrszählung nicht belegt. Möglich ist, dass eine temporäre Umleitung zu einem kurzzeitig erhöhten Verkehrsaufkommen führte.</p>
<p>Anwohner J, Wohngebiet Arnsberg, Alter Soestweg Lärmquelle: Grimmestr., B229 Anwohner Alter Soestweg Der Verkehrslärm auf der Grimmestr., der durch Motorräder Richtung Breitenbruch insbesondere am Wochenende verursacht wird, stellt ein besonderes Problem dar.</p>	<p>Die Straße liegt unter dem maßgeblichen Verkehrswert von 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 8.200 / Tag). Daher erfolgte keine Lärmkartierung. Auch im Rahmen einer Kartierung, die gemittelte Lärmwerte enthält, würden saisonale / tageweise auftretende Lärmproblematiken wahrscheinlich, die störende Lärmproblematik nicht widerspiegeln. Die Problematik ist grundsätzlich unter Zif. 7.2 der Lärmaktionsplanung dargestellt.</p>
<p>Anwohner I., Wohngebiet Hüsten. Lärmquelle: Bahnhofstraße (Gemeindestraße) Der Verkehrslärm in der Bahnhofstraße ist besonders hoch. Leider gab es nur für ein paar Wochen ein Durchfahrverbot für LkW, die keine Anlieger sind. Auch zwei schwere Unfälle in diesem Bereich waren leider kein Anlass für die Stadt hier tätig zu werden. Dabei wäre eine Geschwindigkeitsreduzierung zwischen den beiden Kurven durchaus sinnvoll (sofern auch eine Kontrolle stattfindet).</p>	<p>Bei der Straße handelt es sich um eine Gemeindestraße. Daher erfolgte keine Lärmkartierung und ist nicht direkt Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Die Problematik ist grundsätzlich unter Zif. 6.5 der Lärmaktionsplanung dargestellt.</p>
<p>Anwohner K, Wohngebiet Neheim, Lärmquelle Annastr. (Gemeindestr.) Die Geschwindigkeit auf der Annastr. ist zu hoch. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung (30km/h) ist beschlossen, aber noch nicht umgesetzt. Es gibt zu viel Verkehr zur Parkplatzsuche.</p>	<p>Bei der Straße handelt es sich um eine Gemeindestraße. Daher erfolgte keine Lärmkartierung und ist nicht direkt Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wurde zwischenzeitlich umgesetzt.</p>