

**-Entwurf-**

# **Bericht über die Lärmaktionsplanung in der Stadt Arnsberg**

4. Stufe, auf Basis der Kartierung 2022



# **ARNSBERG**

Stadt Arnsberg  
Fachdienst Umwelt | Ressourcenschutz  
Postadresse: Rathausplatz 2, 59759 Arnsberg  
[www.arnsberg.de/umwelt](http://www.arnsberg.de/umwelt)

## Inhalt

|          |   |    |
|----------|---|----|
| 1.       | Anlass und Ziele der EU-Umgebungslärmrichtlinie                                 | 3  |
| 2.       | Grundlagen  | 4  |
| 2.1.     | Berechnungsverfahren  | 4  |
| 2.2.     | Verkehrsdaten   | 5  |
| 2.3.     | Weitere Verfahren zur Lärmberechnung, Grenz- und Auslöswerte                    | 6  |
| 2.3.1.   | Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-19 / RLS-90                       | 6  |
| 2.3.2.   | Lärmvorsorge  | 6  |
| 2.3.3.   | Lärmsanierung (Bund)  | 6  |
| 2.3.4.   | Lärmsanierung (Land NRW)  | 7  |
| 2.3.5.   | Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm         | 7  |
| 2.3.6.   | Umweltbundesamt / WHO   | 8  |
| 3.       | Beschreibung des Stadtgebietes  | 9  |
| 4.       | Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten  | 9  |
| 4.1.     | Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind | 10 |
| 4.2.     | Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans  | 10 |
| 4.3.     | Generelle möglich Maßnahmen(-kombinationen) und deren Wirkung                   | 11 |
| 4.4.     | Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen           | 11 |
| 5.       | Vorhandene Lärmprobleme, Maßnahmenplanung                                       | 13 |
| 5.1.     | Bundesautobahn A46 / A445   | 13 |
| 5.2.     | Bundesstraßen   | 19 |
| 5.2.1.   | B7  | 19 |
| 5.2.1.1. | B7 Voßwinkel, Voßwinkeler Str.  | 19 |
| 5.2.1.2. | B7 Bachum, Am Hasbach / Rolandsbogen  | 21 |
| 5.2.1.3. | B7 Bachum, Neheimer Str.  | 21 |
| 5.2.1.4. | B7 Neheim, Höhe Im Ohl  | 22 |
| 5.2.2.   | B229  | 22 |
| 5.2.2.1. | B229n Hüsten  | 22 |
| 5.2.2.2. | B229 Müschede, Rönkhausener Str.  | 22 |
| 5.2.2.3. | B229 Müschede, außerhalb der Ortsdurchfahrt                                     | 24 |
| 5.2.2.4. | B229 Arnsberg, Ruhrstr. zwischen Grimmestr. / Altstadtunnel / Jägerbrücke       | 24 |
| 5.3.     | Landesstraßen   | 26 |
| 5.3.1.   | L544 Hüsten, Autobahnabfahrt Neheim-Süd - Rathausplatz – Kleinbahnstr.          | 26 |
| 5.3.2.   | L682 Hüsten, Holzener Weg / L544 Herdringer Weg                                 | 26 |
| 5.3.3.   | L682 Holzen, Hönnetalstraße   | 28 |
| 5.3.4.   | L745 Neheim, Höhe Moosfelde – Höhe Möhneufer                                    | 28 |
| 5.3.5.   | L732 Neheim, zwischen Werler Str. und Autobahnauffahrt Neheim                   | 30 |
| 5.3.6.   | L732 Neheim, Werler Str.  | 31 |
| 5.3.7.   | L735 Wennigloh, Müssenbergrstr. (Ortsausgang Hachen)                            | 31 |
| 5.4.     | Gemeindestraßen   | 33 |
| 5.5.     | Weitere Lärmquellen   | 36 |
| 5.6.     | Allgemeine Maßnahmen  | 36 |
| 6.       | Langfristige Strategie der Lärminderung   | 37 |
| 7.       | Schutz ruhiger Gebiete  | 38 |
| 8.       | Mitwirkung der Öffentlichkeit   | 39 |
| 9.       | Finanzielle Informationen   | 40 |
| 10.      | Evaluierung des Aktionsplans  | 40 |
| 11.      | Fazit   | 40 |
| 12.      | Inkrafttreten des Aktionsplans  | 41 |

## 1. Anlass und Ziele der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Die 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).

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 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 Beschlussfassung erfolgte zur

- Lärmaktionsplanung (2. Stufe) am 26.11.2014 (Drs. 103/2014)
- Lärmaktionsplanung (3. Stufe) am 09.12.2022 (Drs. 149/2022)

## 2. Grundlagen

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungsärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung - 34.BImSchV.

Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) veröffentlichte im Juli 2023 auch für das Stadtgebiet Arnsberg Lärmkarten zur 4. Stufe unter: <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/> Darauf aufbauend hat die Stadt Arnsberg einen Lärmaktionsplan aufzustellen bzw. zu überarbeiten.

Diese Zuständigkeit der Stadt Arnsberg bedeutet nicht, dass die Stadt in allen Belangen Einflussmöglichkeiten im Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans hat. Die Einflussnahme der Stadt auf Lärmquellen, die nicht unter die gemeindliche Baulast fallen, ist eher gering.

### 2.1. Berechnungsverfahren

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.

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.

$L_{DEN}$  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 Berechnungsverfahren berücksichtigen neben den jeweiligen Quellgrößen (z.B. Verkehrsmengen und -zusammensetzung, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Straßenoberfläche) auch die Ausbreitungsbedingungen (z.B. Abstand von der Straße, Geodaten mit Höhenangaben zur Abbildung der Geländeoberfläche und Steigungen, schallmindernde Hindernisse – Lärmschutzbauwerke, Gebäudedaten).

**Seit 2022 werden alle Lärmkarten in der EU nach neuen, einheitlichen Berechnungsverfahren (CNOSSO) erstellt**, damit die Ergebnisse zwischen den Mitgliedstaaten vergleichbar sind. Deshalb sind die neuen Lärmkarten **nicht mit den Lärmkarten aus dem Jahr 2017 vergleichbar**. Vielerorts -auch in Arnsberg- werden jetzt deutlich mehr lärmbelastete Personen ausgewiesen - obwohl sich die Lärmsituation zwischenzeitlich nicht wesentlich änderte.

## Wesentliche Änderungen:

- Die Emissionen im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr werden nun wesentlich detaillierter modelliert. So werden z. B. beim Straßenverkehr die Rollgeräusche und die Motorengeräusche getrennt berechnet, beim Luftverkehr werden aktualisierte Flugprofile und akustischen Emissionsdaten der Flugzeugtypen verwendet.
- Die Schallausbreitung wird wesentlich komplexer modelliert. Sie berücksichtigt nun z.B. auch unterschiedliche meteorologische Bedingungen sowie frequenzabhängige Effekte bei der Abschirmung von Lärmquellen durch Lärmschutzwände oder bei der Reflexion an Gebäuden.
- Die Belastetenzahlen werden jetzt anders ermittelt. Früher wurden die Bewohnerinnen und Bewohner von Wohngebäuden gleichmäßig um ein Gebäude verteilt - auf laute und leise Seiten. Jetzt hingegen werden alle Bewohnerinnen und Bewohner eines Gebäudes der lauterer Vorderseite zugewiesen; die leisere Rückseite eines Gebäudes wird nicht berücksichtigt. Somit werden deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen.
- Die Rundungsregel für die Bildung der ausgewiesenen Pegelklassen wurde geändert. Dadurch verschieben sich die 5 Dezibel breiten Pegelklassen um 0,5 Dezibel zu niedrigeren Werten. Damit werden tendenziell größere lärmbelastete Flächen und mehr sowie stärker lärmbelastete Personen ausgewiesen.

Alle genannten Faktoren beeinflussen in ihrer Summe die Höhe der Lärmbelastung der Bevölkerung und die ausgewiesene Anzahl der lärmbelasteten Personen.

Somit können die aktuellen Ergebnisse der Lärmkartierung nicht oder nur sehr eingeschränkt mit den Ergebnissen aus dem Jahr 2017 verglichen werden.

## 2.2. Verkehrsdaten

Üblicherweise werden für die Lärmkartierung Verkehrsdaten der Bundesverkehrszählung verwendet. Bei der turnusmäßig im 5-Jahres-Zeitraum durchgeführten bundesweiten Straßenverkehrszählung handelt es sich um eine Zählung in der Verantwortung des Bundes, die sich primär auf Bundesfernstraßen erstreckt. Länder und Kommunen haben darüber hinaus Gelegenheit, die Zählung auf das nachgeordnete Netz in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich auszudehnen und eine Auswertung im bundesweit einheitlichen Maßstab vornehmen zu lassen.

Die Berechnungsergebnisse der **Kartierung 2022** wurden pandemiebedingt **auf Basis** der Verkehrszählungen der **Straßenverkehrswegezählung 2015, hochgerechnet** für das Jahr 2019 erstellt. Hierbei wurde **pauschal eine Verkehrszunahme von 3 %** zugrunde gelegt. Neben der Hochrechnung sind temporäre Messungen zwischen 2016 bis 2019 einbezogen worden.

Zwischenzeitlich liegt auch das Ergebnis der **Bundesverkehrszählung 2021** vor. Angesichts der Corona-Pandemie wurde diese gegenüber der ursprünglichen Terminplanung um ein Jahr verschoben werden (2021 anstelle 2020). Angesichts der verkehrlichen Besonderheiten kann ein Abgleich der Verkehrsstärken mit Ergebnissen aus vorangegangenen Zählungen vor dem Hintergrund der 2021 noch andauernden Corona-Pandemie (mit flächendeckenden Auswirkungen) nur bedingt zielführend sein.

Die Ergebnisse der Bundesverkehrszählungen sind veröffentlicht unter:  
<https://www.strassen.nrw.de/de/periodische-verkehrszaehlungen.html>

### 2.3. Weitere Verfahren zur Lärmberechnung, Grenz- und Auslöswerte

Nach Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs müssen Lärmaktionspläne für alle Bereiche aufgestellt werden, die von der verpflichtenden Lärmkartierung erfasst sind, unabhängig davon, wie hoch die Lärmpegel in den betreffenden Bereichen sind und unabhängig davon, ob es in den Bereichen Lärmbetroffenheiten (z.B. betroffene Bevölkerung) gibt. Ein Ermessensspielraum besteht nur bei der Frage, ob und welche Maßnahmen vorgesehen werden, nicht aber bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans.

Die Kartierung erfolgt **ab einem Wert von  $L_{den}$  55 dB(A) (Tag) bzw.  $L_{night}$  50 dB(A) (Nacht)**. **Diese Werte sind nicht mit Grenzwerten gleichzusetzen**, die es z.B. dem zuständigen Straßenbaulastträger ermöglichen, Maßnahmen der Lärmsanierung zu ergreifen.

#### 2.3.1. Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-19 / RLS-90

Zwischen dem Berechnungsverfahren CNOSSOS und den Berechnungsverfahren, die außerhalb der Umgebungslärmrichtlinie im **deutschen Lärmschutzrecht** (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 2019 - **LRS-19** / bzw. in der vorherigen Version 1990 - **LRS-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-19 bzw. RLS-90 maßgeblich.

#### 2.3.2. 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<br>(6:00 bis<br>22:00 Uhr) | Nacht<br>(22:00 bis<br>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)

#### 2.3.3. 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 Auslöswerte, die am 01.08.2020 erneut abgesenkt wurden und sich somit weiter an die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge annähern:

### **Auslösewerte der Lärmsanierung**

| Gebietskategorie   | Tag<br>(6:00 bis<br>22:00<br>Uhr) | Nacht<br>(22:00<br>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)                    |

Die Werte werden auf Basis der LRS-19 bestimmt. Weitere Regelungen sind in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97“ aufgeführt.

#### **2.3.4. Lärmsanierung (Land NRW)**

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

### **Auslösewerte der Lärmsanierung**

| Gebietskategorie   | Tag<br>(6:00 bis<br>22:00<br>Uhr) | Nacht<br>(22:00<br>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)                    |

#### **2.3.5. 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<br>(6:00 bis<br>22:00<br>Uhr) | Nacht<br>(22:00<br>bis 6:00<br>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.

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.

### 2.3.6. Umweltbundesamt / WHO

Ziele der Lärmbekämpfung laut Umweltbundesamt:

| Ziel   | L <sub>den</sub> | L <sub>night</sub> |
|--|------------------|--------------------|
| Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen | 65 dB (A)        | 55 dB(A)           |
| Vermeidung erheblicher Belästigungen           | 55 dB(A)         | 45 dB(A)           |
| Vermeidung von Belästigungen                   | 50 dB(A)         | 40 dB (A)          |

Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für die Lärmbelastung durch Straßenverkehr:

- Durchschnittliche Belastung (L<sub>den</sub>)  
Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche Lärmbelastung durch Straßenverkehr einen L<sub>den</sub> von 53 dB(A) nicht zu überschreiten, weil Straßenverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist.
- Nächtliche Dauerschallbelastung (L<sub>night</sub>)  
Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung durch Straßenverkehr einen L<sub>night</sub> von 45 dB(A) nicht zu überschreiten, da nächtlicher Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Dauerschallpegels mit Beeinträchtigungen des Schlafs verbunden ist.

Für die städtebauliche Planung werden üblicherweise die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau“ herangezogen:

| Geltungsbereich  | Orientierungswert tags [dB(A)] <sup>29</sup> | Orientierungswert nachts [dB(A)] <sup>30</sup> |
|--|--|--|
| 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                                     |

<sup>29</sup> 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

<sup>30</sup> bei zwei angegebenen Werten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe-, und Freizeitlärm sowie Geräusche vergleichbarer öffentlicher Betriebe gelten

Quelle: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Dritte Aktualisierung

### 3. Beschreibung des Stadtgebietes

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. 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 (ca. 8.200 / Tag)) 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 Zugsbewegungen nicht erreicht wird.

Da eine Lärmkartierung im Stadtgebiet Arnsberg erfolgte ist bis zum 18. Juli 2024 der bestehende Lärmaktionsplan zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Durch die neuen Berechnungsverfahren haben sich die Betroffenenzahlen wesentlich verändert. Ferner wurden Bereiche auf Grund neuer Verkehrsdaten nicht mehr kartiert (L732, Werler Str.) bzw. neu kartiert (L 735, zwischen der Werler Str. und dem Wohngebiet Moosfelde). Bedingt durch diese wesentliche Änderungen ist der Lärmaktionsplan zu überarbeiten.

**Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet...**

|  | <b>2022 (4. Stufe)</b> | <b>2017 (3. Stufe)</b> |
|--|------------------------|------------------------|
| ... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) <sub>L<sub>den</sub></sub> durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind ( <b>Tag</b> ):     | 6.466                  | 2.108                  |
| ... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) <sub>L<sub>night</sub></sub> durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind ( <b>Nacht</b> ): | 3.661                  | 1.012                  |

Eine aufgegliederte Statistik ist als Anlage 1 beigefügt.

**4.1. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind**

6.466 Personen sind in Arnsberg nach der Lärmkartierung des Landes grundsätzlich durch Lärm belastet. Der Wert von 6.466 Betroffenen ist im Vergleich mit den anderen vom Land NRW kartierten Kommunen (unter 100.000 Einwohner) als hoch einzustufen und liegt im Bereich der oberen 10%.

Hauptlärmquelle ist die **Autobahn A46 / A445** die rechnerisch für **5.466 Betroffene** ursächlich ist. Auf die Fläche des Stadtgebietes bezogen sind durch die Autobahn 18,69 von 193,72 km<sup>2</sup> oder 9,67% des Stadtgebietes betroffen.

Vor diesem Hintergrund ist es nicht verwunderlich, dass im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung 47% der Teilnehmer\*Innen angeben, vom Lärm der Autobahn belastet zu sein.

Im Vergleich dazu sind an den Bundes- und Landesstraßen deutlich weniger Menschen von der Lärmkartierung überhaupt betroffen. An den **Bundes- und Landesstraßen** ist aber der **Anteil und die Zahl der Betroffenen in hohen Pegelbereichen deutlich höher.**

| <b>Betroffene</b>   | <b>Insgesamt</b> | <b>L<sub>den</sub> über 70 dB(A)<br/>(Tag)</b> | <b>L<sub>night</sub> über 60 dB(A)<br/>(Nacht)</b> |
|---------------------|------------------|--|--|
| Autobahn A46 / A445 | 5.466            | 42   | 144  |
| Bundesstraßen       | 518              | 268  | 292  |
| Landesstraßen       | 451              | 86   | 95   |

Eine aufgegliederte Statistik ist als Anlage 1 beigefügt. Einzelwerte bezogen auf einzelne Straßen liegen nicht vor.

**4.2. Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans**

Nach Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs müssen Lärmaktionspläne für alle Bereiche aufgestellt werden, die von der verpflichtenden Lärmkartierung erfasst sind. Die Kartierung erfolgt ab einem Wert von L<sub>den</sub> 55 dB(A) (Tag) bzw. L<sub>night</sub> 50 dB(A) (Nacht).

Ein Lärmaktionsplan soll Lärmprobleme und Lärmauswirkungen, die durch die Lärmkartierung erfasst wurden, regeln bzw. möglichst lösen. Die Umgebungslärmrichtlinie enthält selbst aber keine Grenzwerte. **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.** Für die zuständigen Behörden sind allerdings die Ergebnisse der Lärmkartierung nicht relevant, sondern haben ihre Entscheidungen auf Basis der weiteren bestehenden nationalen Vorgaben zu treffen (vergl. Zif. 2.3).

Grundsätzlich wurden daher im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes alle kartierten Straßenbereiche betrachtet, die sich alle nicht in der Straßenbaulast der Stadt Arnsberg befinden. Im Rahmen der Abstimmung mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern und Straßenverkehrsbehörden wurden prioritär die höher und hoch belasteten Bereiche betrachtet bei denen Maßnahmen unter Berücksichtigung der unter der Zif. 2.3 aufgeführten Werte in Betracht kommen könnten.

#### 4.3. Generelle möglich Maßnahmen(-kombinationen) und deren Wirkung

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

|   |                  |
|---|------------------|
| Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche (im Rahmen der Lärmkartierung wird zunächst von einer intakten Straßenoberfläche ausgegangen) | -2 dB(A)         |
| 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.

#### 4.4. 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 Be-

bauungsplänen 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. neugestaltet. 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.

## 5. Vorhandene Lärmprobleme, Maßnahmenplanung

### 5.1. Bundesautobahn A46 / A445



Hauptlärmquelle in Arnsberg ist die Autobahn A46 / A445 die rechnerisch für 5.466 Betroffene ursächlich ist. Auf die Fläche des Stadtgebietes bezogen sind durch die Autobahn 18,69 von 193,72 km<sup>2</sup> oder 9,67% des Stadtgebietes betroffen.

Der Gesamtwert der Betroffenen ist im Vergleich mit den anderen vom Land NRW kartierten Kommunen (unter 100.000 Einwohner) als hoch einzustufen und liegt im Bereich der oberen 10%.

Schwerpunkte der belasteten Bereiche sind die Ortsteile Neheim und Hüsten. Die Autobahn verläuft hier im direkten Umfeld der Wohnbebauung. Durch die Tallage breitet sich Lärm weit aus. Insbesondere bei der frühen Planung

des Streckenabschnittes zwischen der Abfahrt Neheim und Neheim-Süd, der auf der Trasse einer vorherigen Umgehungsstraße gebaut wurde, wurden nur wenige oder keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

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

In den Ortsteilen werden nach der Lärmkartierung 2022 an Wohnhäusern Werte erreicht von:

| Ortsteil   | Tag / L <sub>den</sub>                                | Nacht / L <sub>night</sub>                              |
|--|---|---|
| Voßwinkel (Bahnhof)  | 55-59dB(A)  | vereinzelt 50-54 dB(A)                                  |
| Bachum<br>(tlw. Überlagerung der Lärmwerte mit parallel verlaufender B7) | 55-59dB(A)  | 50-54 dB(A)   |
| Neheim   | 65-69dB(A)<br>teilweise 70-74dB (A)<br>und ab 75 dB A | 60-64 dB(A)<br>teilweise 65-69 dB(A)<br>und ab 70 dB(A) |
| Hüsten   | 65-69dB(A)<br>vereinzelt 70-74 dB (A)                 | 60-64 dB(A)<br>vereinzelt 65-69 dB(A)                   |
| Bruchhausen  | 55-59dB(A)<br>teilweise 60-64 dB(A)                   | 50-54 dB(A)   |
| Niedereimer  | 55-59dB(A)<br>teilweise 60-64 dB(A)                   | 50-54 dB(A)   |
| Arnsberg   | 60-64dB(A)<br>vereinzelt 65-69 dB(A)                  | 50-54 dB(A)<br>vereinzelt 55-59 dB(A)                   |
| Uentrop  | 60-64dB(A)<br>vereinzelt 65-69 dB(A)                  | 50-54 dB(A)<br>vereinzelt 55-59 dB(A)                   |

|           |                                    |             |
|-----------|------------------------------------|-------------|
| Rumbeck   | 55-59dB(A)                         | -           |
| Oeventrop | 55-59dB(A)<br>teilweise 60-64dB(A) | 50-54 dB(A) |

**Insgesamt belastete Personen:**

| <b>Tag / 24 Stunden</b><br>L <sub>DEN</sub> [dB(A)] | 55-59 | 60-64 | 65-69 | 70-74 | ab 75 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|
| Anzahl der Belasteten Personen                      | 5.466 | 1.653 | 451   | 42    | 10    |

| <b>Nacht</b><br>L <sub>NIGHT</sub> [dB(A)] | 50-54 | 55-59 | 60-64 | 65-69 | ab 70 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|
| Anzahl der Belasteten Personen             | 2.951 | 807   | 144   | 12    | 0     |

**Maßnahmen in der Vergangenheit**

Die Lärmproblematik an der A46, 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.

Im Wohnquartier Neheim-Binnerfeld wurde bereits 2004 von der Stadt Arnsberg auf eigene Kosten der Lärmschutzwall erhöht. Dies erfolgte seinerzeit mit dem Bodenaushub aus einer Renaturierungsmaßnahme.

Durch den damals zuständigen 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.

**Öffentlichkeitsbeteiligung**

Im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes wurden in einer 1. Öffentlichkeitsbeteiligung zusammenfassend vorgebracht:

- ein sehr hohes Verkehrsaufkommen,
- laute Motoren, hohe Abrollgeräusche,
- ein hoher LKW-Anteil (bedingt durch Steinbruchbetriebe) insb. auch in den späten Nachtstunden,
- Pegelspitzen durch laute, schnell fahrende Fahrzeuge / Motorräder,
- insbesondere in den Sommermonaten Lärm durch schnelle Motorradfahrer,
- Übergänge von der Brücke zur festen Fahrbahn die laute Geräusche verursachen,
- allgemein werden Gesundheitsgefahren befürchtet

vorgeschlagen wird:

- Lärmschutzwände,
- ein Tempolimit 100 in beiden Fahrtrichtungen,
- ein Tempolimit (auch 80 km/h) in den Nachtstunden,
- Geschwindigkeitskontrollen,
- weitere Lärminderung durch leiseren Asphalt

## **Maßnahmenplanung**

Der Hauptausschuss der Stadt Arnberg beauftragte die Verwaltung bereits im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes der 3. Stufe die Möglichkeiten einer Lärminderung zu verfolgen, z.B. durch

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

Bereits in der Vergangenheit wurde festgestellt, dass die derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen es nicht ermöglichen konkrete Maßnahmen verbindlich einzufordern.

Zuständig für die Unterhaltung und den Betrieb der Autobahn ist die

### **Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen,**

der auch die Befugnisse für verkehrsrechtliche Anordnungen, für die Erteilung von bestimmten Erlaubnissen und Ausnahmegenehmigungen sowie für Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen für Bundesstraßen in Bundesverwaltung (§ 45 Absatz 11 Satz 2 StVO) übertragen wurden.

Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen teilt in ihrer Stellungnahme vom 02.02.2024 mit:

#### **a) aktiver Lärmschutz**

*„Bei bestehenden Bundesfernstraßen können Lärmschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt werden. Voraussetzung für eine solche Lärmsanierung an Autobahnen ist die Überschreitung der im Gesetz über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans festgelegten Auslösewerte.“ (vergl. Zif 2.3.3.) ....*

*„Die Anspruchsvoraussetzungen der Lärmsanierung sind ebenfalls nach den RLS-19 zu ermitteln und zu beurteilen. Darstellungen in Lärmkarten, die auf der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) basieren, sind aufgrund des nicht vergleichbaren Berechnungsverfahrens nicht geeignet, das Überschreiten der Auslösewerte zur Lärmsanierung zu belegen.*

*Lärmsanierung wird grundsätzlich nach Dringlichkeit im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt. Die Dringlichkeit ist nach dem Grad der Betroffenheit zu beurteilen, insbesondere nach der Stärke der Lärmbelastung der schutzbedürftigen Nutzung, der Anzahl der Betroffenen und der Art des Gebietes. Aktuell befasst sich eine Arbeitsgruppe der Autobahn GmbH damit, für das gesamte Autobahnnetz eine eigene Lärmkartierung auf Basis der RLS-19 als Grundlage für eine solche Dringlichkeitsreihung herzustellen. Aufgrund der Größe des Netzes, der sehr unterschiedlichen Datenverfügbarkeit in den einzelnen Ländern und anderer vorrangiger Aufgaben (insbesondere zum Erhalt der Infrastruktur) ist derzeit nicht absehbar, wann hier mit konkreten Ergebnissen zu rechnen ist.*

*Parallel zur laufenden Bearbeitung der Dringlichkeitsreihung kann Lärmsanierung an bekannten Hotspots im Rahmen der verfügbaren Ressourcen durchgeführt werden. Darüber hinaus wird bei Straßenbaumaßnahmen, die keine wesentliche Änderung*

darstellen, geprüft, ob dort Lärmsanierungsmaßnahmen insbesondere bei der grundhaften Erneuerung umgesetzt werden können.

*Offenporige Asphalte, wie auch andere den Lärm mindernde Beläge, wie z.B. lärmarme Splittmastixasphalte werden bei der Wahl der Deckschicht im Rahmen von grundhaften Erneuerungen der Straße und der damit einhergehenden Betrachtung der Lärmsituation überprüft und bei ermitteltem Erfordernis und technischer Machbarkeit eingebaut.“*

## **b) Geschwindigkeitsbeschränkungen**

*„Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) auf Autobahnen in NRW ist die funktionale Straßenverkehrsbehörde der Autobahn GmbH zuständig. Die Entscheidung für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007. Maßgebend ist die Berechnungsvorschrift nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90. Diese Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ist stets eine Einzelfallentscheidung. Die in Ihrem Schreiben genannten Maßnahmenvorschläge enthalten keine Nachweise der Anspruchsvoraussetzungen, der Wirksamkeit oder der Verhältnismäßigkeit. Damit sind die Voraussetzungen für eine Umsetzung nach dem geltenden Fachrecht nicht erfüllt.“*

## **Bewertung der Stellungnahme**

### **zu a) aktiver Lärmschutz**

Nach einer vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) zur Verfügung gestellten gesonderten Vergleichsberechnung der Lärmkarten auf Basis der RLS-90 (zur Lärmkartierung der 3. Stufe) werden Werte von 65 dB(A) zwischen 6-22 Uhr / Tag bzw. 55 dB(A) zwischen 22-6 Uhr / Nacht an einzelnen Wohnhäusern überschritten, sodass Maßnahmen grundsätzlich möglich sind.

Da die Werte nur an einzelnen Wohnhäuser überschritten werden, wird vom Straßenbaulträger in einer Kosten-/Nutzenanalyse die wirtschaftlichere Maßnahme, wie die Förderung von Lärmschutzfenstern (passiver Lärmschutz) an Einzelobjekten gewählt.

Die breite Belastung durch Verkehrslärm in niedrigeren Pegelbereichen spielt auf Basis dieser haushaltsrechtlichen Regelung für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen keine Rolle.

### **zu b) 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, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort [auf Basis der RLS-90] die unter Zif. 2.3.5 aufgeführten Richtwerte überschreitet. Sofern diese Lärmwerte überschritten werden, müssen durch straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen zusätzlich bestimmte Pegelminderungen erreicht werden können. Nach den für die Lärmvorsorge entwickelten Berechnungsvorschriften können ab einer berechneten Differenz von 2,1 dB (A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein.

Die Stadt Arnsberg hat das Ing. Büro Dräger Akustik beauftragt ergänzende schalltechnische Berechnungen zu erstellen, um die zu erwartende Auswirkung einer Geschwindigkeitsbeschränkung für die A445/A46 zu ermitteln. Dabei sollten die zu erwartenden Emissionspegelminderungen auf der Grundlage der aktuellsten Bundesverkehrszählung 2021 ermittelt werden.

Das Ing. Büro Dräger Akustik kommt in seiner Stellungnahme vom 14.03.2024 zu dem Ergebnis, dass mit einer Beschränkung auf 100 km/h Pegeländerung in Höhe von -1,6 bis -1,9 dB tags bzw. von -1,0 bis -1,4 dB nachts zu erwarten sind. Erst bei einer Beschränkung auf 80 km/h sind Pegeländerung in Höhe von -2,5 bis -3,0 dB tags bzw. von -1,5 bis -2,1 dB nachts zu erwarten.

Die Mindestabsenkung des Richtwertes wird durch eine Geschwindigkeitsreduzierung 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.

Auch hier spielt die breite Lärmbelastung in niedrigeren Pegelbereichen keine Rolle. Auch Lärmpegelspitzen durch einzelne schnell fahrende PKW's / Motorräder haben keine Auswirkung, da der Effekt durch die Mittelung der Pegelbelastung rechnerisch geglättet wird.

#### **Maßnahmenfestsetzung**

In einem Lärmaktionsplan können Maßnahmen nur im Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger festgesetzt werden, der hierfür derzeit keine Möglichkeiten sieht. 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 die Autobahn GmbH des Bundes (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.

Unabhängig vom Lärmaktionsplan können die Grundstückseigentümer beim Straßenbaulastträger – der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen - 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.

#### **Problembereich Wohngebiet Hude Bruchhausen / Hude Nedereimer**

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmkartierung erfolgten Eingaben bezüglich 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 hier an Wohngebäuden Werte von 55-59dB(A), teilweise 60-64 dB(A) bzw. 50-54 dB(A) (nachts) erreicht. Im Rahmen der Lärmkartierung wurde die Schutzfunktion des Waldes nicht eingerechnet.

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 Rüggenstiepen 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.

Eine vergleichsweise Eingabe erfolgte zum Bereich „Hude Nedereimer“. Dieser Bereich ist vergleichbar zu betrachten. Die Vorgaben der Bebauungspläne werden eingehalten.

## 5.2. Bundesstraßen

### Insgesamt belastete Personen

| Tag / 24 Stunden<br>$L_{DEN}$ [dB(A)] | 55-59 | 60-64 | 65-69 | 70-74 | ab 75 |
|---------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Anzahl der Belasteten Personen        | 518   | 252   | 279   | 268   | 9     |

| Nacht<br>$L_{NIGHT}$ [dB(A)]   | 50-54 | 55-59 | 60-64 | 65-69 | ab 70 |
|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Anzahl der Belasteten Personen | 291   | 277   | 292   | 19    | 0     |

### 5.2.1. B7

#### 5.2.1.1. B7 Voßwinkel, Voßwinkeler Str.



Nach der Lärmkartierung 2022 werden entlang der Voßwinkeler Str. an Wohnhäusern durchgängig Werte von  $L_{den}$  70-74dB(A) (Tag) bzw. ein  $L_{night}$  von 60-64 dB(A) (Nacht) erreicht. Im Bereich Dorfmitte vereinzelt auch ab 75 dB (A) (Tag) bzw. 65-69 dB (A) (nachts).

### Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes wurden in einer 1. Öffentlichkeitsbeteiligung zusammenfassend vorgebracht:

- starker Verkehrslärm wochentags durch Durchgangsverkehr / am Wochenende Ausflugsverkehr

vorgeschlagen wird:

- Ortsumgehung
- Tempo 30
- Geschwindigkeitkontrollen
- Durchfahrtsverbot für LKW
- Flüsterasphalt
- Förderung passiver Lärmschutz (z.B.: Lärmschutzfenster)

### Maßnahmenplanung

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

Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort [auf Basis der RLS-90] die unter Zif. 2.3.5 aufgeführten Richtwerte überschreitet.

Auch nach einer vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) zur Verfügung gestellten gesonderten Vergleichsberechnung der Lärmkarten auf Basis der RLS-90 (zur Lärmkartierung der 3. Stufe) werden Werte 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.

Sofern diese Lärmwerte überschritten werden, müssen durch straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen zusätzlich bestimmte Pegelminderungen erreicht werden können. Nach den für die Lärmvorsorge entwickelten Berechnungsvorschriften können ab einer berechneten Differenz von 2,1 dB (A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein.

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 14.03.2024).

Nach Mitteilung der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Arnsberg bedürfen geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen aufgrund von Lärm der Anhörung durch die Bezirksregierung Arnsberg. Diese prüft ob die Richtwerte gem. RLS-90 eingehalten werden oder ob diese überschritten werden. Hierfür ist die Lärmkartierung vom Land NRW 2017 ausschlaggebend. Die nach dieser Darstellung in Frage kommende Straßen sind u.a. die B7 Voßwinkeler Straße in 59757 Arnsberg-Voßwinkel. Aufgrund der starken Ausprägungen der dargestellten Lärmspitzen in den genannten Straßen fordert die Stadt- und Verkehrsplanung der Stadt Arnsberg eine flächendeckende Temporeduzierung auf Tempo 30. **Auf Grundlage der bestehenden Daten wird seitens der Straßenverkehrsbehörde Arnsberg ein entsprechendes Anhörungsverfahren bei der zuständigen Bezirksregierung Arnsberg zwecks Umsetzung einer gedachten Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 eingeleitet.** Sobald das entsprechende Anhörungsverfahren beendet wurde ordnet die Straßenverkehrsbehörde auf Grundlage der Anhörung und der vorliegenden Daten eine entsprechende Reduzierung auf eine Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h an.

Andere mögliche Maßnahmen werden an dieser Stelle nicht gesehen. Eine Ortsumgehung bzw. ein Lückenschluss der A46 / B7n würde nach Einschätzung der Verwaltung zusätzlichen Verkehr in die Region ziehen. Somit wäre auch eine Zunahme der Verkehrslärmbelastung zu erwarten (vergl. Drs. 48/2022). Die rechtlichen Voraussetzungen für ein Durchfahrtsverbot für LKW sind nicht gegeben. Der Einbau von „Flüsterasphalt“ könnte erst bei der Erneuerung der Straße geprüft werden.

#### **Maßnahmenfestsetzung**

Zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken Betroffener ist im weiteren Verfahren die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30) möglichst für die gesamte Ortsdurchfahrt in Voßwinkel zu prüfen. Hierzu führt die Stadt Arnsberg (als Straßenverkehrsbehörde) ein entsprechendes Verfahren zur Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung weiter.

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.

#### **5.2.1.2. B7 Bachum, Am Hasbach / Rolandsbogen**



Nach der Lärmkartierung 2022 werden Werte von  $L_{den}$  70-74dB(A) (Tag) bzw. ein  $L_{night}$  von 60-64 dB(A) (Nacht) erreicht. Nach der Lärmkartierung sind gleichzeitig Überlagerungen der Lärmwerte mit der parallel verlaufender A445 vorhanden.

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 Arnberg (RXA) ist geplant den freien Rechtsabbieger in diesem Knotenpunkt zurückzubauen. Dies wird zu einer Geschwindigkeitsreduzierung des PKW Verkehrs führen.

#### **5.2.1.3. B7 Bachum, Neheimer Str.**

Nach der Lärmkartierung 2022 werden Werte von  $L_{den}$  60-64dB(A) (Tag) bzw. ein  $L_{night}$  von 50-54 dB(A) (Nacht) erreicht. Stellenweise werden auch Werte 65-69 dB (A) (Tag) bzw. 55-59 dB (A) (nachts) erreicht. Nach der Lärmkartierung sind gleichzeitig Überlagerungen der Lärmwerte mit der parallel verlaufender A445 vorhanden.

In diesen Abschnitten ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h, vorhanden und in den Berechnungen berücksichtigt worden. Weitere umsetzbare Maßnahmenoptionen werden 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.

#### 5.2.1.4. B7 Neheim, Höhe Im Ohl

Nach der Lärmkartierung 2022 werden Werte von  $L_{den}$  60-64dB(A) (Tag) bzw. ein  $L_{night}$  von 50-54 dB(A) (Nacht) erreicht. In diesen Abschnitt sind bereits auch Geschwindigkeitsbegrenzung vorhanden. Weitere umsetzbare Maßnahmenoptionen werden nicht gesehen.

#### 5.2.2. B229

##### 5.2.2.1. B229n Hüsten

Nach der Lärmkartierung 2022 werden entlang der B229n an Wohnhäusern Werte von  $L_{den}$  55--59dB(A) (Tag) bzw. ein  $L_{night}$  von 50-54 dB(A) (Nacht) erreicht.

Bereits nach der Freigabe im Okt. 2008 beklagten Anwohner eine neue Lärmbelastung durch die B 229n im Bereich des Wohngebietes „Mühlenberg“ und forderten eine Erweiterung der Lärmschutzeinrichtungen. Nach der Freigabe der Straße ist der Sachverhalt wiederholt erörtert und geprüft worden. Zur Lärminderung wurde in einem Streckenabschnitt bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h festgesetzt. Die Stadt Arnsberg wird hier weiter auf Maßnahmen drängen.

##### 5.2.2.2. B229 Müschede, Rönkhausener Str.



Nach der Lärmkartierung 2022 werden entlang der Rönkhausener Str. an Wohnhäusern Werte von  $L_{den}$  70-74dB(A) (Tag) bzw. ein  $L_{night}$  von 60-64 dB(A) (Nacht) erreicht. Stellenweise werden auch Werte ab 75 dB (A) (Tag) bzw. 65-69 dB (A) (nachts) erreicht.

#### Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes wurden in einer 1. Öffentlichkeitsbeteiligung zusammenfassend vorgebracht:

- hohe Verkehrsbelastung, insbesondere LKW-Verkehr
- erhöhte Verkehrsbelastung (LKW) seit Schließung der Rahmedetalbrücke
- erhöhter LKW-Verkehr bereits seit Einführung der Streckenmaut (Umfahrung)
- viel LKW-Verkehr durch Steinbrüche / hohe Staubbelastung
- überhöhte Geschwindigkeit, insbesondere auf den langen, geraden Strecken
- Schlafmangel / gesundheitliche Beeinträchtigung befürchtet
- Straßenschäden verursachen zusätzlichen Lärm
- Motorradfahrer am Wochenende / Ausflugsverkehr

vorgeschlagen wird:

- komplette Ortsdurchfahrt Tempo 30

- fest installierte Radaranlage für jede Fahrtrichtung
- Fahrbahnsanierung mit Flüsterasphalt
- Ortseingang aus Richtung Hachen sollte eine Durchfahrtsverengung eingebaut werden, der den Verkehr herunterbremst
- Rückbau der Bushaltestellen, so dass der Bus auf der Straße stehen bleibt und der Verkehr hierdurch verlangsamt

### **Maßnahmenplanung**

Der Landesbetrieb Straßen.NRW plant derzeit eine Sanierung der Ortsdurchfahrt. Derzeit ist kein konkreter weiterer Zeitplan abzuschätzen. Die Maßnahme wirkt sich positiv auf die Lärmbelastung aus.

Neben der Sanierung der Ortsdurchfahrt sollen im Rahmen des barrierefreien Haltestellenausbaus 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.

Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort [auf Basis der RLS-90] die unter Zif. 2.3.5 aufgeführten Richtwerte überschreitet.

Nach einer vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) zur Verfügung gestellten gesonderten Vergleichsberechnung der Lärmkarten auf Basis der RLS-90 (zur Lärmkartierung der 3. Stufe) werden Werte 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.

Sofern diese Lärmwerte überschritten werden, müssen durch straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen zusätzlich bestimmte Pegelminderungen erreicht werden können. Nach den für die Lärmvorsorge entwickelten Berechnungsvorschriften können ab einer berechneten Differenz von 2,1 dB (A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein.

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 14.03.2024).

Nach Mitteilung der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Arnsberg *bedürfen geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen aufgrund von Lärm der Anhörung durch die Bezirksregierung Arnsberg. Diese prüft ob die Richtwerte gem. RLS-90 eingehalten werden oder ob diese überschritten werden. Hierfür ist die Lärmkartierung vom Land NRW 2017 ausschlaggebend. Die nach dieser Darstellung in Frage kommende Straßen sind u.a. die Rönkhauser Straße in 59757 Arnsberg OT Müschede. Aufgrund der starken Ausprägungen der dargestellten Lärmspitzen in den genannten Straßen fordert die Stadt- und Verkehrsplanung der Stadt Arnsberg eine flächendeckende Temporeduzierung auf Tempo*

**30. Auf Grundlage der bestehenden Daten wird seitens der Straßenverkehrsbehörde Arnsberg ein entsprechendes Anhörungsverfahren bei der zuständigen Bezirksregierung Arnsberg zwecks Umsetzung einer gedachten Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 eingeleitet.** Sobald das entsprechende Anhörungsverfahren beendet wird ordnet die Straßenverkehrsbehörde auf Grundlage der Anhörung und der vorliegenden Daten eine entsprechende Reduzierung auf eine Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h an.

Andere mögliche Maßnahmen werden an dieser Stelle nicht gesehen.

#### **Maßnahmenfestsetzung**

Zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken Betroffener ist im weiteren Verfahren die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30) möglichst für die gesamte Ortsdurchfahrt in Müschede zu prüfen. Hierzu führt die Stadt Arnsberg (als Straßenverkehrsbehörde) ein entsprechendes Verfahren zur Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung weiter. 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.

#### **5.2.2.3. B229 Müschede, außerhalb der Ortsdurchfahrt**

Im weiteren Verlauf in Fahrtrichtung Hachen gibt es Forderungen die Geschwindigkeit außerhalb der Ortsdurchfahrt zu reduzieren auch da hier kein Fußweg entlang der Straße vorhanden ist. Derzeit plant der Landesbetrieb Straßen.NRW den Bau eines gemeinsamen Geh-/Radweges entlang der B229 zwischen den Orten Sundern-Reigern und Arnsberg-Müschede außerhalb der festgesetzten Ortsdurchfahrten. Die Planung befindet sich momentan in der Leistungsphase II (Variantenuntersuchung). Sobald die Variantenuntersuchung abgeschlossen ist wird die weitere Vorgehensweise festgelegt. Derzeit ist kein konkreter weiterer Zeitplan abzuschätzen.

#### **5.2.2.4. B229 Arnsberg, Ruhrstr. zwischen Grimmestr. / Altstadtunnel / Jägerbrücke**



Nach der Lärmkartierung 2022 werden entlang der Strecke Ruhrstr. und Jägerbrücke Werte von  $L_{den}$  70-74dB(A) (Tag) bzw. ein  $L_{night}$  von 60-64 dB(A) (Nacht) erreicht. Vereinzelt werden auch Werte über 75 dB (A) (Tag) bzw. 65-69 dB (A) (nachts) erreicht.

Die Verkehrsführung in diesem Bereich ist aktuell durch die halbseitige Sperrung der Mairenbrücke betroffen. Ein Brückenneubau wird derzeit geplant. Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen aus diesem Grund zunächst zurückgestellt werden.

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.

### 5.3. Landesstraßen

#### Insgesamt belastete Personen

| Tag / 24 Stunden<br>L <sub>DEN</sub> [dB(A)] | 55-59 | 60-64 | 65-69 | 70-74 | ab 75 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|
| Anzahl der Belasteten Personen               | 451   | 440   | 176   | 86    | 0     |

| Nacht<br>L <sub>NIGHT</sub> [dB(A)] | 50-54 | 55-59 | 60-64 | 65-69 | ab 70 |
|-------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Anzahl der Belasteten Personen      | 448   | 175   | 95    | 0     | 0     |

#### 5.3.1. L544 Hüsten, Autobahnabfahrt Neheim-Süd - Rathausplatz – Kleinbahnstr.

Nach der Lärmkartierung 2022 werden durchgängig Werte von L<sub>den</sub> 70-74dB(A) (Tag) bzw. ein L<sub>night</sub> von 60-64 dB(A) (Nacht), vereinzelt auch ab 75 dB (A) (Tag) bzw. 65-69 dB (A) (nachts) erreicht. Wohnhäuser grenzen nicht direkt an und sind im Pegelbereich 55-64 dB (A) (Tag) ) bzw. 50-54 dB (A) (nachts) betroffen, wobei die Autobahn A46 den Lärm hier als weitere Quelle überlagert. Da keine Wohnhäuser betroffen sind, werden keine Maßnahmen geplant.

#### 5.3.2. L682 Hüsten, Holzener Weg / L544 Herdringer Weg



Nach der Lärmkartierung 2022 werden an Wohnhäusern durchgängig Werte von L<sub>den</sub> 70-74dB(A) (Tag) bzw. ein L<sub>night</sub> von 60-64 dB(A) (Nacht), vereinzelt auch ab 75 dB (A) (Tag) bzw. 65-69 dB (A) (nachts) erreicht.

#### Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes wurden in einer 1. Öffentlichkeitsbeteiligung zusammenfassend vorgebracht:

- viel LKW-Verkehr (Kiesbomber, Zufahrt zur Wiebelsheide Industriegebiet)
- Viel LKW-Verkehr gerade in den frühen Morgenstunden
- zu hohe Geschwindigkeit auch LKW's und PKW's
- Straßenschäden (auch Gulli- Kanaldeckel, Straßenaufbrüche) verursachen weitere Lärmbelästigung

vorgeschlagen wird:

- Geschwindigkeitseinschränkung,
- Verkehrsüberwachung
- Weiterbau der A46
- keine weitere Umleitung von Straßenverkehr
- LKW-Verkehr einschränken

### **Maßnahmenplanung**

Eine Umleitung des Verkehrs z.B. ein Lückenschluss der A46 / B7n würde nach Einschätzung der Verwaltung zusätzlichen Verkehr in die Region ziehen. Somit wäre insgesamt eine Zunahme der Verkehrslärmbelastung zu erwarten (vergl. Drs. 48/2022). Die rechtlichen Voraussetzungen für ein Durchfahrtsverbot für LKW sind nicht gegeben. Hinweise auf vorhandene Straßenschäden wurde an die zuständigen Stellen weitergeleitet.

Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort [auf Basis der RLS-90] die unter Zif. 2.3.5 aufgeführten Richtwerte überschreitet.

Nach einer vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) zur Verfügung gestellten gesonderten Vergleichsberechnung der Lärmkarten auf Basis der RLS-90 (zur Lärmkartierung der 3. Stufe) werden Werte 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.

Sofern diese Lärmwerte überschritten werden, müssen durch straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen zusätzlich bestimmte Pegelminderungen erreicht werden können. Nach den für die Lärmvorsorge entwickelten Berechnungsvorschriften können ab einer berechneten Differenz von 2,1 dB (A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein.

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. 2,6 [dB] Nacht reduziert werden (Ingenieurbüro DRAEGER AKUSTIK, Verkehrslärmberechnungen für unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten vom 14.03.2024).

Nach Mitteilung der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Arnsberg *bedürfen geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen aufgrund von Lärm der Anhörung durch die Bezirksregierung Arnsberg. Diese prüft ob die Richtwerte gem. RLS-90 eingehalten werden oder ob diese überschritten werden. Hierfür ist die Lärmkartierung vom Land NRW 2017 ausschlaggebend. Die nach dieser Darstellung in Frage kommende Straßen sind u.a. der Holzener Weg, OT Hüsten. Aufgrund der starken Ausprägungen der dargestellten Lärmspitzen in den genannten Straßen fordert die Stadt- und Verkehrsplanung der Stadt Arnsberg eine flächendeckende Temporeduzierung auf Tempo 30. **Auf Grundlage der bestehenden Daten wird seitens der Straßenverkehrsbehörde Arnsberg ein entsprechendes Anhörungsverfahren bei der zuständigen Bezirksregierung Arnsberg zwecks Umsetzung einer gedachten Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 eingeleitet.** Sobald das entsprechende Anhörungsverfahren beendet wurde ordnet die Straßenverkehrsbehörde auf Grundlage der Anhörung und der vorliegenden Daten eine entsprechende Reduzierung auf eine Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h an.*

Andere mögliche Maßnahmen werden an dieser Stelle nicht gesehen.

### **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 führt die Stadt Arnsberg (als Straßenverkehrsbehörde) ein entsprechendes Verfahren zur Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung weiter. 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.

### **5.3.3. L682 Holzen, Hönnetalstraße**

Der Straßenabschnitt wurde im Rahmen der Lärmkartierung nicht berücksichtigt, da die maßgebliche Verkehrsbelastung zu gering ist. Im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes wurden in einer 1. Öffentlichkeitsbeteiligung zusammenfassend vorgebracht:

- Überhöhte Geschwindigkeiten sowie Schwerlastverkehr der, insbesondere in den frühen Morgenstunden, mit überhöhter Geschwindigkeit über abgesackte Kanaldeckel fährt. Gerade bei Leerfahrten tritt eine große Lärmbelästigung auf.
- Maßnahmen zur Einhaltung der Durchfahrtsgeschwindigkeit

In diesen Abschnitten ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für Fahrzeuge über 3,5t vorhanden. Für die Überwachung der Höchstgeschwindigkeit ist die Polizei bzw. der Hochsauerlandkreis zuständig. Die Hinweise werden weitergeleitet.

### **5.3.4. L745 Neheim, Höhe Moosfelde – Höhe Möhneufer**

Nach der Lärmkartierung 2022 werden ausgehend von der L 745 an der Straße Möhneufer und im weiteren Verlauf an der Eschenstr. und Ahornstr. Werte von  $L_{den}$  65-69dB(A) (Tag) bzw. ein  $L_{night}$  von 55-59 dB(A) (Nacht) erreicht.

### **Öffentlichkeitsbeteiligung**

Im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes wurden in einer 1. Öffentlichkeitsbeteiligung zusammenfassend vorgebracht:

- sehr unterschiedliche Geschwindigkeitsregelungen (50/70/100) für wenige hundert Meter. Viele Fahrzeuge beschleunigen stark mit entsprechender Lärmbelästigung.
- Fahrzeuge mit lautem Motor/Raser
- Gerade im Sommer erhöhtes Verkehrsaufkommen durch PKW und vor allem durch Motorräder auf dem Weg zum Möhnensee.

vorgeschlagen wird:

- Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 bzw. 70 kmh
- Ortsausgangsschild versetzen
- Radarkontrolle, reduziertes Tempo ab 18 Uhr
- Bau einer Lärmschutzwand

## **Maßnahmenplanung**

Derzeit besteht von der Kreuzung Werler Str. bis zum Ortsausgangsschild innerorts eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h, nachfolgend außerorts 100 km/h. In der Gegenrichtung wurde vorgelagert zum Orsteingangsschild eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h festgesetzt.

In Richtung Niedersense besteht ab der Kreuzung Graf-Gottfried-Str. eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Bereits kurz nach der Kreuzung Moosfelder Bogen wird die Geschwindigkeitsreduzierung aufgehoben (100 km/h).

Der Straßenabschnitt war im Rahmen der vorherigen Lärmkartierung 2017 (3. Stufe) nicht enthalten, da damals die maßgeblichen Verkehrswerte nicht erreicht wurden. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung zur 2. Stufe wurde zur möglichen Entlastung der Grundstücke an der Ahornstr. von Seiten der Stadt Arnsberg bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 auf 70 km/h im Bereich zwischen der Straße Moosfelder Bogen und dem Aupketalparkplatz vorgeschlagen. Mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW konnte damals ein notwendiges Einvernehmen über weitere Maßnahmen nicht erzielt werden.

Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort [auf Basis der RLS-90] die unter Zif. 2.3.5 aufgeführten Richtwerte überschreitet. Für diesen Bereich ist eine Kartierung Basis der RLS-90 nicht vorhanden.

Allerdings könnte durch

- eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 70 km/h könnten auf Basis einer Vergleichsberechnung die Emissionspegel um 3,0 [dB] Tag bzw. 2,7 [dB] Nacht reduziert werden (Ingenieurbüro DRAEGER AKUSTIK, Verkehrslärmberechnungen für unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten vom 14.03.2024) bzw.
- eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h könnten auf Basis einer Vergleichsberechnung die Emissionspegel um 2,4 [dB] Tag bzw. 2,3 [dB] Nacht reduziert werden (Ingenieurbüro DRAEGER AKUSTIK, Verkehrslärmberechnungen für unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten vom 14.03.2024).

Die Lärmbelastung könnte durch die Versetzung der Ortseingangsschilder, vorgelagerten Geschwindigkeitsbeschränkungen oder eine Vereinheitlichung der Geschwindigkeitsregelungen reduziert werden.

Die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Arnsberg verweist auf das aktuell laufende Gesetzgebungsverfahren für die neue Straßenverkehrsordnung (Aktualisierung der StVG am 14.06.24 beschlossen; Inkraftsetzung erfolgt noch; StVO muss noch erfolgen) nachdem es den Kommunen erleichtert wird, aus städteplanerischer Sicht sowie aus Lärmschutzgesichtspunkten Geschwindigkeitsreduzierungen anzuordnen. Das laufende Gesetzgebungsverfahren sollte zunächst abgewartet werden. Gem. aktueller Rechtsgrundlage und der dazu gehörigen RLS-90 Lärmkartierung liegen keine weiteren Straßen in der Lärmschutzbegutachtung vom Land NRW. Da diese, nach aktueller Rechtsprechung zwingend erforderlich ist, kann ohne eine neue Vorschriftenlage momentan keine weitere Geschwindigkeitsreduzierung durchgeführt werden.

Eine Neubewertung erfolgt nach Inkrafttreten der geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen.

Andere Maßnahmen wie Lärmschutzwände können nicht eingefordert werden, da die Lärmwerte auf Basis der LRS-19 unterhalb der Schwellenwerte liegen (vergl. Zif. 2.3.4 Lärmsanierung (Land NRW))

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.

### **5.3.5. L732 Neheim, zwischen Werler Str. und Autobahnauffahrt Neheim**

Nach der Lärmkartierung 2022 werden ausgehend von diesem Straßenabschnitt an der Mendener Str. / Möhnepforte bzw. gegenüberliegend an der Ackerstr an Wohnhäusern Werte von  $L_{den}$  von 65-69 dB(A) (Tag) bzw. ein  $L_{night}$  von 55-59 dB(A) (Nacht) erreicht. Hierbei existieren allerdings auch Überlagerung des Lärms von der A445/A46.

#### **Öffentlichkeitsbeteiligung**

Im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes wurden in einer 1. Öffentlichkeitsbeteiligung zusammenfassend vorgebracht:

- Ständige, laute Verkehrsgeräusche, kein Lärmschutz

vorgeschlagen wird:

- Lärmschutz
- komplette Ortsdurchfahrt Tempo 30

#### **Maßnahmenplanung**

In diesem Straßenabschnitt besteht bereits eine Geschwindigkeitsreglung von 50 km/h. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (weitere Geschwindigkeitsbeschränkungen) zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (vergl. Zif. 2.3.5) oder z.B. Lärmschutzwände (vergl. Zif. 2.3.4) können nicht eingefordert werden, da die Lärmwerte auf Basis der LRS-19 bzw. LRS 90 nicht erreicht werden.

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.

### 5.3.6. L732 Neheim, Werler Str.



Entgegen der vorherigen Lärmkartierung wurde die Straße im Rahmen der aktuellen 4. Stufe nicht mehr berücksichtigt, da ein Verkehrswert von 5.632 Fahrzeugen / Tag zu Grunde gelegt wurde und diese damit unterhalb des maßgeblichen Schwellenwertes liegt. Auch bei der Bundesverkehrszählung 2021 wurde nur ein Wert von 5.342 Fahrzeugen erfasst.

Die Straße wird derzeit saniert. Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen aus diesem Grund zunächst zurückgestellt werden und ggf. zu einem späteren Zeitpunkt erneut geprüft werden.

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.

### 5.3.7. L735 Wennigloh, Müssenbergr. (Ortsausgang Hachen)

Die Straße wurde im Rahmen der Lärmkartierung nicht berücksichtigt, da diese unterhalb der maßgeblichen Verkehrswerte liegt.

#### Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes wurden in einer 1. Öffentlichkeitsbeteiligung zusammenfassend vorgebracht:

- An der Straßenverengung fangen Fahrzeuge nach der Fußgängerampel an, auf über 50 km/h zu beschleunigen. Entgegenkommende Fahrzeuge rechnen nicht mit der überhöhten Geschwindigkeit und fahren in die Fahrbahnverengung. Dadurch wird hier sehr viel gehupt. Oft stehen LKWs voreinander, da ein Fahrzeug zu früh in die Verengung gefahren ist.
- Motorradfahrer neigen dazu nach der Ampel "richtig aufzudrehen".

vorgeschlagen wird:

- Tempo 30 von Fußgängerampel bis Fahrbahnverengung - in beiden Richtungen auch wegen der Bushaltestelle Sinn. Hier steigen täglich (Grund-)Schulkinder ein- und aus.

Die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Arnberg verweist auf das aktuell laufende Gesetzgebungsverfahren für die neue Straßenverkehrsordnung (Aktualisierung der StVG

am 14.06.24 beschlossen; Inkraftsetzung erfolgt noch; StVO muss noch erfolgen) nachdem es den Kommunen erleichtert wird, aus städteplanerischer Sicht sowie aus Lärmschutzgesichtspunkten Geschwindigkeitsreduzierungen anzuordnen. Das laufende Gesetzgebungsverfahren sollte zunächst abgewartet werden. Gem. aktueller Rechtsgrundlage und der dazu gehörigen RLS-90 Lärmkartierung liegen keine weiteren Straßen in der Lärmschutzbegutachtung vom Land NRW. Da diese, nach aktueller Rechtsprechung zwingend erforderlich ist, kann ohne eine neue Vorschriftenlage momentan keine weitere Geschwindigkeitsreduzierung durchgeführt werden.

Eine Neubewertung erfolgt nach Inkrafttreten der geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen.

## 5.4. Gemeindestraßen

Auf Basis der EU-Umgebungslärmrichtlinie werden im Stadtgebiet Arnsberg nur Bundesfernstraßen und Landesstraßen jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 8.200 / Tag) 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/umgebungs-laerm>

Im Rahmen der Bundesverkehrszählung 2015 und 2021 wurden an Gemeindestraßen mit wahrscheinlich mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 8.200 / Tag) auf Kosten der Stadt erneut zusätzliche Zählstellen eingerichtet.

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)

### Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes wurden in einer 1. Öffentlichkeitsbeteiligung an den nachfolgend aufgeführten Straßen zusammenfassend vorgebracht:

- **Arnsberger Str. (Hüsten / Bruchhausen)**

Bereich der Arnsberger Straße (nicht die Bruchhausener Straße). Auf dieser ist in der Fahrtrichtung Hüsten innerhalb der geschlossenen Ortschaft Bruchhausen die grundsätzlich geltende erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h aufgehoben. Es gilt dort innerhalb der geschlossenen Ortschaft in dieser Fahrtrichtung 60 km/h als erlaubte Höchstgeschwindigkeit. Diese Verkehrsregelung ist für mich und meine Nachbarn Thomas-Mann-Weg xxx die wir unsere Terrassen bzw. Balkone und Gärten zur Arnsberger Straße hin haben vollkommen unverständlich. Durch die Beschleunigungen von 50 km/h auf 60 km/h und oft darüber hinaus entsteht eine enorme Verkehrslärmbelastung.

Vorschlag:

Diese starke Verkehrslärmbelastung ließe sich jedoch mildern, indem hier 50 km/h als erlaubte Höchstgeschwindigkeit festgesetzt würde. Das Problem ist weniger die zur Zeit erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h als vielmehr die Lärmverursachung durch die Beschleunigung.

Bewertung/Prüfung:

Die Anregung wird aktuell im AK Verkehrssicherheit überprüft.

- **Bahnhofstr. (Hüsten)**

24 Stunden am Tag donnern schwere LkW durch die Schlaglöcher. Die Lärmbelastigung wird durch den alten Straßenbelag nicht besser.

Vorschläge:

Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h, ein Nachtfahrverbot

Bewertung/Prüfung:

Der Neubau der Bahnhofstraße im Abschnitt von Grabenstraße bis Röhrbrücke befindet sich derzeit in der Planungsphase. Die Umsetzung ist für 2025 bis Mitte / Ende 2027 geplant. Die rechtlichen Voraussetzungen für ein Durchfahrtsverbot für LKW sind nicht gegeben.

- **Mendener Str. (Neheim)**

massiver Verkehr, grösstenteils zu schnell

Vorschläge:

Verkehrsberuhigung mit Schwellen auf der Fahrbahn

Anliegerstrasse zwischen Gransauplatz und Ohlbrücke.

Bewertung/Prüfung:

Die Überwachung der Geschwindigkeitsregelungen obliegt der Polizei bzw. dem Hochsauerlandkreis. Der Hinweis wird weitergeleitet. Die Möglichkeit den Bereich als Anliegerstraße auszuweisen wird nicht gesehen.

- **Goethestraße/Graf - Gottfried – Straße (Neheim)**

LKW's die innerstädtische Straße wahrscheinlich wegen der LKW Maut und um den kürzeren Weg über Sundern in den MK zu nutzen.

Vorschläge:

Ampelschaltungen überprüfen

Innerörtlich Tempo 30

Bewertung/Prüfung:

An diesen Straßen ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50km/h festgesetzt, da sie Teil des innerstädtischen Vorrangnetzes sind. Eine allgemeine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h ist derzeit rechtlich nicht möglich. (Vergl. nachfolgender Hinweis zu Geschwindigkeitsregelungen).

- **Stembergstr. (Neheim)**

Zu stark frequentiert (Autobahnauffahrt), Verkehr zu schnell

Vorschläge

Tempo 30 für die gesamte Innenstadt

Entzerrung des Autoverkehrs in der Innenstadt insgesamt

Bewertung/Prüfung:

Siehe nachfolgender Hinweis zu Geschwindigkeitsregelungen.

- **Hellefelder Str. (Arnsberg)**

Durch viele LKWs, die die Papierfabrik anfahren bzw. verlassen, entteht eine starke Lärmbelastigung

Vorschläge:

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auch im Bereich der Seniorenwohnanlage / Hellefelder Str. 70 wie sie bereits in Höhe der Schule besteht.  
Sanierung der Straße

Bewertung/Prüfung:

Der Vorschlag wurde bereits geprüft und befindet sich in der Umsetzung.

• **Öffentlichkeitsbeteiligung Innenstadt allgemein**

Autorennen, vor allem im Sommer mit Einbruch der Dunkelheit.

Vorschlag:

Geltenden Regeln durch zu setzen

Bewertung/Prüfung:

Die Überwachung der Geschwindigkeitsregelungen obliegt der Polizei bzw. dem Hochsauerlandkreis. Der Hinweis wird weitergeleitet.

## **Geschwindigkeitsbeschränkungen**

Die Festsetzung von weiteren Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen ist rechtlich nur eingeschränkt möglich. Im Vergleich zu den Bundes- bzw. Landesstraßen ist die Verkehrsbelastung bzw. der Schwerlastverkehr in der Regel geringer, sodass derzeit notwendige Lärmwerte nicht erreicht werden.

Die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Arnberg verweist hier auf das aktuell laufende Gesetzgebungsverfahren für die neue Straßenverkehrsordnung (Aktualisierung der StVG am 14.06.24 beschlossen; Inkraftsetzung erfolgt noch; StVO muss noch erfolgen) nachdem es den Kommunen erleichtert wird, aus städteplanerischer Sicht sowie aus Lärmschutzgesichtspunkten Geschwindigkeitsreduzierungen anzuordnen. Das laufende Gesetzgebungsverfahren sollte zunächst abgewartet werden. Gem. aktueller Rechtsgrundlage und der dazu gehörigen RLS-90 Lärmkartierung liegen keine weiteren Straßen in der Lärmschutzbegutachtung vom Land NRW. Da diese, nach aktueller Rechtsprechung zwingend erforderlich ist, kann ohne eine neue Vorschriftenlage momentan keine weitere Geschwindigkeitsreduzierung durchgeführt werden.

Eine Neubewertung erfolgt nach Inkrafttreten der geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen.

## 5.5. Weitere Lärmquellen

- Motorradlärm

Es liegen Beschwerden über Verkehrslärm, ausgehend von manipulierten Motorrädern bzw. Motorradfahrenden mit überhöhter Geschwindigkeit u.a. in den Bereichen B 229 Grimmestr. oder der A46/A445 vor. Die Straßen liegen teilweise unter dem maßgeblichen Verkehrswert von 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 8.200 / Tag), sodass keine Lärmkartierung vorliegt. Die im Rahmen einer Kartierung gemittelten Lärmwerte spiegeln eine saisonale / tageweise auftretende Lärmproblematik allerdings nicht wieder.

Die Überwachung des fließenden Verkehrs ist Aufgabe der Polizei.

Die Kreispolizeibehörde des Hochsauerlandkreises teilt dazu mit, dass die *Polizei NRW die Aufgabe hat Verkehrsunfälle zu bekämpfen. Lärm stellt keine Verkehrsunfallursache dar, sondern ist oft nur Nebenfolge eines verkehrswidrigen und die Wahrscheinlichkeit eines Verkehrsunfalls erhöhenden Verhaltens, z. B. bei Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.*

*Die Polizei bekämpft Lärm daher nur sekundär, indem sie die Folgen von Verkehrsunfällen und die Einhaltung der StVO durch die Kontrolle der Geschwindigkeit verringert und überwacht, sowie durch die Überprüfung technischer Zustände von Kraftfahrzeugen eine ordnungsgemäße Inbetriebnahme nach Maßgabe der StVZO und anderer Rechtsverordnungen sicherstellt.*

*Die Auswahl der Kontrollorte der Polizei orientiert sich daher an Unfallhäufungs- oder anderen Gefahrenstellen. Diese Stellen mögen sich in manchen Punkten mit denen des Lärmaktionsplan überschneiden.*

*Geschwindigkeitsübertretungen, die häufig mit einer erhöhten Geräuschmission einhergehen, stellen jedoch neben technischen Manipulationen an Kraftfahrzeugen nur einen Teil der Ursachen dar, die zu einem erhöhten Lärmpegel und damit auch Beschwerdeaufkommen führen.*

*Nachhaltige Situationsänderungen lassen sich nur durch Anpassungen des Zulassungsrechtes, der EU-Normen und mittels Vereinheitlichung von Messverfahren im Rahmen der Zulassung erreichen.*

### **Maßnahmenfestsetzung**

Die Stadt Arnsberg unterstützt die Forderung nach strengeren gesetzlichen Lärmgrenzwerten für Motorräder (vergl. Zif. 6) und wird sich weiterhin für ausreichende Kontrollen einsetzen.

## 5.6. Allgemeine Maßnahmen

Bereits 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 Dorfzentren.

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 Umweltverbundes erzielt. Umsetzungsstart der Maßnahmen ist für 2025 geplant.

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) B+R Stationen. Eine B+R-Station wurde am Bahnhof Neheim-Hüsten im August 2022 bzw. am Bahnhof Arnsberg in 2024 eröffnet. Eine weitere Station wird am Bahnhof Oeventrop für 2025 geplant. Im Wohnquartier Müggenberg wird in 2024 eine Mobilstation eröffnet. 2026 ist Baubeginn der Neugestaltung des ZOB Neheim einschl. Errichtung des Kreisverkehrs Werler Str. / Schobbostraße.

In der Möhnestraße (Neheim) wurde nach der teilweisen Neugestaltung der Straße 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 30 km/h.

## 6. 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 Arnsherg verfolgt diese Ziele mit einem konzeptionellen Ansatz (vergleiche Masterplan Mobilität 2030 der Stadt Arnsherg (Drs. 27/2017)).

## **7. 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-Umweltlärmmrichtlinie 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.BlmSchV 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 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 –wie im Lärmaktionsplan zur Kartierung 2017- 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

Die Flächen sind in den Anlagen 4 und 5 als Karte dargestellt.

## 8. Mitwirkung der Öffentlichkeit

Eine 1. Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung auf Basis der veröffentlichten Lärmkarten erfolgte vom 4. Dezember 2023 bis zum 8. Januar 2024 primär über die zentrale Beteiligungsplattform [beteiligung.arnsberg.de](https://beteiligung.arnsberg.de), die durch den Fachdienst Bürgerdialog / Bürgerbeteiligungsprojekte der Stadt Arnsberg betreut wird. Zusätzlich bestand die Möglichkeit Eingaben per E-Mail oder Telefon einzubringen. 49 Personen haben an der öffentlichen Konsultation teilgenommen.

Nach der Veröffentlichung des Entwurfes zur Lärmaktionsplanes erfolgte eine 2. Öffentlichkeitsbeteiligung vom xxx bis zum xxx erneut über die zentrale Beteiligungsplattform [beteiligung.arnsberg.de](https://beteiligung.arnsberg.de). Zusätzlich bestand die Möglichkeit Eingaben per per E-Mail oder Telefon einzubringen.

Eine inhaltliche Zusammenfassung der Eingaben sind in der Darstellung der vorhandene Lärmprobleme und Maßnahmenplanung dargestellt (vergl. Zif. 5.1-5.6) sowie in einer Gesamtübersicht (Protokoll) der einzelnen Beschwerden, Anregungen und Bedenken dem Bericht als Anlage 2 beigefügt.

[Ergebnisse der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung](#)  
[Angabe, ob der LAP nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde](#)  
[Anlage 3](#)

Link zur Webseite mit Dokumenten:

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

<https://beteiligung.arnsberg.de/>

## **9. Finanzielle Informationen**

Die Lärmaktionsplanung ist nicht mit eigenen Finanzmitteln ausgestattet. Kostenbelastungen, die die Stadt Arnsberg zu tragen hätte, sind zurzeit nicht erkennbar bzw. hängen von weiteren Planungen ab (Berücksichtigung bei laufenden Straßenplanungen).

## **10. Evaluierung des Aktionsplans**

Bis 2027 werden die Lärmkarten überprüft und ggf. überarbeitet. Die dann festzustellenden Veränderungen gegenüber der Situation 2022 geben Aufschluss über die Wirksamkeit der Maßnahmen. Sollten die Ziele dann nicht erreicht sein, ist bis zum 18. Juli 2029 ein überarbeiteter Aktionsplan zu erstellen.

## **11. 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 Arnsberg nicht die Baulastträgerschaft hat, wird sie in Abstimmungsgespräche mit den jeweiligen Baulastträgern (Autobahn GmbH des Bundes, 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. 2026 ist Baubeginn der Neugestaltung des ZOB Neheim einschl. Errichtung des Kreisverkehrs Werler Str. / Schobbostraße.

Der Masterplan Mobilität sieht ein Netz an Mobilstationen vor. Entsprechende Maßnahmen an den Bahnhöfen und an zentralen Orten (Busbahnhof Neheim, Neumarkt Arnsberg) sowie im Wohngebiet Müggenberg wurden umgesetzt bzw. steht eine Umsetzung kurz bevor.

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 sind in Stadtgebiet Arnsberg zwei ruhige Gebiete ausgewiesen. 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.

Die Anzahl der Personen für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen reduziert kann nicht konkret abgeschätzt werden.

## **12. Inkrafttreten des Aktionsplans**

Der Lärmaktionsplan tritt mit der Beschlussfassung in Kraft.

Link zum Aktionsplan im Internet: <https://www.arnsberg.de/wohnen-leben/planen-bauen/umwelt-natur/luft-immissionen/umgebungslaerm>

## Betroffenenstatistik zur Lärmkartierung 2022

(Quelle: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW)

### Hauptverkehrsstraßen (alle)

|                                |           |         |               |                           |       |
|--------------------------------|-----------|---------|---------------|---------------------------|-------|
| LDEN [dB(A)]                   | 55-59     | 60-64   | 65-69         | 70-74                     | ab 75 |
| Anzahl der Belasteten Personen | 6466      | 2380    | 947           | 399                       | 19    |
| LNGT [dB(A)]                   | 50-54     | 55-59   | 60-64         | 65-69                     | ab 70 |
| Anzahl der Belasteten Personen | 3661      | 1326    | 541           | 31                        | 0     |
|                                | Wohnungen | Schulen | Krankenhäuser | Fläche [km <sup>2</sup> ] |       |
| LDEN ab 55                     | 4861      | 31      | 0             | 23.276000                 |       |
| LDEN ab 65                     | 649       | 6       | 0             | 5.981600                  |       |
| LDEN ab 75                     | 9         | 0       | 0             | 1.243800                  |       |

davon:

### Autobahn

|                                |           |         |               |                           |       |
|--------------------------------|-----------|---------|---------------|---------------------------|-------|
| LDEN [dB(A)]                   | 55-59     | 60-64   | 65-69         | 70-74                     | ab 75 |
| Anzahl der Belasteten Personen | 5466      | 1653    | 451           | 42                        | 10    |
| LNGT [dB(A)]                   | 50-54     | 55-59   | 60-64         | 65-69                     | ab 70 |
| Anzahl der Belasteten Personen | 2951      | 807     | 144           | 12                        | 0     |
|                                | Wohnungen | Schulen | Krankenhäuser | Fläche [km <sup>2</sup> ] |       |
| LDEN ab 55                     | 3627      | 31      | 0             | 18.690700                 |       |
| LDEN ab 65                     | 238       | 5       | 0             | 4.508400                  |       |
| LDEN ab 75                     | 4         | 0       | 0             | 1.053800                  |       |

### Bundesstraße

|                                |           |         |               |                           |       |
|--------------------------------|-----------|---------|---------------|---------------------------|-------|
| LDEN [dB(A)]                   | 55-59     | 60-64   | 65-69         | 70-74                     | ab 75 |
| Anzahl der Belasteten Personen | 518       | 252     | 279           | 268                       | 9     |
| LNGT [dB(A)]                   | 50-54     | 55-59   | 60-64         | 65-69                     | ab 70 |
| Anzahl der Belasteten Personen | 291       | 277     | 292           | 19                        | 0     |
|                                | Wohnungen | Schulen | Krankenhäuser | Fläche [km <sup>2</sup> ] |       |
| LDEN ab 55                     | 629       | 2       | 0             | 3.574500                  |       |
| LDEN ab 65                     | 263       | 0       | 0             | 0.817300                  |       |
| LDEN ab 75                     | 4         | 0       | 0             | 0.117600                  |       |

### Landesstraße

|                                |           |         |               |                           |       |
|--------------------------------|-----------|---------|---------------|---------------------------|-------|
| LDEN [dB(A)]                   | 55-59     | 60-64   | 65-69         | 70-74                     | ab 75 |
| Anzahl der Belasteten Personen | 451       | 440     | 176           | 86                        | 0     |
| LNGT [dB(A)]                   | 50-54     | 55-59   | 60-64         | 65-69                     | ab 70 |
| Anzahl der Belasteten Personen | 448       | 175     | 95            | 0                         | 0     |
|                                | Wohnungen | Schulen | Krankenhäuser | Fläche [km <sup>2</sup> ] |       |
| LDEN ab 55                     | 546       | 5       | 0             | 1.728200                  |       |
| LDEN ab 65                     | 123       | 0       | 0             | 0.527800                  |       |
| LDEN ab 75                     | 0         | 0       | 0             | 0.061900                  |       |

### Hauptverkehrsstraße

|                              |                      |                        |                             |
|------------------------------|----------------------|------------------------|-----------------------------|
| Gesundheitliche Auswirkungen | Starke Belästigungen | Starke Schlafstörungen | Ischämische Herzkrankheiten |
| Anzahl der Belasteten        | 1571                 | 334                    | 3                           |

## **Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Zusammenfassung der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung auf Basis der veröffentlichten Lärmkarten

4. Dezember 2023 bis zum 8. Januar 2024

|     | Lärmquelle  | Bitte beschreiben Sie Ihre Lärmproblematik   | Ihr Vorschlag zur Lärminderung   | Haben Sie weitere Anmerkungen?   | vergl. Lärmaktionsplan |
|-----|---|--|--|--|------------------------|
|     | 3 A 46 Bereich Hüsten ff                                      | Starker Verkehrslärm von der Autobahn  | Tempolimit und Schallschutzwand im Bereich Rathaus   |  | Zif. 5.1               |
|     | 8 A 46 Bereich Hüsten ff                                      | Bruchhausener Hude: Seit dem verschwinden des Schutzwaldes durch Borkenkäfer und Dürre, schallt der Autobahnlärm ungehindert ins Wohngebiet hinein. Bei Ostwind ist die Belastung besonders hoch.  | Lärmschutzwand an der Autobahn anbringen. Dass man an einigen Stellen die Autos fahren sehen kann zeigt ja, dass dort kein Lärmschutz vorhanden ist.   | Warum schaffen wir es in Deutschland eigentlich nicht, die Übergänge von Straßen auf Brücken geräuschfrei zu gestalten?  | Zif. 5.1               |
|     | 30 A 46 Bereich Hüsten ff A46 im Bereich Bruchhausener Hude   | Durch die Rodung des geschädigten Waldes ist die Autobahn stark wahrnehmbar. Trotz der im Bebauungsplan vorgesehenen (und umgesetzten) Maßnahmen zur Lärmreduzierung ist ein Aufenthalt im Sommer im Garten weder erholsam, noch lange auszuhalten - und gerne zitiere ich das Bauamt Arnsberg zu einer Bauvoranfrage vor Jahren: "Die Gärten sollen der Ruhe und Erholung der dort lebenden Menschen dienen."   | Lärmschutzwand   | Durch den geplanten "größten Windpark NRW" wird sich die Lage, was Lärm angeht, vermutlich eher noch verschärfen! Auch hier ist das Baugebiet Hude wieder als erstes betroffen, da vier der geplanten Anlagen im Bereich von nur 1.000 m gebaut werden sollen! | Zif. 5.1               |
| E1  | A 46 Bereich Hüsten ff  | Die Geräusche die auf der Autobahnbrücke Niedereimer Richtung Oeventrop entstehen, waren die ersten Jahre nur bei Ostwind zu hören, und waren damit erträglich! Doch dann wurden Bäume/Büsche reduziert, evt. ein anderer Strassenbelag gewählt, und die Fahrgeräusche sind seitdem ständig zu hören. Selbst bei geschlossenem Schlafzimmerfenster nehme ich diese wahr. Sie können sich sicher vorstellen, wie belastend es ist, im Sommer bei offenem Fenster schlafen zu wollen, oder Freizeit auf der Terrasse zu genießen. Das gleich gilt für die Zufahrtstrasse von Niedereimer aus zur Autobahn. | Es wäre wundervoll, wenn hier wieder ein entsprechender Lärmschutz entstehen könnte.   |  | Zif. 5.1               |
| E4  | A 46 Bereich Hüsten ff  | Mein Haus steht an der Straße "Kalbersnacken" mit der HsNr. xx. Die Lärmentwicklung durch die Autobahn A445/A46 ist enorm, an unserem Haus ganz besonders bei Ostwind.   | Diese Lärmentwicklung lässt sich ganz einfach reduzieren: Die Höchstgeschwindigkeit muss in den sehr nah zur Wohnbebauung führenden Bereichen der Autobahn nur auf "Tempo 100" fest gelegt werden. Das ist fast ohne Kostenaufwand (nur Beschilderung) zu erreichen. Die von mir angegebene hohe Lärmentwicklung trifft für die nördlichen Bereiche der Straße Kalbersnacken zu und natürlich auf die gesamte Bebauung der Siedlungsstraße "Rahnsberg". Auch der obere Bereich der Luzienstraße ist von der erwähnten Lärmentwicklung betroffen. |  | Zif. 5.1               |
| E13 | A 46 Bereich Hüsten ff  | Lärmbelästigung durch Wannebrücke sowie Autobahnzubringer. Hinweis auf Gerichtsverfahren über Lärmwerte im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur A46 bzw. dem Bebauungsplan Niedereimer Hude.   |  |  | Zif. 5.1               |
|     | 4 A445 / A46 Bereich Neheim                                   | Dauerhaft deutliche Lärmbelästigung durch hohes Verkehrsaufkommen und auch Raserei. Besonders belastend ist es Abends gegen halb Zehn ( Raserei, Motorgeheule) sowie nachts ab 4 Uhr durch unzählige LKWs (u.a. Kiesbomber zum Steinbruch). Der Nachtschlaf ist dadurch stark beeinträchtigt.  | Lärmschutzwand, Tempolimit mit Tempo 100 in beide Fahrrichtungen und reduzieren der nächtlichen Geschwindigkeit auf Tempo 80   |  | Zif. 5.1               |
|     | 5 A445 / A46 Bereich Neheim B7 (im Bereich oberhalb von Aldi) | Fenster zur Autobahn hin können nicht geöffnet werden, zu laut. Selbst wenn man im Garten sitzt, hört man den Lärm. Bei offenen Fenster zu schlafen ist nicht möglich.   | Schallschutzwand Richtung Bergheim oder zumindest eine Geschwindigkeitsbegrenzung  |  | Zif. 5.1               |
|     | 10 A445 / A46 Bereich Neheim                                  | Lärm durch Schwerlastverkehr ab 4.00 Uhr, sowie Raserei/ Autorennen abends ab 22.00  | Tempolimit in beide Richtungen zwischen 22.00 und 6.00, Erhöhung der Lärmschutzwände   |  | Zif. 5.1               |

| Lärmquelle  | Bitte beschreiben Sie Ihre Lärmproblematik  | Ihr Vorschlag zur Lärminderung   | Haben Sie weitere Anmerkungen?   | vergl. Lärmaktionsplan |
|---|---|--|--|------------------------|
| 11<br>A445 / A46<br>Bereich Neheim<br>B 7<br>Möhneforte                             | Extrem laut ist die Autobahn vor allem bei Westwind und nachts, schlafen mit offenem Fenster nicht möglich. Im Winter ohne Laubschutz noch mehr.  | Lärmschutz am Fresekenhof erhöhen. Tempolimit 100. Auf der Brücke am Fresekenhof neue erstellen. Kein Lärmschutz an einer Autobahnbrücke in einem Wohngebiet mit Schule!<br>Lärmschutz an der B7   | Die Autobahn läuft mitten durch Neheims Altstadt - ohne Lärmschutz an einer Autobahnbrücke. Kein angemessenes Tempolimit, vor allem nachts.  | Zif. 5.1 / 5.3.5       |
| 13<br>A445 / A46<br>Bereich Neheim  | Die Übergänge von der Brücke zur festen Fahrbahn verursachen ein lautes Geräusch. Schall entweicht nach oben in Richtung Bergheim. Danützen kleine Lärmschutzwände gar nichts!  | Die ganze Autobahn bis Wickede in einen Tunnel.<br>Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100km/h. Flüsterasphalt  |  | Zif. 5.1               |
| 14<br>A445 / A46<br>Bereich Neheim  | Unzureichender Lärmschutz gegen den Autobahnlärm im Bereich der Altstadt in Neheim  | Höherer Lärmschutzwand im Bereich der Altstadt Neheim  | Warum wurde bisher der Lärmschutz nicht verbessert? Die Autobahn verläuft direkt durch das Altstadtgebiet von Neheim.  | Zif. 5.1               |
| 15<br>A445 / A46<br>Bereich Neheim  | Ich wohne auf der Slepstr. mit Schlafzimmer.Fenster nach W. Bei Ostwind hoher Autobahnlärm  | Lärmschutzwand ( in Richtung Bergheim ) auf der Autobahn im Bereich Ohlbrücke bis Bhf.   |  | Zif. 5.1               |
| 22<br>A445 / A46<br>Bereich Neheim  | Ab ca. 5:00 Uhr morgens bis in die Abendstunden fahren die Kieslaster aus 4 Steinbrüchen über die Autobahn Richtung Ruhrgebiet und zurück - (laute Motoren - hohe Abrollgeräusche)/ insg. starke Belastung durch Güterverkehr / für PKW und Motorradfahrer keine (oder nur 130 km/h) Geschwindigkeitsbegrenzung / In den Sommermonaten Lärm durch schnelle Motorradfahrer auf dem Weg ins oder vom Sauerland zurück   | Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf 80 / 100 km/h! - Überprüfung durch stationäre Blitzanlage / moderne und effektive Lärmschutzwände, durchgehend, ggf. mit einer Neigung zur Autobahn an der Oberkante   |  | Zif. 5.1 / 5.5.        |
| 23<br>A445 / A46<br>Bereich Neheim<br>Mendener<br>Strasse Neheim                    | fehlender Lärmschutz Autobahn zur Mendener Strasse. Mendener Strasse selbst massiver Verkehr, grösstenteils zu schnell  | Verbesserter Lärmschutz Autobahn. Verkehrsberuhigung der Mendener Strasse mit Schwellen auf der Fahrbahn und Anliegerstrasse zwischen Gransauplatz und Ohlbrücke.  |  | Zif. 5.1 / 5.4         |
| 29<br>A445 / A46<br>Bereich Neheim  | Wir wohnen auf dem Fresekenweg, unsere Dachterrasse befindet sich in Höhe der A445, sodass wir ständig einen recht hohen Lärmpegel haben.   | Eine Schallschutzwand vom Fresekenhof bis zum R Cafe   | Uns wurde diese Lärmschutzwand schon vor 12 Jahren, als wir hier eingezogen sind, in Aussicht gestellt.  | Zif. 5.1               |
| 31<br>A445 / A46<br>Bereich Neheim  | Die Autobahn erzeugt besonders bei Westwind und während der Nacht eine unerträgliche Lautstärke, was das Schlafen bei geöffnetem Fenster unmöglich macht. Im Winter verstärkt sich dieses Problem durch Schnee/Regen zusätzlich, wenn kein Laubschutz vorhanden ist.  | Die Erhöhung des Lärmschutzes am Fresekenhof ist dringend erforderlich. Auf der Brücke am Fresekenhof sollten neue Maßnahmen zur Lärmdämmung implementiert werden. Ein Tempolimit von 100 sollte eingeführt werden. Es ist inakzeptabel, dass es keinen Lärmschutz an einer Autobahnbrücke in einem Wohngebiet mit einer Schule gibt! Ebenso sollte der Lärmschutz entlang der B7 verbessert werden. |  | Zif. 5.1               |
| 32<br>A445 / A46<br>Bereich Neheim<br>Durchgangsverkehr<br>Mendener<br>Straße       | Immer ist die Autobahn zu hören, man kann nicht draußen sitzen bzw. mit offenem Fenster schlafen. Die Mendener Straße hat viel Verkehr Richtung Bergheim, Rumbecker Holz, B 7   | Lärmschutzwand Autobahn erhöhen und auf der Brücke überhaupt erst mal eine Anbringen.  | Eine Autobahn direkt durch ein Wohngebiet ohne ausreichend Lärmschutzwände und angemessener Geschwindigkeit ist Gesundheitsschädlich!  | Zif. 5.1               |
| 33<br>A445 / A46<br>Bereich Neheim  | Dauerbeschallung von der Autobahn im Bereich Neheim Altstadt - als Anwohner fühlt man sich dauerhaft gestört, vor allem beim Schlafen & sitzen im Garten.   | Schallschutzwand   |  | Zif. 5.1               |
| 21<br>A445 / A46<br>Bereich Neheim<br>Stembergstraße<br>Fahrtrichtung<br>Innenstadt | Erheblicher Straßenlärm insbesondere durch die Auf- Abfahrtsituation an der Abfahrt Neheim-Süd und den fließenden Verkehr auf der Autobahn, Aufenthalt im Garten nur noch bedingt möglich, schlafen bei offenem Fenster unmöglich. Situation seit 2020 stetig verschlimmert. Die zu stark und zu schnell frequentierte Stembergstraße als Dauergeräuschkulisse von der anderen Seite ist eine Zumutung. Büroarbeitsplatz auf Höhe Kurt-Schumacher-Straße gleiche Problematik. | Sofortige Reduzierung der Geschwindigkeit auf der Autobahn, insgesamt drastische Entzerrung des Autoverkehrs im Innenstadtbereich - Aus unserer Sicht hat dieser Ort die Kapazitätsgrenze für privaten Kraftverkehr völlig überschritten. Vorschub bietet hier die unmittelbare Einbindung der Autobahn in den städtischen Verkehr, ohne Puffer- oder Trichterfunktion wie sonst üblich.             | Aus unserer Sicht ist eine generelle Tempo 100 bzw. 80 Regelung auf der Autobahn, auch als Signal für den Klimaschutz, unausweichlich. Tempo 30 im gesamten innerstädtischen Ortsbereich würde dem Verkehrsaufkommen gerecht und wäre sicherer. Konsequente Kontrollen sind angezeigt. | Zif. 5.1               |

|     |                              | Bitte beschreiben Sie Ihre Lärmproblematik   | Ihr Vorschlag zur Lärminderung  | Haben Sie weitere Anmerkungen? | vergl. Lärmaktionsplan |
|-----|------------------------------|--|---|--------------------------------|------------------------|
|     | Lärmquelle                   |  |   |                                |                        |
| E8  | A445 / A46<br>Bereich Neheim | <p>Ich wohne Achter der Borg xxx, also direkt an der Autobahn. Mich trennt nur der Parkplatz des SC Neheim von der Autobahn, allerdings verstärkt die Freifläche eher noch die Geräusche der Autobahn. Vor allem im Winter und Frühjahr ist es durch die fehlende Belaubung nochmals deutlich stärker zu spüren. Wenn Sie nachmittags oder abends auf ihrer Terrasse sitzen hören sie permanent den Lärm der Autobahn. Das ist vor allem am Abend und am Wochenende ist das sehr störend. Besonders durch den LKW-Verkehr und den Wochenendverkehr ist die Belästigung extrem hoch. Selbst am späten Abend und in der Nacht haben sie permanent Lärm.</p> <p>Hinzu kommt, dass wir kurz vor der Ausfahrt liegen. Dadurch bedingt kommt es ständig zu Hupkonzerten, meistens von LKWs, da sich wahrscheinlich PKWs auf den letzten Metern noch dazwischen drängeln. Das erleben sie hier im Minutentakt. Die lautesten Geräusche - neben diesem permanenten Lärm in Form eines beständigen Rauschens - sind die Motorräder. Vor allem wenn sie hier auf die Autobahn auffahren wird richtig Gas gegeben. Diese Lärmbelästigung haben sie vor allem im Sommer bei gutem Wetter, abends und am Wochenende. Das ist teilweise unerträglich und sie müssen dann normale</p> | <p>Deshalb bitte ich sie dringend die Lärmschutzmassnahmen zu verstärken, ob in Form einer Geschwindigkeitsbegrenzung und/oder durch höhere Lärmschutzwände. Woanders werden sogar Einhausungen gebaut, um die Anwohner vor Lärm zu schützen.</p>   |                                | Zif. 5.1 / 5.5         |
| E10 | A445 / A46<br>Bereich Neheim | <p>Mein Wohnsitz ist in 59755 Arnsberg, Am Weinberg xx Nach der Umgebungslärm Kartei NRW weist das Grundstück Straßenverkehr 24 h Tag eine Belastung von 60 – 65 dB/A und Straßenverkehr nachts von 55 – 60/dB/A auf. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Arnsberg 2012 habe ich mich bereits umfangreich mit der Angelegenheit auseinandergesetzt. Ich habe seinerzeit eine gute Unterstützung vom Fachbereich der Stadt Arnsberg, Herrn Trompeter erhalten. Desweiteren habe ich mich an zahlreichen Aktionen von Arnsberger Bürgern beteiligt. Zuletzt habe ich am 21.11. 2018 eine ausführliche Stellungnahme in der Angelegenheit an das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen übersandt und mit Schreiben vom 11.1.2019 umfangreiche Erläuterungen dazu erhalten.</p>  |   |                                | Zif. 5.1               |
| E11 | A445 / A46<br>Bereich Neheim | <p>bzgl. der Lärmaktionsplanum möchte ich angeben, dass die Bewohner der Straße "Auf dem Bruch" in Arnsberg (Bergheim) sehr unter dem Lärm der Autobahn und der Autobahn Zufahrt leiden, besonders bei Ostwind ist es sehr laut!!</p>  |   |                                | Zif. 5.1               |
| E12 | A445 / A46<br>Bereich Neheim | <p>Mir gehören die drei Wohnhäuser Burgstrasse xx, xx und xx. Insbesondere die beiden letztgenannten Häuser sind seit vielen Jahren von zunehmendem Straßenlärm durch die Autobahn betroffen. Die in den Häuser wohnenden neun Familien klagenbenso zunehmend über den Lärm der Autobahn, wie auch er mir stets augenscheinlich wird, wenn ich Arbeiten im Garten verrichte etc. Besonders stark erscheint die Belastung neben dem Lärm der selbst durch Fenster geht, auch im Freien. So ist eine Unterhaltungim Freien bei bestimmten Windrichtungen nur schwerlich normal möglich.</p>  | <p>All dies muss gesundheitliche Auswirkungen haben, weshalb meines Erachtens der Lärmschutz entlang der Autobahn beidseitig zwischen Binnerfeld und Ausfahrt Neheim überdacht werden muss.Dies ist auch der stark bewohnte Bereich in der Stadt an welchem teilweise gar keine Lärmschutzwände stehen. Wohlweillich, dass die Kompetenz hier nicht bei der Stadt liegt, möchte ich gleichwohl dem dankenswerten Aufruf der Stadt folgen, welcher auch in derZeitung stattfand und die deutliche Belastung, auch im Namen der Nachbarn zu unterstreichen.</p> |                                | Zif. 5.1               |

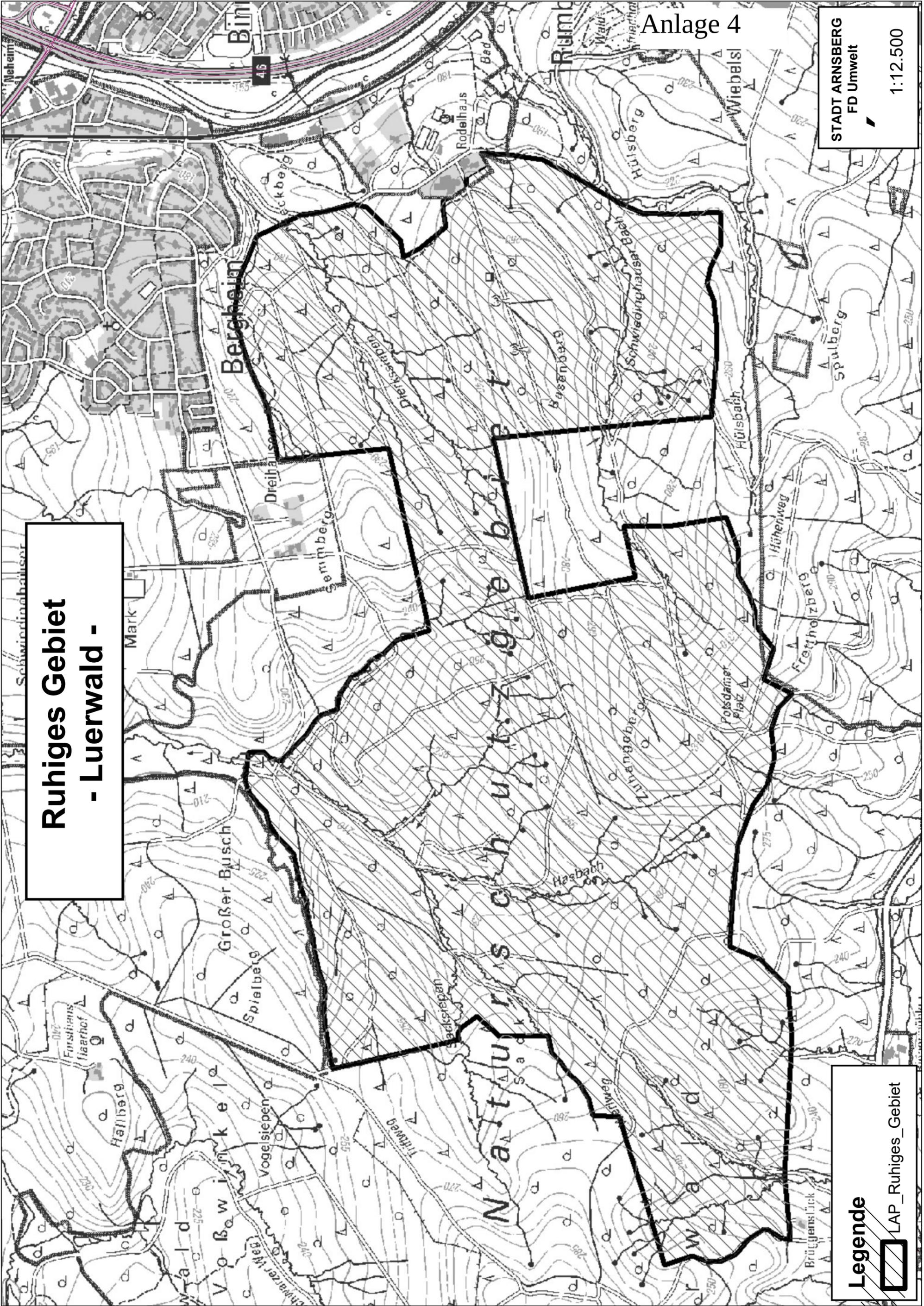
|    |  | Bitte beschreiben Sie Ihre Lärmproblematik  | Ihr Vorschlag zur Lärminderung   | Haben Sie weitere Anmerkungen? | vergl. Lärmaktionsplan |
|----|--|---|--|--------------------------------|------------------------|
| E9 | A445 / A46<br>Bereich Neheim                     | <p>Ich wohne seit mehreren Jahren in der Straße Achter der Borg xx in Neheim. Die Luftlinie zur Autobahn A 46 beträgt ca. 80-100 Meter. Die Lärmbelästigung hat sich mit den Jahren ständig erhöht. Speziell die Motorradfahrer sind so laut, dass man auf der Terrasse kein Wort versteht. Entspannt draußen sitzen ist schon lange nicht mehr. Jetzt im Winter (ohne Laub auf den Bäumen) ist es sogar noch lauter. Bedrohlich finde ich außerdem, dass man, aufgrund der unfassbar niedrigen Lärmschutzwand (warum ist die eigentlich so niedrig????), das Gefühl hat, die LKWs (sehr gut sichtbar) fahren gleich durch's Haus.</p> <p>Aufgrund des Sportplatzes schallt der Lärm noch lauter von der Autobahn herüber.</p> <p>Warum ist es nicht möglich die Schallschutzwand zu erhöhen? Im Ruhrgebiet ist das doch auch möglich.</p> <p>Außerdem verstehe ich nicht, warum nur einseitig, von Neheim nach Arnsberg die Geschwindigkeit 100 km/h beträgt, aus Richtung Arnsberg nach Wickede jedoch 130 km/h erlaubt sind. Unser Schlafzimmer liegt zur Autobahn hin. Ab 5.00 Uhr morgens müssen wir die Fenster wegen des immer stärker werdenden Verkehrs schließen, damit man überhaupt noch ein wenig Ruhe hat. Ich habe</p> | Ich bitte Sie daher inständig, Maßnahmen (Lärmschutzwand und Geschwindigkeitsbegrenzung) zu ergreifen.   |                                | Zif. 5.1 / 5.5         |
| 16 | B 229 Arnsberg -<br>Wanderparkplatz<br>Bockstall | Bei gutem Wetter fahren tausende Motorräder zum Möhnesee. Die Motorräder sind teilweise minutenlang zu hören, da der Berg die lauten Motorradgeräusche wieder zurückwirft. Viele große Maschinen sind so lauter als ein LKW.  | Motorradfahrverbot zwischen Arnsberg und Breitenbruch an Sonn- und Feiertagen. Alternativ Tempo 50 in beide Richtungen.  |                                | Zif. 5.2.2.4 / 5.5     |
| 19 | B 229<br>Rönkhausener<br>Str. (Müschede)         | Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und überhöhter Geschwindigkeit insbesondere von LKW-Fahrern bestehen durch Schlafmangel verursachte gesundheitlichen Beeinträchtigungen. Kleinkind schläft deutlich schlechter als in vergleichbaren Gebäuden in ruhigerer Lage. Eine Unterhaltung bei geöffneten Fenster ist wegen des Lärmpegels nicht möglich.  | Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen, Tempo 30   |                                | Zif 5.2.2.2.2          |
| 24 | B 229<br>Rönkhausener<br>Str. (Müschede)         | Die lange gerade Ortsdurchfahrt in Müschede lädt geradezu zum schnell fahren ein. Insbesondere der Schwerlastverkehr verursacht durch regelmäßige Geschwindigkeitsüberschreitungen bis 80 km/h den unerträglichen Lärm zu jeder Tages,- und Nachtzeit. Die hohe Anzahl der durch Müschede fahrenden LKW hat seit Schließung der Rahmedetalbrücke auf der A45 bei Lüdenscheid nochmal um 40% zugenommen und seit Durchfahrverbot durch Lüdenscheid nochmals um weitere 20%, so dass der LKW - Verkehr unerträglich geworden ist und gesundheitliche Schäden verursacht. Die hohen gefahrenen Geschwindigkeiten durch Müschede sind unglaublich. Draußen oder bei geöffneten Fenster sind Unterhaltungen nicht möglich, der Hauptlärm entsteht durch die hohen Geschwindigkeiten  | Die hohen Geschwindigkeiten der LKW u. PKW sind für den unerträglichen Lärm verantwortlich. Hier sollte für die komplette Ortsdurchfahrt Tempo 30 gelten und eine fest installierte Radaranlage für jede Fahrtrichtung gebaut werden, welche die Geschwindigkeit überwacht. . Zudem ist durch die große Anzahl der LKW die Straße kaputt und weist Schlaglöcher auf. Im Rahmen einer Sanierung sollte hier komplett Flüsterasphalt aufgebracht werden. Am Ortseingang von Müschede aus Richtung Hachen sollte eine Durchfahrtsverengung eingebaut werden, so dass der Verkehr herunterbremsen muss. Rückbau der Bushaltestellen, so dass der Bus auf der Straße stehen bleibt und der Verkehr hierdurch verlangsamt wird. Regelmäßig mobile Radarüberwachung des Verkehrs. |                                | Zif 5.2.2.2.2          |
| 28 | B 229<br>Rönkhausener<br>Str. (Müschede)         | Da die B229 in Müschede doch erhebliche Strassenschäden aufweist entsteht besonders Lärm durch den Schwerlastverkehr, der auch enorm zugenommen hat. Zweitens wird die lange Gerade besonders an den Wochenenden gerne zur Rennstrecke umfunktioniert.  | Es würde sicherlich eine Strassensanierung und regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen Abhilfe schaffen.  |                                | Zif 5.2.2.2.2          |

|    | Lärmquelle                         | Bitte beschreiben Sie Ihre Lärmproblematik  | Ihr Vorschlag zur Lärminderung  | Haben Sie weitere Anmerkungen?   | vergl. Lärmaktionsplan                    |
|----|------------------------------------|---|---|--|---|
| K1 | B 229 Rönkhausener Str. (Müschede) | Als durch den Straßenlärm gequälter Anwohner der B229 in Müschede, versuche in seit 2016 immer wieder bei den zuständigen Institutionen (örtliche Politik, Verwaltung, Polizei, Straßen NRW) um Verständnis, Hilfe und das Umsetzen von Maßnahmen zu erreichen, um den Straßenverkehr herunter zu bremsen und den entstehenden Lärm zu verringern. O.a. Institutionen liefern bis heute, für mich nicht relevante Begründungen, warum Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung (auf Tempo 30) und deren dauerhafte und wirkungsvolle Überwachung nicht möglich ist. Für die Polizei ist die Ortsdurchfahrt kein Unfallschwerpunkt, die "Stadt Arnsberg" hat nicht die "Intention" feste Radaranlagen vermehrt im Stadtgebiet aufzustellen, die politischen Parteien schieben sich gegenseitig den schwarzen Peter zu, Maßnahmen im Stadtrat zu verhindern. Ein echtes Interesse der Politik, wirkungsvolle Maßnahmen zur Verringerung des Verkehrslärms auf der B229 in Müschede umzusetzen, ist für mich als Anwohner nicht erkennbar. Für den an der B229 lebenden Bürger über Jahre hinweg alles sehr unbefriedigend. Ich wünsche mir für die Zukunft mehr Zusammenarbeit der o.a. Institutionen im Sinne der Bürger, was das Vertrauen der Bürger sicherlich steigern würde. |   |  | Zif 5.2.2.2.2                             |
| K2 | B 229 Rönkhausener Str. (Müschede) | Wir, vier Personen sind direkte Anwohner der Rönkhauser Straße. Seit Jahren steigt das Verkehrsaufkommen insbesondere der Schwerlastverkehr unaufhaltsam. Eine erste deutliche Steigerung war zu bemerken, als die Autobahnauffahrt in Hüsten fertig gestellt wurde. Die zweite Steigerung bei Einführung der Maut. Hier haben wir festgestellt, dass die Sauerlandlinie gerne umfahren wird. Leider auf unsere Lebensqualität. Und die dritte Steigerung ist auf die Sperrung der A45 Sprengung der Rametalbrücke in Lüdenscheid zurückzuführen. Meine Bemühungen im Sommer 23 auf den mittlerweile desolaten Straßenzustand in der Mitte der Ortsdurchfahrt bei Straßen NRW hinzuweisen, ist bis jetzt unbeantwortet geblieben. Auch sehr schade. 😞 Direkt vor unserm Haus ist ein Schlagloch entstanden, wodurch unbeladene Kiestransporter oder auch andere leere Anhänger ein lautes akustisches Signal beim Durchfahren bei uns hinterlassen. Meines Erachtens sind diese Anwohner, nicht nur durch die umliegenden Steinbrüche sehr stark belastet. Zusätzlich zum Lärm der Straße ist auch eine erhöhte Staubbelastung bei trockenem Wetter festzustellen. Leider kehrt auch sonntags keine wirkliche Ruhe ein. Dann kommen unseren                                       |   |  | Zif 5.2.2.2.2                             |
| K3 | B 229 Rönkhausener Str. (Müschede) | Aufgrund des erhöhten Aufkommens des Schwerlastverkehrs wäre sicherlich eine Sanierung der B229 in Müschede sinnvoll um das Lärmniveau zu senken. Was aber sicherlich den Lärm auch reduzieren würde, (besonders an den Wochenenden) wäre entweder kontinuierlich oder zumindest des öfteren die Geschwindigkeit zu überwachen.   |   |  | Zif 5.2.2.2.2                             |
| 7  | B 7 Voßwinkeler Str. (Voßwinkel)   | Zunehmend starker Verkehrslärm wochentags durch Durchgangsverkehr (Berufsverkehr und LKW), am Wochenende durch Ausflügler. Schlafen bei offenem Fenster ist aufgrund des Lärms ebensowenig möglich wie im Sommer im Garten zu entspannen.   | Ortsumgehung; Tempo 30 inkl. dauerhafter Geschwindigkeitskontrolle an mehreren Stellen; Durchfahrtsverbot für LKW's; LKW-Maut für B7; Förderung von Umbaumaßnahmen am Gebäude z.B. durch 3-fach Verglasung; Flüsterasphalt auf der Durchgangsstraße (B7); | Das Thema ist nun wirklich nicht neu, passiert ist jedoch bislang leider nichts. | Zif 5.2.1.1                               |
| E6 | L 541 Oeventroper Str.             | starker Verkehrslärm wochentags durch Durchgangsverkehr   |   |  | Nicht kartierter Bereich. Keine Maßnahmen |

|   | Bitte beschreiben Sie Ihre Lärmproblematik  | Ihr Vorschlag zur Lärminderung  | Haben Sie weitere Anmerkungen?  | vergl. Lärmaktionsplan |
|---|---|---|---|------------------------|
| Lärmquelle  |   |   |   |                        |
| 25 L 544 / L 682 Holzener Weg – Herdringer Weg bis Kleinbahnstr. (Hüsten) | LKW-Verkehr (Kiesbomber, Zufahrt zur Wiebelsheide Industriegebiet) und zu hohe Geschwindigkeit auch von PKW's verursachen durch die Straßen Verhältnisse (Gulldedeckel, Straßenschäden) Lärmbelästigung. Besonders in den Morgen- und Abendstunden wird durch die Raserei die Lärmbelästigung zunehmend und an erholsamen Schlaf ist nicht zu denken. Öffnen der Fenster oft unmöglich.   | Geschwindigkeitseinschränkung, Verkehrsüberwachung. Weiterbau der A46 und keine weitere Umleitung von Straßen Verkehr über so eine enge Zufahrt. Die Häuser stehen nunmal fast an der Straße. Und die Bürgersteige sind eine Zumutung.                              |   | Zif. 5.3.2             |
| 27 L 544 / L 682 Holzener Weg – Herdringer Weg bis Kleinbahnstr. (Hüsten) | Starker Zulieferverkehr Wibbelsheide, zu schnelles fahren von Pkw und Lkw   | Geschwindigkeitskontrollen/ Lkwverkehr einschränken   |   | Zif. 5.3.2             |
| 12 L 544 / L 682 Holzener Weg – Herdringer Weg bis Kleinbahnstr. (Hüsten) | Überhöhte Geschwindigkeiten sowie Schwerlastverkehr der, insbesondere in den frühen Morgenstunden, mit überhöhter Geschwindigkeit über abgesackte Kanaldeckel fährt. Gerade bei Leerfahrten tritt eine große Lärmelästigung auf.  | Bereits mehrfach bei Stadtverwaltung und zuständiger Behörde angesprochen, die abgesackten Kanaldeckel anzuheben, sowie Maßnahmen zur Einhaltung der Durchfahrtsgeschwindigkeit.  |   | Zif. 5.3.3             |
| T1 L 544 / L 682 Holzener Weg – Herdringer Weg bis Kleinbahnstr. (Hüsten) | Es gibt eine hohe Lärmelastung durch viel Verkehr und viele "Kiesbomber". Zusätzliche Lärmquellen ist der Straßenzustand: abgesackte Kanaldeckel, Straßenaufbrüche.   | Die Ampelschaltung an der Kreuzung "Kleinbahnstr." könnte gerade morgens verbessert werden.   |   | Zif. 5.3.2             |
| 18 L 735 Müszenbergstraße (Wennigloh), Ortsausgang Hachen, Höhe Feuerwehr | Bis zur Sanierung der Straße war hier Tempo 30 (trotz Fahrbahnverengung). Nun ist Tempo 50. In Richtung Hachen fangen die Fahrzeuge schon nach der Fußgängerampel an, auf über 50 km/h zu beschleunigen. Entgegenkommende Fahrzeuge rechnen nicht mit der überhöhten Geschwindigkeit und fahren in die Fahrbahnverengung. Dadurch wird hier sehr viel gehupt. Oft stehen LKWs voreinander, da ein Fahrzeug zu früh in die Verengung gefahren ist. Auch Motorradfahrer neigen dazu nach der Ampel "richtig aufzudrehen". | Tempo 30 von Fußgängerampel bis Fahrbahnverengung - in beiden Richtungen.   | Die Temporeduzierung macht auch wegen der Bushaltestelle Sinn. Hier steigen täglich (Grund-)Schulkinder ein- und aus, die vorher auch über die Straße laufen (nicht immer wird dafür die Ampel benutzt) | Zif. 5.3.7 / 5.5       |
| 20 L 745 (Neheim) Kreuzung Werler Str. bis Einmündung Graf-Gottfried-Str. | Unmittelbar nach der Kreuzung steht auf der L 745 das Ortsendeschild, ab dem die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gilt. Und das für 300 Meter, denn ab der Einmündung Graf-Gottfried-Str gilt dann für eine längere Strecke. Jedenfalls beschleunigen viele Fahrzeuge ab der Kreuzung Werler Str. stark, mit entsprechender Lärmelästigung für die Wohnbereiche Möhneufer/Totenberg/Wiedenberg.   | Im ersten Schritt die 70 km/h Begrenzung 300 Meter, ab Ortsausgangsschild, vorziehen. Die Kosten wären minimal. es wäre auch zu überlegen die Höchstgeschwindigkeit von der Kreuzung L 745/Werler Str. bis zur Einmündung Graf-Gottfried-Str. auf 50 zu reduzieren. |   | Zif. 5.3.4             |
| 2 L 745 (Neheim, Höhe Moosfelde)  | Fahrzeuge mit lautem Motor/Raser  | Radarkontrolle, reduziertes Tempo ab 18 Uhr   |   | Zif. 5.3.4             |
| 17 Arnsberg od. Neheim (?)  | Gerade im Sommer erhöhtes Verkehrsaufkommen durch PKW und vor allem durch Motorräder auf dem Weg zum Möhnesee. Bei dieser Lautstärke kann man sich nicht mehr auf dem Balkon aufhalten oder die Balkontür geöffnet lassen.  | Bau einer Lärmschutzwand.   |   | Zif. 5.5               |

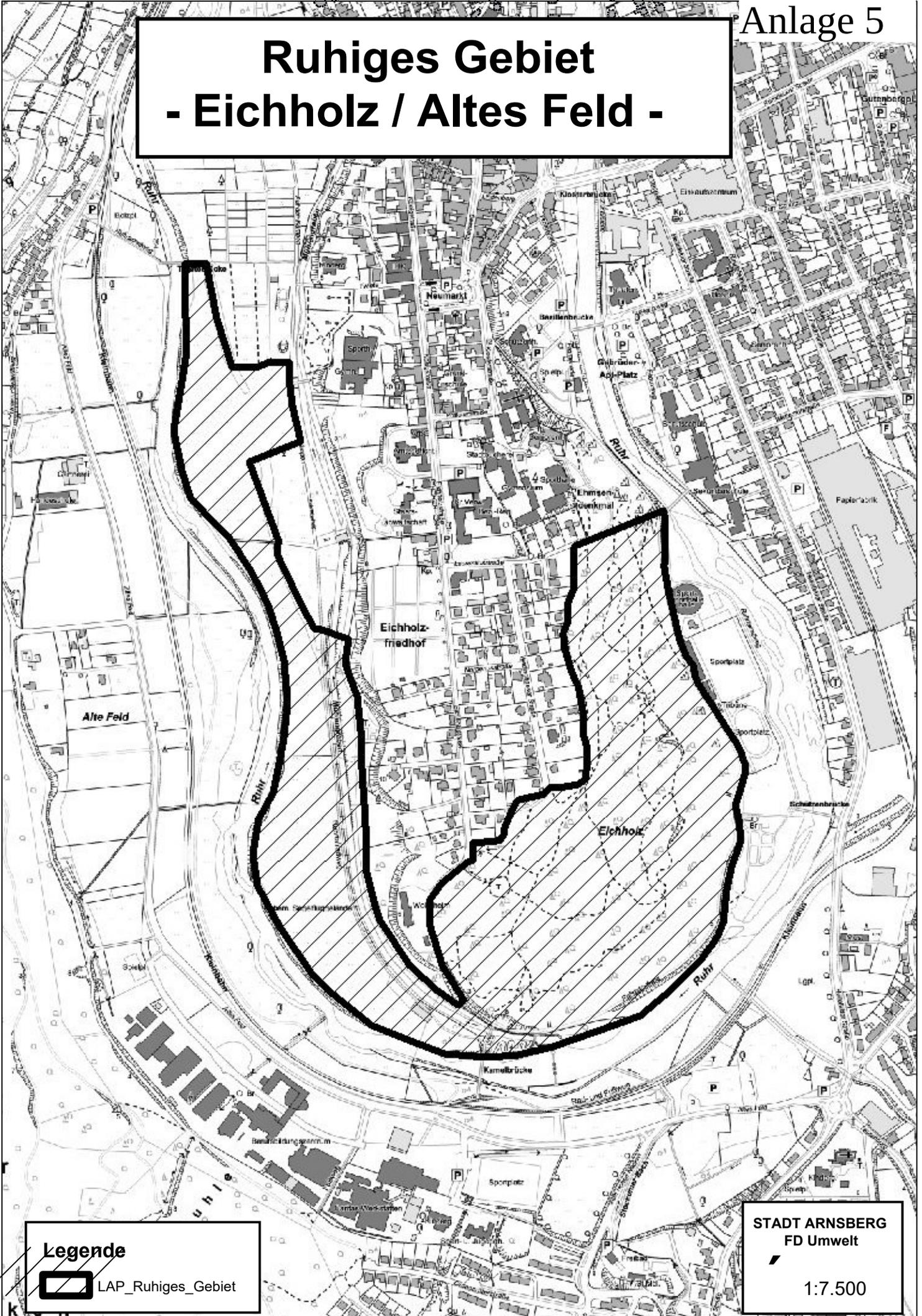
|    | Lärmquelle  | Bitte beschreiben Sie Ihre Lärmproblematik  | Ihr Vorschlag zur Lärminderung   | Haben Sie weitere Anmerkungen?  | vergl. Lärmaktionsplan   |
|----|---|---|--|---|--|
| E2 | Arnsberger Str.   | Die Lärmkartierung im Stadtgebiet Arnsberg hat insbesondere den Bereich der Autobahn und einiger Durchgangsstraßen durch Verkehrslärm im Fokus. Zu Recht. Ich vermisse allerdings in dieser Auflistung die Ortsdurchfahrt Bruchhausen im Bereich der Arnsberger Straße (nicht die Bruchhausener Straße). Auf dieser ist in der Fahrtrichtung Hüsten innerhalb der geschlossenen Ortschaft Bruchhausen die grundsätzlich geltende erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h aufgehoben. Es gilt dort innerhalb der geschlossenen Ortschaft in dieser Fahrtrichtung 60 km/h als erlaubte Höchstgeschwindigkeit. Diese Verkehrsregelung ist für mich und meine Nachbarn Thomas-Mann-Weg xxx die wir unsere Terrassen bzw. Balkone und Gärten zur Arnsberger Straße hin haben vollkommen unverständlich. Durch die Beschleunigungen von 50 km/h auf 60 km/h und oft darüber hinaus entsteht eine enorme Verkehrslärmbelastung. Deren Darstellung fehlt in der vorliegenden Auflistung. | Diese starke Verkehrslärmbelastung ließe sich jedoch mildern, indem hier 50 km/h als erlaubte Höchstgeschwindigkeit festgesetzt würde, wie sie in sonst allen mir bekannten geschlossenen Ortschaften gilt. Das Problem ist weniger die zur Zeit erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h als vielmehr die Lärmverursachung durch die Beschleunigung, die oft über die erlaubten 60 km/h hinausgehen. Viele Verkehrsteilnehmer meinen wohl (mein Eindruck) mit der Heraussetzung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h sei die geschlossene Ortschaft passe und geben kräftig Gas. Sie sollten mal an schönen Sonntagen erleben wie einige Motorräder vor meinem Garten aufdrehen. Kurz und gut oder auch nicht gut. Ich beantrage den beschriebenen Teil der Arnsberger Straße in dieses Lärmkataster aufzunehmen. Viel besser wäre es allerdings, wenn die |   | Zif. 5.4   |
|    | 9 Bahnhofstr. zwischen Autobahnabfahrt bis Höhe Einfahrt Gewerkschaftstraße | Akuter Verkehrslärm unter anderem durch zu schnelles Fahren   | Dauerhafte Verkehrskontrolle plus LKW's nur 30 fahren  |   | Zif. 5.4   |
| E3 | Bahnhofstr.   | Für einen LärmAtlas sollte unbedingt die Bahnhofstraße berücksichtigt werden. In diesem Gewerbemischgebiet gibt es kaum noch Gewerbe, stattdessen viele Wohnungen. Leider donnern hier 24 Stunden am Tag schwere LKW durch die Schlaglöcher. Die Lärmbelastung wird durch den alten Straßenbelag nicht besser. Vielleicht könnte eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h und ein Nachtfahrverbot helfen, falls es in der Stadt tatsächlich ein Interesse an ruhigeren Straßen gibt. Für die Sicherheit wäre es auch nicht falsch, zumindest wenn man zwischen zwei Kurven wohnt.   | Nachtfahrverbot war natürlich für LKW gemeint, die Geschwindigkeitsbeschränkung wäre vom Hüstener Highway bis zu McFit sinnvoll, da hier auch gerne Rennen gefahren werden.  |   | Zif. 5.4   |
| E5 | Goethestr./Graf-Gottfried-Str.  | Immer häufiger nutzen LKW's diese innerstädtische Straßen. Begründung: Wahrscheinlich wegen der LKW Maut und um den kürzeren Weg über Sundern in den MK zu nutzen.  | Ampelschaltungen überprüfen. Begrenzung Tempo 130 auf der AB A46/A445, Tempo 80 auf der L745 Innerörtlich Tempo 30   |   | Zif. 5.4   |
| 26 | Hellefelder Str. in Höhe der Papierfabrik "Reno di Medici"                  | Durch die LKW's, die die Papierfabrik anfahren bzw. verlassen, entsteht eine starke Lärmbelastung.  | Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h und eine Sanierung der Hellefelder Straße.   | Die Geschwindigkeitsbegrenzung besteht bereits in Höhe der Schule. Danach folgt allerdings eine Seniorenwohnanlage und zwar in der Hellefelder Str. 70. Hier sollte die Geschwindigkeitsbegrenzung auch greifen. Senioren sollten ebenfalls geschützt werden. | Zif. 5.4   |
| 6  | Innenstadt  | Autorennen, vor allem im Sommer mit Einbruch der Dunkelheit.  | Geltenden Regeln durch zu setzen würde reichen.  |   | Zif. 5.4   |
| E7 | Industrielärm   | ... Für uns ist ..., die Firma Persdorp in Bruchhausen, Nachts sehr oft zu laut. Auch die Einhausungen bestimmter Bereiche waren nur bedingt erfolgreich. Im Dorf hört man die Geräusche nicht so, da es in direkter Luftlinie zu uns herüberschallt. Wir waren schon oft mit der Bezirksregierung im Dialog. Im Winter wenn alle Fenster geschlossen sind, geht es. Nur im Sommer ist es nicht möglich bei offenem Fenster zu schlafen.  |  |   | keine Maßnahme für einen Lärmaktionsplan, Einzelfallprüfung die durch die Fachbehörden bereits erfolgt |

**Ruhiges Gebiet  
- Luerwald -**



**Legende**  
LAP\_Ruhiges\_Gebiet

# Ruhiges Gebiet - Eichholz / Altes Feld -



**Legende**

 LAP\_Ruhiges\_Gebiet

**STADT ARNSBERG**  
FD Umwelt

1:7.500