

**Lärmaktionsplanung 3. Stufe (2018)
Porta Westfalica**

- Endbericht -

Stand 17.07.2018

**AUFTRAGGEBER: STADT PORTA WESTFALICA
KEMPSTRASSE 1, 32457 PORTA WESTFALICA**

**AUFTRAGNEHMER: PGT UMWELT UND VERKEHR GMBH
SEDANSTRASSE 48, 30161 HANNOVER
TELEFON: 0511/38 39 40
TELEFAX: 0511/33 22 82
E-MAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE**

**BEARBEITUNG: DIPL.-ING. H. MAZUR
DIPL.-GEOGR. D. LAUENSTEIN**

**GRAFIK: DIPL.-GEOGR. R. NÖLLGEN
G. HERNER**

HANNOVER, 17. JULI 2018

INHALTSVERZEICHNIS:

	Seite
1. Vorwort	5
2. Ausgangslage und Vorgehen	6
3. Analyse der Lärmbelastung.....	7
3.1 Lärmkarten.....	7
3.1.1 Straßenverkehr	7
3.1.2 Schienenverkehr	8
3.2 Bewertung / „Hot Spots“ (Dringlichkeiten)	9
4. Lärmminderungsstrategien und –potenziale.....	13
5. Maßnahmen (Lärmaktionsplan)	14
5.1 Örtlich vorhandene Planungen mit Lärmrelevanz.....	14
5.2 Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplans und Stand der Umsetzung der Maßnahmen aus LAP 2. Stufe	14
6. Erwartete Wirkungen.....	20
7. Fazit / Weiteres Vorgehen.....	23
Anhang : Stellungnahme Öffentlichkeitsbeteiligung	24

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 3.1	Bekannte Geräusche und ihre Einordnung auf der dB(A)-Skala.....	10
Abb. 6.1:	Wirkung von Maßnahmen zur Lärminderung	20

TABELLENVERZEICHNIS:

Tab. 3.1:	Belastetenzahlen durch Straßenverkehrslärm nach Pegelbändern – Abschätzung auf Basis LANUV.....	8
Tab. 3.2:	Belastetenzahlen durch Schienenverkehrslärm nach Pegel-bändern – Abschätzung gemäß Eisenbahn-Bundesamt	9
Tab. 6.2:	Reduzierung der Belastetenzahlen durch Straßenverkehrslärm nach Pegelbändern – Abschätzung auf Basis LANUV	22

ANLAGENVERZEICHNIS:

1.1	Verkehrsmengen [Kfz/Tag] - Vergleich zur Lärmkartierung 2. Stufe
1.2	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten [Pkw/24 h]
1.3	Flächenpegel nachts (Ln)
1.4	Fassadenpegel nachts (Ln)
2	Vorhandene Planungen
3	Maßnahmenvorschläge
4.1	Maßnahmen und lärm mindernde Wirkungen: L 780 / Kirchsiek – OD Hausberge
4.2	Maßnahmen und lärm mindernde Wirkungen: L 764 / Hausberger Straße – OD Neesen
4.3	Maßnahmen und lärm mindernde Wirkungen: L 876 / Portastraße
4.4	Maßnahmen und lärm mindernde Wirkungen: B 482 / Höhe Vennebeck
4.5	Maßnahmen und lärm mindernde Wirkungen: B 482 / Höhe Bahnhof
4.6	Maßnahmen und lärm mindernde Wirkungen: BAB 2 / nördlich Eisbergen

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	
BImSchG	Bundes-Immissions-Schutz-Gesetz
dB	Dezibel (Schallpegelmessung in Dezibel)
dB (A)	Die „A“-Bewertung der Frequenzen (dB(A)) trägt der Tatsache Rechnung, dass das Ohr insbesondere bei mittlerer Lautstärke die mittleren Tonlagen als lauter wahrnimmt als tiefe oder sehr hohe Töne.
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz in Nordrhein-Westfalen
Mittelungspegel	Der Mittelungspegel (äquivalenter Dauerschallpegel) L_m wird aus der Häufigkeit, Dauer und Pegelintensität der momentanen Einzelpegel über einen längeren Zeitraum gebildet
Modal Split	Verteilung der Verkehre auf die verschiedenen Verkehrsarten
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park und Ride
RLS 90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (nach 16. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV)
SV	Schwerverkehr, > 3,5 t
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen (in der Baulast des Bundes)
16. BImSchV	16. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

1. Vorwort

Die Lärmaktionsplanung ist ebenso wie die Lärmkartierung ein kontinuierlicher Prozess, der von der Europäischen Union (EU) mit einer fünfjährigen Fortschreibungsfrist verankert wurde.

Mit dem vorliegenden Entwurf zum Lärmaktionsplan Porta Westfalica, 3. Stufe, erfüllt die Stadt ihre Berichtspflicht zur Darlegung der Lärmsituation und der im Rahmen eines Lärmaktionsplanes zu treffenden Maßnahmen.

Die Zuständigkeit für die Maßnahmenplanungen des Straßenverkehrs liegt bei den Kommunen, für den Schienenverkehr beim Eisenbahnbundesamt.

Die Stadt führt auf Basis der vom Land durchgeführten Lärmkartierung eine Fortschreibung der Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr durch. Im Rahmen dieser sind zahlreiche Maßnahmenvorschläge untersucht worden, die für besonders problematische Situationen innerhalb des Stadtgebietes Lösungsvorschläge zur Minderung des Verkehrslärms aufzeigen. Einzelne dieser Maßnahmen aus dem LAP 1. bzw. 2. Stufe sind bereits umgesetzt, andere werden im Lauf der nächsten Jahre in Bezug auf ihre Umsetzung weiter geprüft. Dabei ist nicht allein die Stadt verantwortlich für die Umsetzung der Maßnahmen, sondern im Wesentlichen der Landesbetrieb Straßen.NRW als Straßenbaulastträger, der den größten Teil der lärmbelasteten Straßen unterhält.

Die Zuständigkeit für den LAP Schienenverkehr liegt beim Eisenbahnbundesamt. Derzeit befinden sich Maßnahmen zum Lärmschutz an den Schienenwegen in der Umsetzung. Im vorliegenden Lärmaktionsplan wird die Problematik des Schienenverkehrslärms nur insofern berücksichtigt als die Überlagerungsbereiche mit dem Straßenverkehr dargestellt werden.

Der LAP wurde in den Ausschüssen vorgestellt und zur Öffentlichkeitsbeteiligung vom 23.05. bis 15.06.2018 ausgelegt und am 9. Juli vom Rat beschlossen. Bei der Stadt eingehende Anregungen wurden berücksichtigt und im Anhang dokumentiert.

2. Ausgangslage und Vorgehen

„Lärmaktionspläne sind gemäß § 47 d Absatz 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{DEN} von 70 dB(A) oder ein L_{Night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird“¹.

Im Anschluss an die Lärmkartierung sind nach EU-Umgebungslärm-Richtlinie Lärmaktionspläne zu erstellen, die Maßnahmen zur Minderung der Lärmprobleme enthalten.

In diesem Sinn ist die Lärmaktionsplanung (LAP) zunächst auf die Untersuchung der Konflikterwartungsgebiete beschränkt, welche diese Schwellenwerte erreichen. In der 3. Stufe der Lärmkartierung werden Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen mit einem Jahresaufkommen von mehr als 3 Mio Kfz einbezogen. Kreis- und Gemeindestraßen werden nicht berücksichtigt, auch bei mehr als 3 Mio Kfz jährlich. Die Verkehrsmengen auf den Kreisstraßen der Stadt Porta Westfalica liegen jedoch unter diesem Wert. Eine vglw. hohe Belastung um etwa 8.000 Kfz/24 h gibt es nur im Bereich der nördlichen Portastraße (Gemeindestraße).

Beim Schienenverkehr werden in der 3. Stufe der Lärmkartierung Strecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen einbezogen.

Ergänzend in die Betrachtung einbezogen werden die Konfliktbereiche >65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts, die unterhalb der Lärmbelastungswerte von 70 / 60 dB(A) liegen.

¹ Lärmaktionsplanung, RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW – V-5 – 8820.4.1 v. 7.3.2008

3. Analyse der Lärmbelastung

3.1 Lärmkarten

3.1.1 Straßenverkehr

Vergleich LAP 2. / 3. Stufe

Die Ortsdurchfahrt L 764 Neesen ist nicht mehr Teil der Lärmkartierung, da die Verkehrsmengen mit nunmehr rund 7.200 Kfz / 24 h unter den relevanten Grenzwerten liegen. Weitere relevante Änderungen der verkehrlichen Kennwerte sind den Anlagen 1.1 und 1.2 zu entnehmen. Dies betrifft insbesondere:

- deutlich höheres Verkehrsaufkommen in der Portastraße (Barkhausen),
- um etwa 5.000 Kfz/24 h höheres Verkehrsaufkommen im Bereich der B 482 Hausberge / Vennebeck,
- die Verkehrsmengen im Bereich der Autobahn haben sich teilweise etwas erhöht.

Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind weitestgehend gleich. Im Zuge der BAB 2 ist gemäß der Lärmkartierung der Stufe 3 abschnittsweise Tempo 100 angegeben, was nach Rücksprache mit der Bezirksregierung jedoch nicht zutrifft.

Obwohl es gegenüber der Lärmkartierung 2012 verschiedene Änderungen bzgl. der Verkehrsmengen gegeben hat, haben sich die Flächen- und Fasadenepegel insgesamt kaum verändert. Somit sind auch die Belastungsschwerpunkte in 2017 die gleichen geblieben.

Der Vergleich der Betroffenenzahlen 2012 und 2017 bestätigt die Ergebnisse (vgl. Tab. 3.1). Die Situation hat sich nur geringfügig verbessert.

Die Ergebnisse zeigen aber auch, dass bisher wenige Maßnahmen zur Lärminderung umgesetzt wurden.

Lärmindex Strassen- verkehrslärm	Bereich in dB(A)	Anzahl der Belasteten (2. Stufe)	Anzahl der Belasteten (3. Stufe)
DEN		gem. Lärm- kartierung	gem. Lärm- kartierung
	über 55 – bis 60	2.247	2.270
	über 60 – bis 65	756	697
	über 65 – bis 70	241	224
	über 70 – bis 75	36	30
	über 75	4	5
NIGHT			
	über 50 – bis 55	1.528	1.434
	über 55 – bis 60	393	385
	über 60 – bis 65	87	64
	über 65 – bis 70	13	15
	über 70	0	3

Tab. 3.1: *Belastetenzahlen durch Straßenverkehrslärm nach Pegelbändern – Abschätzung auf Basis LANUV*

3.1.2 Schienenverkehr

Die aktuelle Lärmkartierung durch das Eisenbahnbundesamt aus dem Jahr 2017 zeigt die in Tabelle 3.2 dargestellten Belastetenzahlen.

Der Überlagerungsbereich Schienenverkehr / Straßenverkehr ist in der Anlage 1.4 nachrichtlich dargestellt.

Lärmindex Schienen- verkehrslärm	Bereich in dB(A)	Anzahl der Belasteten (2. Stufe)	Anzahl der Belasteten (3. Stufe)
DEN		gem. Lärm- kartierung	gem. Lärm- kartierung
	über 55 – bis 60	3.600	3.920
	über 60 – bis 65	2.350	2.340
	über 65 – bis 70	930	840
	über 70 – bis 75	280	240
	über 75	170	140
NIGHT			
	über 50 – bis 55	3.360	3.560
	über 55 – bis 60	2.180	2.080
	über 60 – bis 65	700	610
	über 65 – bis 70	240	190
	über 70	130	100

Tab. 3.2: *Belastetenzahlen durch Schienenverkehrslärm nach Pegelbändern – Abschätzung gemäß Eisenbahn-Bundesamt*

3.2 Bewertung / „Hot Spots“ (Dringlichkeiten)

Verbindliche Grenzwerte für die EU-Lärmkartierung fehlen. Für die Stadt Porta Westfalica werden Auslösewerte von 65/55 dB(A) (Tag/Nacht) vorgeschlagen, die vom Umweltbundesamt zur Durchführung der Lärmaktionspläne als prioritäre Handlungsbedarfe angesehen werden. Dies entspricht dem Vorgehen bei der Bearbeitung der beiden vorangegangenen Lärmaktionspläne.

Abbildung 3.1 zeigt eine Reihe bekannter Geräusche und ihre Einordnung auf der dB(A)-Skala.

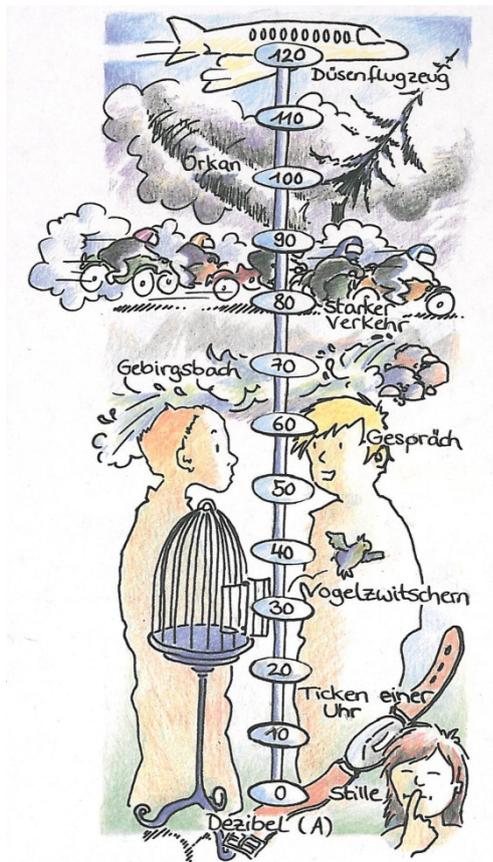


Abb. 3.1 Bekannte Geräusche und ihre Einordnung auf der dB(A)-Skala
(Quelle: Physikalische und biologische Phänomene im Ohr beim Hören, Hrsg: Umweltbundesamt Dessau-Roßlau, 2012)

Straßenverkehr

Im Stadtgebiet erkennbar sind die starken Lärmbänder verursacht durch die BAB A 2, die Bundesstraßen B 61, B 65 und B 482 sowie die Landesstraßen L 780 und L 876.

Die gesamten Berghänge im Bereich von Porta Westfalica sind durch den Straßenverkehrslärm der B 482 aber auch durch Schienenverkehrslärm verlärm.

Auf Basis der Lärmkarten des LANUV erfolgte die Auswertung der „Hot Spots“, der besonders belasteten Bereiche, für die eine hohe Priorität zur Aufstellung und Umsetzung eines Lärmaktionsplans besteht. Aufgrund der besonderen Bedeutung der Nachtruhe wurde schwerpunktmäßig eine Bewertung der nächtlichen Lärmbelastung gemäß des Lärmindizes L_{NIGHT} durchgeführt. Eine hohe Dringlichkeit besteht bei einer Überschreitung von

60 dB(A). Aber auch Bereiche mit einer Lärmbelastung von 55-60 dB(A) sind als noch dringlich einzustufen (vgl. Anlage 1.4).

Die untersuchten Straßen in Porta Westfalica (insbesondere die Bundesstraßen) liegen häufig außerorts oder in Randlagen und im unmittelbaren Randbereich gibt es kaum Wohnnutzung. Weite Bereiche der Landesstraßen führen durch Ortschaften und dort zu einer erheblichen Belastung.

Die wesentlichen Konfliktbereiche sind nachfolgend aufgelistet (vgl. auch Anlage 1.4):

- BAB 2: Im Verlauf der BAB 2 gibt es mehrere Bereiche in denen überwiegend einzelne belastete Wohnhäuser liegen mit einer Belastung größer 60 dB(A), teilweise auch größer 65 dB(A) nachts.
- BAB 2: Im Abschnitt nördlich Eisbergen liegen Bereiche, in denen mehrere Wohngebäude von einem Pegel von 65-70dB(A) betroffen sind.
- BAB 2: Im Bereich Vennebeck/Holtrup (westlich Autohof) sind etliche Wohngebäude von einer Lärmbelastung von über 70 dB(A) betroffen.
- B 65: Barkhausen Höhe Portastraße, einzelne Wohnhäuser liegen in einem Pegelbereich von 55-60 dB(A) nachts.
- B 482: Abschnitt nördlich Bahnhof, einzelne Wohnhäuser sind von einer Lärmbelastung von über 70 dB(A) nachts betroffen.
- B 482: Abschnitt in Höhe Vennebeck, einzelne Wohnhäuser sind von mit Pegeln von über 60 dB(A), teilweise auch über 65 dB(A) betroffen. Darüber hinaus sind große Teile Vennebecks, einschließlich Schule, jedoch sowohl durch die B 482 als auch die BAB 2 verlärmert und liegen überwiegend in einem Pegelbereich zwischen 50 und 55 dB(A).
- B 482: Abschnitt Hausberge, Belastungen bis zu 65-70 dB (A).
- B 482: Abschnitt Höhe Meißen, einzelne betroffene Wohngebäude und bis zu 65 dB(A) nachts.
- L 876: Barkhausen in der Portastraße: Belastungen im Bereich von etwa 55-60 dB(A) nachts.
- L 780: Hausberge im Kirchsiek: Belastung im Zuge der Ortsdurchfahrt von 60-65 dB(A) nachts.
- L 764: Neesen: Belastung der Ortsdurchfahrt von 60-65 dB(A) nachts (in LAP 2. Stufe, in der Lärmkartierung 3. Stufe aufgrund zu geringer Verkehrsmengen nicht mehr berücksichtigt).

In den Ortsteilen Neesen, Lerbeck, Barkhausen, Hausberge, Holzhausen und Vennebeck ist zusätzlich eine Überlagerung des Straßenverkehrslärms mit dem Schienenverkehrslärm insbesondere nachts festzustellen (vgl. Anlage 1.4).

4. Lärminderungsstrategien und –potenziale

Bei der Aufstellung und Umsetzung des Lärmaktionsplanes wird wie im LAP 2014 in Porta Westfalica dem Schutz der Nachtruhe oberste Priorität eingeräumt. Lärm beeinträchtigt den Schlaf und vermindert die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit. Zahlreiche chronische Erkrankungen, so die Weltgesundheitsorganisation (WHO), haben ihren Ursprung in einer qualitativ wie quantitativ nicht ausreichenden Nachtruhe.

Bei der Maßnahmenfindung wird die Situation besonders lärmempfindlicher Nutzungen wie Krankenhäuser, Kindergärten etc. im Tageszeitraum berücksichtigt.

Die Lärmaktionsplanung ist als kontinuierlicher Prozess zu verstehen, nicht zuletzt deshalb, weil die EU alle fünf Jahre eine Fortschreibung fordert. Aufgrund der durchgeführten Lärmaktionsplanung der 1. und 2. Stufe gibt es zu den Belastungsschwerpunkten in der Stadt Porta Westfalica bereits zahlreiche Maßnahmenvorschläge, die jedoch nur tlw. umgesetzt wurden.

Die wesentlichen Strategien und Maßnahmen der Lärmaktionsplanung sind bereits ausführlich im LAP 2. Stufe dargestellt und dort zu entnehmen.

5. Maßnahmen (Lärmaktionsplan)

5.1 Örtlich vorhandene Planungen mit Lärmrelevanz

Beabsichtigte Planungen der Kommune sowie übergeordneter Träger wurden in Bezug auf ihre Lärmrelevanz geprüft und bewertet. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die Stadt Porta Westfalica den LAP 1. und 2. Stufe aufgestellt hat.

BAB 30: Ortsumgehung Bad Oeynhausen

Die Auswirkungen der BAB 30 Ortsumgehung Bad Oeynhausen auf die B 65 sind zu beobachten.

Vierspuriger Ausbau der B 482

Die Bundesstraße B 482 soll im Bereich zwischen Weserbrücke Höhe Hausberge und Autobahn vierstreifig ausgebaut werden. Die Maßnahme ist im weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes enthalten. Ein Ausbau der Straße würde aufgrund der sich dann verändernden Geschwindigkeiten und des notwendigen Platzbedarfes die Lärmsituation innerhalb des gesamten Stadtgebietes von Porta Westfalica weiter verschlechtern.

Im Rahmen des Ausbaus müssten Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden, die unter Umständen zu einer Verbesserung der Situation führen.

5.2 Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplans und Stand der Umsetzung der Maßnahmen aus LAP 2. Stufe

Unter Würdigung der im Stadtgebiet bereits angedachten Maßnahmen (vgl. Anlage 2) wurden im LAP 2. Stufe folgende ergänzende Maßnahmen vorgeschlagen. Diese Maßnahmenvorschläge – soweit noch nicht umgesetzt – sind weiter aktuell und werden fortgeschrieben. Neue, zusätzliche Maßnahmen sind vorerst nicht erforderlich, da die Problemlagen die gleichen geblieben sind.

Schwerpunkt eines konzertierten Maßnahmenprogramms ist weiterhin die B 482. Hier werden Maßnahmen zur Lärmabschirmung ebenso vorgeschlagen wie Veränderungen des Fahrbahnquerschnittes und die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten und deren Überwachung. Grundsätzli-

ches Ziel ist Tempo 70 km/h als Maximalgeschwindigkeit zwischen Autobahnanschluss und Bundesstraßenkreuz B 61 mit der B 65. Darüber hinaus soll durch den Landesbetrieb Straßen.NRW der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags im Rahmen der Deckensanierung geprüft werden. Südlich des Bahnhofs wird im Rahmen der Fahrbahnsanierung bereits lärmindernder Asphalt verwendet. Die Umsetzung erfolgte im Rahmen der Umbauten am Bahnhof durch den Landesbetrieb Straßenbau, Straßen.NRW.

Teil-Aktionsplan Bereich B 482 / Hausberge / Bahnhof

Veränderung der Wegweisung für den Lkw-Verkehr im Zuge der B 61. Zur Vermeidung von unnötigen Lkw-Fahrten über die Weserbrücke und die B 482 im Bereich Bahnhof sollte für den aus Richtung Südwesten kommenden Verkehr zur B 65 und zur B 482 in Richtung Zielgebiete Nienburg, Bremen, etc. eine Wegweisung durch den Weserauentunnel erfolgen. Die vorhandene Wegweisung an der Weserbrücke soll dementsprechend umgestellt werden.

Stand der Realisierung:

Die Umstellung der Wegweisung ist zwischenzeitlich erfolgt.

Maßnahmen zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind insbesondere in den Bereichen Porta Westfalica-Bahnhof (50 km/h), Knotenpunkt B 482 / Friedenstraße (50 km/h) und Höhe Meißen (70 km/h) zu ergreifen.

Stand der Realisierung:

Noch nicht umgesetzt, hier sind weitere Abstimmungen mit der Straßenverkehrsbehörde zu suchen.

Sinnvoll ist auch die Begrenzung auf Tempo 50 km/h im Bereich Hausberge. Die Verbesserung der Bahnhofsanbindung spielt eine vorrangige Rolle, da damit die schon heute hohe Bedeutung des Bahnhofs für die Verknüpfung mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) entscheidend verbessert wird. Für die Bahnhofsanbindung wurde ein Vollknoten an die B 482 vorgeschlagen, um die Anbindung für den Linienbusverkehr zu verbessern und um die Umwegfahrten beim Verlassen des Park+Ride-Parkplatzes zu vermeiden.

Die Durchlässigkeit der B 482 in diesem Abschnitt für die fußgänger- und radverkehrsbezogenen Querungen über die Straße sollten ebenfalls unterstützt und im Sinne der RAS² 06² geprüft werden. Anlage 4.5 zeigt exemplarisch, wie eine Veränderung der Situation im Bereich des Bahnhofs erfolgen kann.

Stand der Realisierung:

Der Umbau des Bahnhofsumfelds und der Ausbau zu einem LSA-geregelten Knotenpunkt sind abgeschlossen. Veränderungen des modal split, also in der Verkehrsmittelwahl, zugunsten des Umweltverbundes und somit auch zur Reduzierung von Lärmemissionen sind eher mittel- bis langfristig zu sehen.

Teil-Aktionsplan Bereich B 482 / Bereich Vennebeck

Für den Bereich Vennebeck wird die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 bzw. 50 km/h (im Knotenpunktbereich mit der Friedensstraße) sowie westseitig die Einrichtung einer Lärmschutzwand zum Schutz der direkt an die B 482 angrenzenden Wohnbebauung vorgeschlagen (vgl. auch Anlage 4.4). Die Maßnahme am Knotenpunkt B 482 / Friedensstraße dient nicht zuletzt auch der Verkehrssicherung, da es hier in den letzten Jahren zu teilweise gravierenden Unfällen gekommen ist.

Stand der Realisierung:

Hier sind weitere Abstimmungen mit Straßen.NRW bzgl. der Umsetzung der Maßnahmen zu suchen.

Teil-Aktionsplan Bereich B 65 / Bereich Barkhausen – Portastraße

Insbesondere vor dem Hintergrund der prognostizierten Zunahme des Verkehrsaufkommens im Zuge der B 65_{neu} ist die Brücke über die Portastraße mit Lärmschutzwänden auszustatten.

Stand der Realisierung:

Auch hier sind weitere Abstimmungen mit Straßen.NRW bzgl. der Umsetzung der Maßnahmen zu suchen.

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe Straßenentwurf: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAS² 06, Ausgabe 2006

Teil-Aktionsplan BAB 2 / Bereich Vennebeck und Eisbergen

Für die Autobahn BAB 2 wird vorgeschlagen, in den bewohnten Bereichen – allerdings vorrangig im Abschnitt Höhe Vennebeck/Holtrup – einen offeneren Asphalt zur Lärmreduzierung einzusetzen. Darüber hinaus sind an verschiedenen Stellen die Lärmschutzwände zu erhöhen bzw. zu vervollständigen (vgl. Anlagen 3 und 4.6).

Auch hier ist eine enge Abstimmung mit der Straßenbaubehörde des Landes zu suchen, um die Verwendung von lärminderndem Asphalt durchgängig in Bereichen mit höheren Anwohnerzahlen umzusetzen.

In Höhe Ortsteil Vennebeck sollte vorrangig auf der südlichen Seite der BAB 2 ein Lärmschutzwall realisiert werden. Hierbei könnte vorhandenes Bodenmaterial zum Aufschütten eines Lärmschutzwalles verwendet werden. Diese Maßnahme hat eine große Relevanz für die südlich der BAB A 2 liegenden betroffenen Wohngebäude.

Weiterhin ist die Senkung von Fahrgeschwindigkeiten in einzelnen Bereichen der BAB A 2 auf 100 km/h nachts aus Gründen des Lärmschutzes empfehlenswert. Dies betrifft vorrangig Bereiche in Vennebeck/Holtrup, Hitzepohl und Eisbergen (vgl. Anlage 4.6).

Stand der Realisierung:

Auch hier sind weitere Abstimmungen mit Straßen.NRW bzgl. der Umsetzung der Maßnahmen zu suchen.

Teil-Aktionsplan L 876 Barkhausen / Portastraße

Im Rahmen des Lärmaktionsplans wird für die Portastraße südlich der Kreisstraße insbesondere die fahrbahnintegrierte Führung des Radverkehrs bzw. die Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr vorgeschlagen sowie punktuelle Fahrbahnverengungen. Darüber hinaus sollte auf Teilabschnitten Tempo 30 nachts geprüft und Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt werden (vgl. Anlage 4.1).

Stand der Realisierung:

Das Verkehrskonzept Barkhausen (PGT 2016/2017), das die genannten Maßnahmen berücksichtigt, wurde erarbeitet. Eine Umsetzung der Maßnahmen steht jedoch noch aus.

Erstellt wurde ein Beschilderungskonzept mit der Zielsetzung der größtmöglichen Vermeidung von Lkw-Verkehr in den Ortsdurchfahrten erstellt. Hierbei wurde insbesondere auch der Verkehr aus westlicher Richtung (Kreisstraße) berücksichtigt.

Geprüft wurde zudem die Beschilderung hinsichtlich der Wegweisung für Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern/wassergefährdender Ladung.

Teil-Aktionsplan L 764 / Ortsdurchfahrt Neesen

Im Zuge der Ortsdurchfahrt der L 764 in Neesen vorgesehene Fahrbahndeckensanierung ist zwischenzeitlich erfolgt. Ergänzende Vorschläge sind bspw. die Anlage eines überfahrbaren Mini-Kreisverkehrs Höhe Mittelfeldstraße, die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in den stärker belasteten Bereichen, die auch die Bereiche mit den höchsten Querungsanforderungen bspw. zu den Bushaltestellen sind und die Anlage von Schutzstreifen zur sicheren fahrbahnintegrierten Führung (vgl. Anlage 4.2).

Stand der Realisierung:

Die Markierung von beidseitig Schutzstreifen wurde umgesetzt. Wie beschrieben haben sich in diesem Bereich die Verkehrsmengen reduziert. Es ist davon auszugehen, dass auch die Aufbringung von Schutzstreifen zu einer Verdrängung der Verkehre geführt hat. Dieser Bereich ist zwar nicht mehr Teil der Lärmkartierung der 3. Stufe, gleichwohl weiterhin lärmbelastet, so dass eine Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen auch weiterhin einzufordern ist.

Teil-Aktionsplan L 780 / Ortsdurchfahrt Hausberge „Kirchsiek“

Für die Ortsdurchfahrt werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen: abschnittsweise Tempo 30, fahrbahnintegrierte Führung des Radverkehrs mit Schutzstreifen bergauf sowie punktuell Fahrbahnverengungen zur Kennzeichnung der Ortsdurchfahrt und als Einfädelungshilfe für den Radverkehr (vgl. Anlage 4.3).

Stand der Realisierung:

Bisher wurden diese Maßnahmen nicht realisiert, ggf. Einbindung in ein gesamtörtliches Konzept und weitere Abstimmung.

Ruhige Gebiete

Verschiedene Bereiche Porta Westfalicas sollten als „ruhige Gebiete“ ausgewiesen werden, vorrangig betrifft dies Bereiche, die der Erholung dienen, und Bereiche, die einem hohen Schutzstatus unterliegen. In Porta Westfalica sind dies in erster Linie das Klinikum sowie der Kurpark. In den „ruhigen Gebieten“ sollten ein Mittelungspegel von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts als Zielwerte gelten sollten. Die Zielwerte sind aufgrund des besonderen Schutzstatus der „ruhigen Gebiete“ in Anlehnung an die Grenzwerte der 16. BImSchV³ für Wohngebiete gewählt worden. Anzustreben ist, die „unverbindliche“ Einführung als „ruhiges Gebiet“ im Rahmen des anvisierten kontinuierlichen Monitoring- und Umsetzungsprozesses als besondere Prüfgröße einer Lärmverträglichkeit Einzelfall bezogen sorgfältig abzuwägen.

Stand der Realisierung:

Bisher nicht realisiert, hier sind weitere Abstimmungen erforderlich.

³ Die Stadt Wuppertal hat bspw. für „ruhige Gebiete“ mit 50 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts noch niedrigere Zielwerte festgelegt.

6. Erwartete Wirkungen

Straßenverkehr

In den Anlagen 4.1 bis 4.6 sind für verschiedene Bereiche exemplarisch Maßnahmenvorschläge und ihre lärmindernden Wirkungen dargestellt. Deutlich wird, dass nicht alle Maßnahmen zeitgleich umzusetzen sind und die Wirkung in der Kombination verschiedener Maßnahmen besteht.

Maßnahmen	Lärminderung (Mittelungs- Max.pegel) bis zu 12 dB(A)	flankierende Wirkungen			
		Luftschad- stoff- (Feinstaub-) minderung	Verkehrssicherheit	Ge- stal- tung	Freiraum- nutzung
baulicher Lückenschluss, bzw. Lärmschutzwand				x	
Lärmschutzwälle mit Bepflanzung		(x)		x	
absorbierender Zaun (max. 75 cm Höhe)			x	x	
Sperrung für den Schwerverkehr		x	x	x	x
Reduzierung der Verkehrsmen- gen um 50 % und mehr		x	x		
Abstandserhöhung Emittent - Emissionsort					
Verdoppelung des Abstandes		x		x	x
durch Anlage eines Radfahrstreifens			x		
durch Einziehung des rechten Fahrstreifens		x		x	x
Bspw. Geschwindigkeitsreduzie- rung von 50 km/h auf 30 km/h		x	x		x
Bspw. Geschwindigkeitsreduzie- rung für den Schwerverkehr von 50 km/h auf 30 km/h		x	x		
Geschwindigkeitskontrolle		x	x		
Verstetigung der Fahrgeschwin- digkeit		x	x		
Abschirmung durch parkende Fahrzeuge		x		x	
Querungsstellen und Mittelinseln		x	x	x	x
Gestaltung. Straßenraumbegrü- nung z.B. Baumtor	subjektiv	(x)		x	x
Ersetzen von Lichtsignalanlagen durch Kreisel		x	x	x	

x = Wirkung vorhanden (x) = positive Wirkung möglich

Abb. 6.1: Wirkung von Maßnahmen zur Lärminderung
(eigene Zusammenstellung PGT, aus: Lärminderungsstu-
dien [7] Rostock, PGT 1999 / [8] Rheine, PGT 2003 / [9]
Berlin Charlottenburg - Wilmersdorf, [10] PGT 2006 /
Dietzenbach, PGT 2007)

Abbildung 6.1 gibt darüber hinaus eine Übersicht über ausgewählte Maßnahmen und ihr Wirkungspotenzial, welches zum Teil wesentlich über den im Berechnungsverfahren ermittelten Werten liegen kann (vgl. dazu auch „Handbuch Lärminderungspläne“⁴).

In Bezug auf die betroffenen Einwohner/innen ergibt sich durch die ausgewählten Maßnahmen eine Veränderung der Einwohner pro Pegelklasse. Da ohne Neuberechnung kein direkter Zugriff auf abschnitts- oder gebäudebezogene Betroffenenzahlen möglich ist, wird richtliniengemäß eine Abschätzung der Auswirkungen auf die Betroffenenzahlen im Bereich des Hauptverkehrsstraßennetzes nach abschließender Abstimmung der Maßnahmen durchgeführt. Aufgrund der vorgeschlagenen Maßnahmenpakete werden insbesondere in den Bereichen mit den meisten Betroffenen Lärminderungen von 5 dB(A) und darüber bzw. in Teilbereichen von mindestens 2-3 dB(A) prognostiziert, die entsprechend pauschal auf die Betroffenen umgelegt werden.

⁴ Handbuch Lärmaktionspläne Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung, PGT Umwelt und Verkehr, Hannover, in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Richter-Richard, Aachen, Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA), Dessau-Roßlau, Texte 81/2015

Lärmindex Strassen- verkehrslärm	Bereich in dB(A)	Anzahl der Belasteten (2. Stufe)	Anzahl der Belasteten (2. Stufe)	Anzahl der Belasteten (3. Stufe)	Anzahl der Belasteten (3. Stufe)
DEN		gem. Lärm- kartierung	gem. Umset- zung LAP	gem. Lärm- kartierung	gem. Umset- zung LAP
	über 55 – bis 60	2.247	1.650	2.270	1.670
	über 60 – bis 65	756	460	697	420
	über 65 – bis 70	241	110	224	110
	über 70 – bis 75	36	20	30	20
	über 75	4	0	5	0
NIGHT					
	über 50 – bis 55	1.528	590	1.434	550
	über 55 – bis 60	393	140	385	120
	über 60 – bis 65	87	25	64	25
	über 65 – bis 70	13	0	15	5
	über 70	0	0	3	0

Tab. 6.2: Reduzierung der Belastetenzahlen durch Straßenverkehrslärm nach Pegelbändern – Abschätzung auf Basis LANUV

7. Fazit / Weiteres Vorgehen

Die Maßnahmenvorschläge des Lärmaktionsplans und der Stand der Realisierung sind übersichtsartig der Anlage 3 zu entnehmen. Einzelne Maßnahmenvorschläge aus dem LAP 2. Stufe wurden mittlerweile umgesetzt.

Die bisher nahezu unverändert gebliebenen Betroffenzahlen zeigen jedoch, dass das Maßnahmenkonzept nicht in ausreichendem Maß umgesetzt wurde. Daher sind weitere Anstrengungen zu unternehmen und entsprechende Abstimmungen mit dem Baulastträger zu suchen, um hier weitere Erfolge zu erzielen.

Der Großteil der vorgeschlagenen Maßnahmen ist eng an ein koordiniertes Vorgehen mit den Straßenbaulastträgern gebunden. In wenigen einzelnen Fällen kann die Stadt auch unabhängig davon agieren.

Darüber hinaus sind die Baulastträger der Bundesstraßen möglichst dazu zu verpflichten, ihren Beitrag zur Lärmaktionsplanung im Sinne der dargestellten Maßnahmen zu leisten. Die im LAP aufgelisteten Maßnahmen bzw. Teilaktionspläne sind weiterhin als Prüfaufträge an die entsprechenden Straßenbauämter zu richten.

Die Abstimmung mit der DB AG ist ebenso zu suchen nicht zuletzt, um die DB Netz AG dazu zu verpflichten, ihren Beitrag zur Lärmaktionsplanung zu leisten. Derzeit befinden sich Lärmschutzmaßnahmen seitens der Bahn in der Realisierung.

Anhang : Stellungnahme Öffentlichkeitsbeteiligung

Stellungnahmen Bürger/innen					
Lfd. Nr.	Straße / Bereich	Inhalt	im LAP enthalten	Berücksichtigung	Handlungsempfehlungen
1	Lerbeck	etliche lose Gullydeckel, sehr früh am Morgen (ca. 5 Uhr) fahren viele LKW durch Lerbeck (zu Arbeitsbeginn Jumbo Meyer) Richtung B 482, die LKW und Gullydeckel verursachen dann viel Lärm, tagsüber ist es nicht so sehr der Lärm, sondern Erschütterungen durch Lkw	-	nicht im Untersuchungsnetz, kein vorrangiger Belastungsschwerpunkt	Prüfung der örtlichen Situation, Befestigung Gullydeckel prüfen

√ bereits im LAP enthalten; + neu in den LAP aufnehmen; o weiterer Untersuchungsbedarf; - keine Berücksichtigung im LAP