

Lärmaktionsplan für die Stadt Warstein (Stufe 4)

gleichzeitig Fortschreibung der
bisherigen Lärmaktionspläne der Stufe 1, Stufe 2 und Stufe 3

Inhalt

1. Einleitung	3
1.1 Vorbemerkungen und rechtliche Rahmenbedingungen	3
1.2 Beschreibung des Untersuchungsraums und der verkehrlichen Ausgangssituation 4	4
1.3 Zuständigkeiten in der Lärmaktionsplanung	5
1.4 Öffentlichkeitsbeteiligung	5
2. Bisherige Lärmaktionsplanungen	6
3. Beschreibung der Hauptlärmquellen	7
4. Konfliktbereiche	7
5. Überprüfungserfordernis und Maßnahmen	8
5.1 Ortschaft Warstein	9
5.2 Ortschaft Belecke	10
5.3 Ortschaft Suttrop	10
5.4 Ortschaft Mülheim/ Sichtigvor	11
5.5 Gesamtstädtische Maßnahmen	12
6. Öffentlichkeitsinformation und –beteiligung sowie Behördenbeteiligung	13
7. Fazit	14
Anlagen:	14

1. Einleitung

Hoher Umgebungslärm stellt für viele Bürgerinnen und Bürger, insbesondere an den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen, eine erhebliche Belastung dar, welche die Lebensqualität der Betroffenen mindert. Das Ziel der EU weiten Lärmaktionsplanung ist, die Belastung der Bevölkerung durch Umgebungslärm kontinuierlich zu senken und die Gebiete vor einer zukünftigen Verlärmung zu schützen. Die Lärmaktionsplanung ist nicht als starres Planwerk zu verstehen, sondern stellt vielmehr einen kontinuierlichen Prozess mit kurz- bis mittelfristig umsetzbaren und langfristig planbaren Maßnahmen dar, die zu einer Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität führen sollen.

1.1 Vorbemerkungen und rechtliche Rahmenbedingungen

Mit den Neuregelungen in den §§ 47 a bis 47 f Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) hatte der Bundesgesetzgeber im Jahr 2005 die "Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm" vom 25. Juni 2002 - die so genannte EU-Umgebungslärmrichtlinie - in deutsches Recht umgesetzt.

Die Richtlinie verfolgt das Ziel, ein europaweites Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm festzulegen, um schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu vermindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu verhindern.

Zuständige Behörden für die Lärmkartierung und die Aufstellung von Lärmaktionsplänen sind nach § 47 e Abs. 1 BImSchG die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden, soweit nicht in dieser Vorschrift Abweichendes geregelt ist.

Die Grundlagenarbeit, welche sich in der Erstellung der Lärmkarten widerspiegelt, erfolgt durch das Land NRW. Lärmkarten sind mindestens alle 5 Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten. Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW (MUNV) hat die Städte und Gemeinden mit Erlass vom 04.07.2023 darüber informiert, dass die Lärmkarten fortgeschrieben und die Ergebnisse für die Öffentlichkeit im Umgebungslärmportal (www.umgebungslaerm.nrw.de) freigeschaltet worden sind.

Auf der Grundlage dieser aktuellen Lärmkarten müssen Städte und Gemeinden daher bis zum 18.07.2024 Lärmaktionspläne (Vierte Stufe bzw. Runde) aufstellen bzw. die vorhandenen Pläne prüfen und ggf. fortschreiben. Ziel ist es, auf der Basis von Lärmkarten Bereiche zu identifizieren, in denen potenziell gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen vorhanden sind und geeignete Maßnahmen zu entwerfen, um diese Belastungen zu vermeiden oder zu verringern. Die Stadt Warstein hat bereits zur ersten Runde des Lärmaktionsplanes einen solchen aufgestellt, sodass dieser, wie in den vorherigen Runden ebenfalls, fortgeschrieben werden muss.

Die Auswahl der Maßnahmen sowie die Entscheidung über deren Reihenfolge, Ausmaß und zeitlichen Ablauf liegen grundsätzlich im Ermessen der zuständigen Behörde. Aufgrund der unterschiedlichen Struktur und Größe der Städte und Gemeinden (Ballungsräume, ländlicher Bereich) sind bei der Lärmaktionsplanung im Hinblick auf Umfang, Inhalt und Verfahren die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen.

Hinsichtlich der Einordnung der Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 ist zu berücksichtigen, dass die Lärmkarten im Jahr 2022 erstmals nach EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt wurden, welche sich deutlich von den bisher verwendeten unterscheiden. Die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung 2022 weichen daher von denen der vorangegangenen Lärmkartierung

2017 ab und sind nicht oder nur sehr eingeschränkt miteinander vergleichbar. Wesentliche Gründe dafür sind:

- 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.
- 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 anders ermittelt. Früher wurden die Bewohnerinnen und Bewohner von Wohngebäuden gleichmäßig um ein Gebäude verteilt – auf laute und leise Seiten. Mit der neuen Zählweise 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.

Der abschließende Beschluss über den Lärmaktionsplan ist grundsätzlich dem Rat vorbehalten.

1.2 Beschreibung des Untersuchungsraums und der verkehrlichen Ausgangssituation

Die Stadt Warstein liegt im Westen von Deutschland, im nördlichen Sauerland am Nordrand des Arnsberger Waldes, außerhalb der großen Ballungsräume. Bestehend aus 9 Ortsteilen mit insgesamt rd. 26.000 Einwohnern ist die Stadt umgeben von weiten Waldflächen in einem sanft bergigen Erholungsgebiet.

Bei einer Gesamtfläche von 158,05 km² sind 8,50 % Gebäude-, Frei- u. Betriebsfläche. Mehr als die Hälfte, sprich 54,36 % der Fläche ist Wald- und 31,34 % Landwirtschaftsfläche.

Warstein ist Mittelzentrum, nächstes Oberzentrum ist Dortmund.

Verkehrlich ist die Stadt über Bundes- und Landstraßen, Autobahnen und über die Schiene (nur Güterverkehr) gut zu erreichen. Die Bundesstraße 55 durchquert in Nord-Süd Richtung die Ortschaften Belecke und Warstein. Als eine der zentralen von Nord nach Süd verlaufenden Verkehrsachsen in NRW ist die B 55 Bindeglied zwischen den Bundesautobahnen A 44 und A 46.

Im Stadtgebiet von Warstein gibt es keine Ortsumgehungen. In der Ortschaft Belecke verläuft die B 55 mit einem Teilstück über eine kurze Entlastungsstraße. Die B 55 - Ortsumgehung Warstein ist im aktuellen Bundesfernstraßenbedarfsplan nur mit der Dringlichkeit "Weiterer Bedarf mit Planungsrecht" enthalten, im vorherigen Plan noch mit der Einstufung "Vordringlicher Bedarf". Die L 735 - Ortsumgehung Warstein/Suttrop findet sich im Landesstraßenbedarfsplan 2006 in Stufe 2* (Planungsrecht bis zur Baureife).

Neben der B 516, die den nördlichen Stadtbereich von West nach Ost durchquert, schafft die L 735 aus Richtung Rütthen kommend noch eine wichtige diagonale Verbindung über Warstein und Hirschberg in Richtung Arnsberg. Die L 856 verbindet im Westen des Stadtgebiets - aus Richtung

Soest in Richtung Meschede - die Ortsteile Niederbergheim und Hirschberg. Diese gute Erreichbarkeit ist jedoch mit erheblichen Lärmbelastigungen durch den Straßenverkehr verbunden.

Für den Güterverkehr besteht über die Schienen der Westfälischen Landeseisenbahn ein Zugang zum Streckennetz der Deutschen Bahn. Es besteht eine Strecke, die - von Norden in etwa dem Verlauf der B55 folgend - im Bahnhof Warstein endet und über mehrere Privatanschlussgleise verfügt, über die im Wesentlichen Massengüter transportiert werden. Auf allen Schienenstrecken in der Stadt Warstein ist Eisenbahnverkehrsunternehmen die Westfälische Landeseisenbahn GmbH, Lippstadt. Schienenwege des Bundes gibt es auf Warsteiner Stadtgebiet nicht.

Der öffentliche Personenverkehr wird über mehrere Buslinien der Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH und Westfalen Bus GmbH bedient.

In ihrem Leitbild hat sich die Stadt Warstein für die nähere Zukunft vier Handlungsfelder gesetzt, eines davon betrifft die Mobilität. So soll die lokale und überörtliche Verkehrsanbindung für alle Generationen mit den Schwerpunkten ÖPNV und Radwegenetz optimiert werden.

1.3 Zuständigkeiten in der Lärmaktionsplanung

Im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist festgelegt, dass die Stadt/Gemeinde oder die nach dem Landesrecht zuständigen Behörden für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung verantwortlich sind. Zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung nach § 47 e BImSchG ist die

Stadt Warstein
Der Bürgermeister
Dieplohstraße 1
59581 Warstein

Innerhalb der Verwaltung ist das Sachgebiet Straßen, Stadtwerke Warstein, Am Hillenberg 2, 59581 Warstein Ansprechpartner.

Die grundsätzliche Verantwortung der Gemeinde erweckt den falschen Eindruck, dass sie in allen Belangen Herrin des Verfahrens ist. Der tatsächliche Einfluss der Gemeinde auf Lärmquellen, die nicht unter ihre direkte Verantwortung fallen, ist jedoch insbesondere bei der Umsetzung von kurz- und mittelfristigen Maßnahmen gering.

1.4 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Stadt Warstein ist nach § 47 d Abs. 3 BImSchG gesetzlich dazu verpflichtet, die Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv an der Lärmaktionsplanung zu beteiligen. Ein konkreter Verfahrensablauf wie die Mitwirkung der Öffentlichkeit zu geschehen hat, wird hingegen nicht definiert. Die Ergebnisse der Beteiligung sind bei der Planaufstellung zu berücksichtigen.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist nicht nur ein rein formaler Akt, sondern ein zentraler Baustein in der Lärmaktionsplanung. Neben den Eingaben zu physikalisch belegbaren Lärmimmissionen ergeben sich gerade aus der subjektiven Bewertung von Lärmquellen oder Lärminderungsmaßnahmen neue wertvolle Ansätze, die direkt oder indirekt in den Lärmaktionsplan einfließen können.

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit wird über die Aufstellung des Lärmaktionsplans in der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Bauen und Digitales informiert und beraten. Nach Beschluss des Planentwurfes durch den zuständigen Fachausschuss erfolgt die weitere Beteiligung der Öffentlichkeit und anderer Behörden, Stellen und Träger öffentlicher Belange. Der Plan wird ortsüblich öffentlich ausgelegt und im Amtsblatt der Stadt Warstein veröffentlicht. Abschließend erfolgt nach Prüfung und Einarbeitung der Rückmeldungen die Verabschiedung des Lärmaktionsplanes durch den Ausschuss für Bauen und Digitales, seine öffentliche Bekanntmachung und die Übersendung an das Land NRW.

2. Bisherige Lärmaktionsplanungen

Erstmals am 20.12.2010 hat der Rat der Stadt Warstein einen Lärmaktionsplan beschlossen. Es handelte sich um einen Plan der ersten Stufe, worin zunächst alle Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/a zu betrachten waren. So war in Warstein als relevante Lärmquelle nur die B 55 in der Ortschaft Warstein mit seinerzeit 7,3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr betroffen.

Am 19.12.2013 hat der Rat den Lärmaktionsplan der zweiten Stufe beschlossen. Hauptaugenmerk lag in dieser Runde in der Einbeziehung aller weiteren Hauptverkehrsstraßen. Dazu waren alle Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr und die Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr zu untersuchen. Hauptkonfliktbereiche waren unter dieser neuen Betrachtungsweise ebenfalls die B55, Ortsdurchfahrt Warstein und zusätzlich die Ortsdurchfahrt Belecke (Lanfer), die B 516 von der Külbe (Belecke) bis zur Udenstraße (Allagen) und die L 735 in Suttrop, von der Franz-Hegemann-Straße bis zur Kallenhardter Straße. Der Eisenbahnverkehr war nicht betroffen. Im Schienennetz auf Warsteiner Stadtgebiet finden sich keine Haupteisenbahnstrecken.

Am 02.07.2018 hat der Rat den Lärmaktionsplan der dritten Stufe beschlossen. Die Hauptkonfliktbereiche waren erneut die B 55, Ortsdurchfahrt Warstein und Belecke sowie die L 735 in Suttrop. Die im vorangegangenen Lärmaktionsplan betroffene B 516 war mit nunmehr weniger als 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr in der Fortschreibung der 3. Runde nicht betroffen und ist aus der Planung gefallen. Ebenfalls hat sich die Einstufung des Eisenbahnverkehrs als keine Haupteisenbahnstrecke nichts verändert, sodass die Eisenbahnstrecke kein Teil der Lärmaktionsplanung darstellt.

Die in den drei Lärmaktionsplänen für die Stadt Warstein beschlossenen Maßnahmen waren im Wesentlichen solche des passiven Lärmschutzes (z. B. Schallschutzfenster), wobei für die Bezuschussung dieser Maßnahmen der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) zuständig ist. Effektive Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes wurden aufgrund der dichten Bebauung in den betroffenen Bereichen und der teilweise beengten Lage der Straßen für kurzfristig nicht durchführbar erachtet. Es bestand die Hoffnung, dass sich die Situation durch den Bau der Ortsumgehungen Warstein B 55 n und Suttrop L 735 grundsätzlich ändern bzw. verbessern würde. Weiterhin sollte den Aspekten des Lärmschutzes bei allen Planungen von Verkehrswegen sowie in der Bauleitplanung und in Baugenehmigungsverfahren innerhalb der geltenden Anforderungen Rechnung getragen werden.

Auf der Homepage der Stadt Warstein sind weitere Informationen über die bisherige Lärmaktionsplanung der Stadt Warstein zu finden.

3. Beschreibung der Hauptlärmquellen

Die Berechnung der Lärmbelastung und die Aufstellung der Lärmkarten für die Stadt Warstein erfolgte nach § 47 c BImSchG durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW (LANUV) für die Hauptverkehrsstraßen und die nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken.

Lärmemittelen sind bezogen auf das Stadtgebiet von Warstein nur Hauptverkehrsstraßen. Der Schienenverkehr durch Belecke bis zum Bahnhof Warstein und auf den verschiedenen Privatanschlussgleisen (Eisenbahnverkehrsunternehmen ist die Westfälische Landeseisenbahn GmbH) ist kein Lärmemittel im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie - es handelt sich um keine Haupteisenbahnstrecke. Eine Haupteisenbahnstrecke ist gem. § 47 b BImSchG ein Schienenweg mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr. Da das entsprechende Verkehrsaufkommen nicht gegeben ist, erfolgte hier keine Lärmkartierung.

Die aktuellen Lärmkarten bestehen aus

- einem Bericht über die Lärmkartierung und
- einem Kartenteil mit grafischen Darstellungen.

Der Bericht des LANUV vom 06.07.2023 mit den Ergebnissen der Lärmkartierung der 4. Stufe ist als Anlage beigefügt. Ob und wo Lärmbelastungen vorliegen, ergibt sich aus der entsprechenden Lärmkarte des LANUV.

Umfassende graphische Darstellungen u. a. der Kartierungsergebnisse in Warstein NRW stehen unter der Adresse www.umgebungslaerm.nrw.de zur Verfügung. Neben allgemeinen Erläuterungen zum Umgebungslärm und einer Übersicht, in der alle berücksichtigten Quellen und Hindernisse dargestellt sind, findet man dort für jede untersuchte Quellenart und jede Kennzeichnungsart eine eigene kartenmäßige Darstellung.

4. Konfliktbereiche

Nach dem Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5-8820.4.1 vom 7.2.2008 sind Lärmaktionspläne gem. § 47 d Abs. 1 BImSchG zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Lärmprobleme 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.

Dabei ist der Lärmindikator L_{den} ein mittlerer Pegel über das gesamte Jahr, der die Belastung über einen 24-stündigen Tageszeitraum beschreibt. Der L_{night} beschreibt den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit von 22.00 bis 6.00 Uhr.

Die Schallimmissionen werden dabei berechnet und nicht gemessen. Die Berechnung erfolgt auf der Grundlage von Verkehrszählungen. Die Werte werden über das gesamte Jahr gemittelt. Unabhängig von der Tatsache, dass eine flächendeckende Messung des Umgebungslärms weder praktikabel noch bezahlbar wäre, sind Messungen immer nur eine Momentaufnahme. Messungen können durch eine Vielzahl von Faktoren beeinflusst werden.

Bei den in § 47 d Abs. 1 Nr. 1 BImSchG genannten „Orten“, für die Lärmaktionspläne aufzustellen sind, handelt es sich um das die genannten Hauptlärmquellen umgebende Gebiet. Planungen zum Schutz einzelner Objekte sind nicht erforderlich.

Eine Auswertung der Lärmkarten ergab, dass sowohl zur Tageszeit als auch zur Nachtzeit im Wesentlichen folgende Teilabschnitte von Hauptverkehrsstraßen betroffen und damit Hauptkonfliktbereiche sind, weil die Auslösepegel überschritten werden:

Ortschaft Warstein: B 55-Hauptstraße, Abzweig Domring (B 55, Abs. Nr. 129, Stat. 8.160) bis Abzweig Am Mühlenbruch (B 55, Abs. Nr. 131, Stat. 0.79);

Ortschaft Belecke: B 55-Lanfer; Abzweig Hamacherring (B 55, Abs. Nr. 132, Stat. 3.000) bis Abzweig Bahnhofstraße (B 55, Abs. Nr. 132, Stat. 4.180);

Ortschaft Suttrop: L 735-Kreisstraße, Abzweig Hahnewall (L 735, Abs. Nr. 16, Stat. 0.750) bis Abzweig Kallenhardter Str. (L 735, Abs. Nr. 16, Stat. 1.850)

Ortschaft Mülheim/Sichtigvor: B 516-Möhnestraße; Abzweig Erlenweg (Mülheim) (B 516, Abs. Nr. 21, Stat. 0.475) bis Abzweig Fritz-Josephs-Straße (Sichtigvor) (B 516, Abs. Nr. 18, Stat. 1.050);

Vom Umgebungslärm sind entlang der Hauptverkehrsstraßen B 55 und L 735 in Warstein, Belecke und Suttrop, sowie B 516 in Mülheim und Sichtigvor die Anwohner unterschiedlich stark betroffen (s. Anlage 2). Die nachfolgende Tabelle zeigt die Anzahl der geschätzten Gesamtzahl der betroffenen Menschen, die in Gebäuden mit bestimmten Schallpegeln in der Stadt Warstein wohnen. Die Vergleichbarkeit der Zahlen von Stufe 2 und 3 zu Stufe 4 ist aufgrund des unter Ziffer 1.1 dieses Lärmaktionsplanes erläuterten geänderten EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahrens nicht, bzw. nur eingeschränkt möglich.

Auslösepegel	Betroffene - Stufe 2	Betroffene - Stufe 3	Betroffene – Stufe 4
>70 L _{den} /dB(A)	150	131	398
>60 L _{night} /dB(A)	204	145	424

5. Überprüfungserfordernis und Maßnahmen

Eine Überprüfung und eine Überarbeitung der erstellten Lärmaktionspläne muss nach dem Gesetzeswortlaut aus § 47 d Abs. 5 BImSchG grundsätzlich nur dann erfolgen, wenn dies erforderlich wird, d.h. wenn sich z.B. **grundlegende Änderungen** ergeben haben.

Eine wesentliche Grundlage bzw. Voraussetzung des Lärmaktionsplanes für die Stadt Warstein - die gleichzeitig auch von ihrer Lärminderungswirkung her den größten Effekt gehabt hätte, war der geplante Bau von zwei Ortsumgehungen: Warstein - B 55 n - und Suttrop – L 735. Diese Planungen werden in absehbarer Zeit nicht mehr erfolgen. So ist z. B. die B 55 n im aktuellen Bundesfernstraßenbedarfsplan nur noch als "Weiterer Bedarf mit Planungsrecht" verzeichnet. D.h. die Planung wird von Straßen.NRW erst angegangen, wenn ausreichend Planungskapazitäten zur Verfügung stehen, was bei der hohen Zahl der Maßnahmen im "Vordringlichen Bedarf" illusorisch ist.

Des Weiteren werden seit 2022 alle Lärmkarten in der EU nach neuen, einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt. Dies führt dazu, dass die Ergebnisse der neuen Lärmkarten nicht mit den Ergebnissen der vorherigen Lärmkarten vergleichbar sind. Vielerorts werden jetzt deutlich mehr lärmbelastete Personen ausgewiesen, obwohl sich die Lärmsituation nicht wesentlich geändert hat oder Lärmschutzmaßnahmen ergriffen wurden.

Damit ist eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes aus 2018 erforderlich geworden.

Maßnahmenfelder mit Lärminderungspotential sind:

- Straßenbauliche Maßnahmen
- verkehrstechnische Maßnahmen
- verkehrsrechtliche Maßnahmen
- städtebauliche Maßnahmen
- bauliche Maßnahmen an Gebäuden (insbesondere Nutzung/ Schaffung lärmabsorbierender Oberflächen).

5.1 Ortschaft Warstein

Betroffen ist die B 55, Abs. Nr. 129, Station 8.160 bis Abs. Nr. 131, Station 0.79. Aufgrund der innerstädtischen Bebauungssituation an der Bundesstraße sind im betroffenen Bereich der Ortsdurchfahrt keine effektiven Lärminderungsmaßnahmen möglich. Zum Schutz der Anwohner vor den Lärmemissionen des Durchgangverkehrs wäre der Bau einer Ortsumgehung am wirkungsvollsten. Dieses Projekt wird derzeit nicht weiter beplant.

Ab 2016 wurden in einem Werkstattverfahren Einzelmaßnahmen erarbeitet, um eine positive Entwicklung der Innenstadt und des Verkehrs durch eine Planung der verkehrlichen Entlastung der Ortsdurchfahrt anzustreben. Die aus dem Werkstattverfahren abgeleiteten Maßnahmen sind heute im Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) der Stadt Warstein sowie im Folgenutzungskonzept (Steinabbau) gebündelt. Aus diesem Grund werden keine separaten Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgeschlagen.

Durch eine entsprechende Straßenraumgestaltung lässt sich je nach örtlicher Gegebenheit die Lärmbelastung an den angrenzenden Wohngebäuden reduzieren. Dazu gehören z.B. Reduzierung der Fahrbahnbreite und das Anlegen von Fahrradstreifen. Die lärmreduzierende Wirkung ergibt sich aus der Abstandvergrößerung zwischen Lärmquelle (Kfz) und Immissionsort (Wohngebäude). Neben der lärmindernden Wirkung treten in der Regel auch weitere Effekte, z.B. eine Verlangsamung des Verkehrs ein. Dies kann eine weitere Lärminderung bewirken.

In den Jahren 2021/ 2022 sind im Zuge der baulichen Umgestaltung der Hauptstraße (Bauabschnitt Domring bis Hauptstraße 76) Fahrbahnteiler als Querungshilfen für Fußgänger errichtet worden. In einem weiteren Bauabschnitt beginnend am Ende des ersten Bauabschnittes bis hin zum Ende der von der Lärmaktionsplanung betroffenen Bereiche ist in den Jahren ab 2025/2026 in einer Sanierung der Ortsdurchfahrt samt ihrer Nebenanlage der Bau weiterer Fahrbahnteiler und ein Rückbau des Fahrbahnquerschnittes vorgesehen. Diese Maßnahmen werden sich entsprechend der Maßnahmen im ersten Bauabschnitt positiv auf die angestrebte Lärmminimierung auswirken.

Als kurzfristige Maßnahmen können an bestehenden Straßen passive Lärm- und Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Wohngebäuden in Betracht. Diese passiven Schallschutzmaßnahmen können sich unter anderem auf bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, zum Beispiel der Einbau von Schallschutzfenstern oder Lüftern, beziehen. Diese so genannte Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung im Rahmen

zu Verfügung stehender Haushaltsmittel vom Straßen.NRW durchgeführt. Privateigentümer können dazu einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich ihres Wohnhauses an die zuständige Niederlassung von Straßen.NRW richten. Weitere Informationen sind unter <https://www.strassen.nrw.de/umwelt/laermschutz.html> abrufbar.

5.2 Ortschaft Belecke

Betroffen ist B 55, Abs. Nr. 132, Station 3.000 bis Abs. Nr. 132, Station 4.180. Analog zu der Situation in Warstein, sind in dem betroffenen Bereich der Ortsdurchfahrt Belecke (Lanfer) aufgrund der Bebauungssituation keine effektiven Lärminderungsmaßnahmen möglich. Zum Schutz der Anwohner vor den Lärmemissionen des Durchgangverkehrs wäre der Bau einer Ortsumgehung am wirkungsvollsten. Dazu bestehen keine Planungen.

Andere Lärmschutzmaßnahmen, zuletzt wurde (2017) der Verkehrsfluss durch die Anbringung von Spuren für Linksabbieger verbessert, sollen geprüft werden. Hier ist eine enge Kooperation mit dem Straßen.NRW als Straßenbaulastträger erforderlich.

Ebenfalls kann eine Verstetigung des Verkehrs durch weniger Abbrems- und Beschleunigungsgeräusche zu einer Minderung des Lärms führen. Im Jahr 2021 ist die Fußgängersignalanlage auf Höhe der Paul-Gerhardt-Straße durch ein zusätzliches Grünsignal und längere Anforderungszeiten für das Grünsignal für Fußgänger hinsichtlich der Verstetigung des Verkehrsflusses angepasst worden.

Darüber leistet der in 2020 baulich fertiggestellte Westertalradweg als Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs ein Beitrag zur Lärminderung auf der Ortsdurchfahrt.

Als kurzfristige Maßnahmen können an bestehenden Straßen passive Lärm- und Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Wohngebäuden in Betracht. Diese passiven Schallschutzmaßnahmen können sich unter anderem auf bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, zum Beispiel der Einbau von Schallschutzfenstern oder Lüftern, beziehen. Diese so genannte Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung im Rahmen zu Verfügung stehender Haushaltsmittel vom Straßen.NRW durchgeführt. Privateigentümer können dazu einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich ihres Wohnhauses an die zuständige Niederlassung von Straßen.NRW richten. Weitere Informationen sind unter <https://www.strassen.nrw.de/umwelt/laermschutz.html> abrufbar.

5.3 Ortschaft Suttrop

Im Trassenbereich der Ortsdurchfahrt L 735 (Kreisstraße), Abs. Nr. 16, Station 0.750 bis Abs. Nr. 16, Station 1.850 in Suttrop können aufgrund der Bebauungssituation keine effektiven Lärminderungsmaßnahmen durchgeführt werden. Zum Schutz der Ortschaft Suttrop vor den Lärmemissionen des Durchgangverkehrs wäre am wirkungsvollsten der Bau einer Ortsumgehung. Dieses Projekt wird derzeit vom Straßen.NRW nicht weiter beplant.

Andere Lärmschutzmaßnahmen sollen in enger Kooperation mit dem Straßenbaulastträger geprüft und durchgeführt werden. So konnte z.B. die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in definierten Bereichen der Ortsdurchfahrt für den Schwerlastverkehr als verkehrsrechtliche Maßnahme zur Lärminderung beitragen.

Ferner wurde durch den im Jahr 2021 in der Ortsdurchfahrt von Suttrop durchgeführten Fußverkehrs-Check ein Maßnahmenpaket erarbeitet werden, welches in einigen Maßnahmen ebenfalls auf die Lärmminimierung einzahlt. Dies sind insbesondere Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Fußgänger. Im Zuge der ab dem Jahr 2023 durchgeführten Arbeiten der Stadtwerke Warstein sollen im Anschluss an diese in einer gemeinsamen Maßnahme der Stadt Warstein und dem Straßen.NRW zwei Fahrbahnteiler als Querungsstellen errichtet und eine Fahrbahnsanierung durchgeführt werden.

Als kurzfristige Maßnahmen können an bestehenden Straßen passive Lärm- und Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Wohngebäuden in Betracht. Diese passiven Schallschutzmaßnahmen können sich unter anderem auf bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, zum Beispiel der Einbau von Schallschutzfenstern oder Lüftern, beziehen. Diese so genannte Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung im Rahmen zu Verfügung stehender Haushaltsmittel vom Straßen.NRW durchgeführt. Privateigentümer können dazu einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich ihres Wohnhauses an die zuständige Niederlassung von Straßen.NRW richten. Weitere Informationen sind unter <https://www.strassen.nrw.de/umwelt/laermschutz.html> abrufbar.

5.4 Ortschaft Mülheim/ Sichtigvor

Im Lärmaktionsplan der dritten Runde ist der Abschnitt B 516, Abs. Nr. 21, Station 0.475 bis Abs. Nr. 18, Station 1.050 Mülheim/Sichtigvor aufgrund einer geringeren Verkehrsbelastung (weniger als 3 Mio. Kfz/ Jahr) nicht weiter betrachtet worden. Für den aktuellen Lärmaktionsplan der 4. Runde ist vorgenannter Abschnitt aufgrund einer gestiegenen Verkehrsbelastung jedoch wiederaufzunehmen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die B 516 während der in 2021 durchgeführten bundesweiten Verkehrszählung als Umleitungsstrecke im Zuge der Baumaßnahme an der B55 Ortsdurchfahrt Warstein fungierte und daraus ein erhöhtes Verkehrsaufkommen resultierte. Es ist daher nicht auszuschließen, dass bei einer erneuten Zählung zum Zeitpunkt der Planaufstellung, die Straße nicht mehr im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen wäre.

Die B 516 in den Ortschaften Mülheim und Sichtigvor wurde bereits vor einigen Jahren ausgebaut. Der Fahrbahnquerschnitt wurde zurückgebaut und Fahrbahnteiler sowie ein Kreisverkehr errichtet, ein Mittelstreifen markiert. Weiter wurde ein lärmarmes Fahrbahnbelag verwandt. Im Zuge des Rückbaus der B 516 wurden straßenbegleitende Radwege angelegt. Hierdurch wurde nicht nur ein zentraler Aspekt des Landesaktionsplans NRW zur Förderung der Nahmobilität umgesetzt, sondern auch ein Beitrag zur Lärminderung geleistet.

Als kurzfristige Maßnahmen können an bestehenden Straßen passive Lärm- und Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Wohngebäuden in Betracht. Diese passiven Schallschutzmaßnahmen können sich unter anderem auf bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, zum Beispiel der Einbau von Schallschutzfenstern oder Lüftern, beziehen. Diese so genannte Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung im Rahmen zu Verfügung stehender Haushaltsmittel vom Straßen.NRW durchgeführt. Privateigentümer können dazu einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich ihres Wohnhauses an die zuständige Niederlassung von Straßen.NRW richten. Weitere Informationen sind unter <https://www.strassen.nrw.de/umwelt/laermschutz.html> abrufbar.

5.5 Gesamtstädtische Maßnahmen

Auch das **Städtebaurecht** bietet Ansatzpunkte für Lärmschutz. Entsprechende Maßnahmen können sich aus Flächennutzungs- und Bebauungsplanung, der Baunutzungsverordnung und dem Sanierungsrecht ergeben.

Die Stadt Warstein prüft daher bei allen Planungen und in Baugenehmigungsverfahren, ob und wie innerhalb der geltenden Anforderungen Aspekten des Lärmschutzes Rechnung getragen werden kann.

Das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in NRW verpflichtet alle Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände, einen **Nahverkehrsplan** aufzustellen. Der Nahverkehrsplan des Kreises Soest gibt die gewünschte Entwicklungsrichtung für die zukünftige Planung und Gestaltung des ÖPNV im Kreis Soest vor. Er ist im Wesentlichen auf den straßengebundenen ÖPNV ausgerichtet und soll u.a. durch das Nahverkehrsangebot die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung im Rahmen der Daseinsvorsorge befriedigen, die Attraktivität des ÖPNV erhöhen und lokalen und regionalen ÖPNV verzahnen.

Ein attraktiver Öffentlicher Personennahverkehr trägt ferner dazu bei, das Individualverkehrsaufkommen zu verringern und einen Beitrag zur Verringerung der Lärmbelastung zu leisten. In diesem Zusammenhang hat die Stadt Warstein seit dem Jahr 2020 in zwei Bauabschnitten Bushaltestellen mithilfe von öffentlichen Zuwendungen barrierefrei ausgebaut. Im Jahr 2023 wurde ein dritter Förderantrag auf Gewährung weiterer Zuwendungen zum barrierefreien Ausbau gestellt.

Am 30.03.2023 beschloss der Kreistag die Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Kreises Soest. Zudem sollen die Ergebnisse aus dem Masterplan nachhaltige Mobilität (am 14.12.2023 vom Kreistag beschlossen) im Nahverkehrsplan weiter konkretisiert werden. Der Zeitplan sieht eine Bearbeitung bis Winter 2024/ 2025 vor.

Die Stadt Warstein ist sehr aktiv im Bereich der **Elektromobilität**, die als Zukunftstechnologie ein großes Potential hat – nicht nur mit Wirkung für die Luftreinhaltung, sondern auch für die Lärminderung. Zusammen mit der Warsteiner Verbundgesellschaft (WVG), als hiesiger Energieversorger, ist das Netz an öffentlichen E-Ladesäulen in Warstein in den letzten Jahren weiter ausgebaut worden. Mittlerweile weist das Stadtgebiet Warstein mit mehr als 30 öffentlichen Ladepunkten, deutschlandweit eine sehr hohe Ladepunktdichte auf.

Das **Elektromobilitätskonzept** für den Kreis Soest soll Lösungsansätze und Maßnahmvorschläge für die Bereitstellung einer tragfähigen Ladeinfrastruktur auf Basis der mittel- bis langfristig prognostizierten demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung liefern. Dazu werden potenzielle Standorte für öffentliche Ladepunkte unter Berücksichtigung der vorhandenen Infrastruktur spezifiziert und kategorisiert. Der Abschlussbericht zum Elektromobilitätskonzept wurde am 09.06.2019 vorgestellt.

Seit Mitte 2018 wird ein städtisches Geschwindigkeitsmessgerät mit Dialog-Display an wechselnden Standorten im Stadtgebiet Warstein aufgehängt, um die Verkehrsteilnehmer auf die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit aufmerksam zu machen und zur Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit zu motivieren. Des Weiteren können die Daten des Geschwindigkeitsmessgerätes ausgewertet werden und zur Planung zielgerichteter Maßnahmen genutzt werden. Zu diesem Zweck betreibt die Stadt Warstein zusätzlich ein eigenes und weniger auffälliges Seitenradarmessgerät.

Geschwindigkeitsbeschränkungen und –reduzierungen stellen wie ausgeführt eine mögliche Maßnahme zur Verringerung der Lärmimmissionen dar. Die Straßenverkehrsordnung sieht eine grundsätzliche Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeit von 30 km/h auf qualifizierten Straßen, wie es die in dieser Lärmaktionsplanung betroffenen Bundes- und Landstraßen sind, als nicht gerechtfertigt an.

Allerdings ermöglicht die Straßenverkehrsordnung gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 straßenverkehrliche Anordnungen aus Gründen des Lärmschutzes. Dazu muss der vom Straßenverkehr ausgehende Lärm eine Zumutbarkeitsschwelle übersteigen und eine Gefahrenlage darstellen.

Grundlage zur Entscheidung über die Anordnung von streckenbezogenen Geschwindigkeiten Tempo 30 sind Berechnungen zur Ermittlung der Lärmimmissionen. Diese beruhen auf den für die Lärmkartierung durchgeführten Verkehrszählungen und werden von Straßen.NRW durchgeführt. Die Stadt Warstein wird einen Antrag auf Berechnung der Lärmimmissionen zum Zweck der Prüfung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Teilen der Ortsdurchfahrten bei Straßen.NRW stellen.

6. Öffentlichkeitsinformation und –beteiligung sowie Behördenbeteiligung

Die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Lärmaktionsplanung ist rechtlich vorgeschrieben (s. § 47 d Abs. 3 Satz 1 BImSchG).

Bereits der Lärmaktionsplan der Stufe 3 steht im Internetauftritt der Stadt Warstein mit dem Hinweis auf eine erforderliche Überprüfung / Überarbeitung des Planes zur Verfügung.

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes (Stufe 4) mit Anlagen ist im Amtsblatt Nr. 4 der Stadt Warstein vom 11.04.2024 veröffentlicht worden. Des Weiteren wurde dort bekanntgegeben, dass der Entwurf des Lärmaktionsplanes in der Zeit vom 15.04.2024 bis 13.05.2024 einschl. bei den Stadtwerken Warstein, Sachgebiet Straßen, Am Hillenberg 2, Warstein zur Einsicht öffentlich ausliegt und dass während der Auslegungsfrist, Anregungen und Stellungnahmen schriftlich, per E-Mail oder zur Niederschrift vorgebracht werden können.

Zusätzlich wurde der Entwurf des Lärmaktionsplanes (mit Anlagen) online über das Beteiligungsportal „Beteiligung NRW“ zur Verfügung gestellt (Hinweis im Internetauftritt der Stadt Warstein) - dazu wird auch auf das Umgebungslärmportal NRW im Internet hingewiesen.

Zeitgleich zur Öffentlichen Auslegung erfolgte die Behördenbeteiligung.

Zum Lärmaktionsplan der Stadt Warstein ist lediglich eine Stellungnahme aus der Öffentlichkeit eingegangen. Nach Beratung im Ausschuss für Bauen und Digitales am 18.06.2024 hat der Rat der Stadt Warstein am 01.07.2024 den „Lärmaktionsplan für die Stadt Warstein (Stufe 4)“ beschlossen.

Der Lärmaktionsplan der Stadt Warstein (Stufe 4) steht der Öffentlichkeit im Internetauftritt der Stadt Warstein dauerhaft zur Verfügung – er ersetzt die dortigen Veröffentlichungen zum Planentwurf.

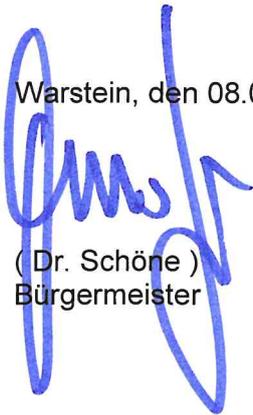
7. Fazit

Die für die Lärmminimierungsplanung relevanten verkehrlichen Lärmimmissionen gehen allesamt von den qualifizierten Bundes- und Landstraßen aus, welche nicht in der Straßenbaulast der Stadt Warstein liegen. Eine Reduzierung der Lärmimmissionen bedarf daher immer einer gemeinsamen Maßnahme mit dem zuständigen Straßenbaulastträger Straßen.NRW.

Um eine effiziente und dauerhafte Lärmreduzierung für die betroffenen Anwohner und Einrichtungen an den Bundesstraßen 55 und 516 sowie der Landstraße 735 im Bereich des Stadtgebietes von Warstein zu erreichen, wäre der Bau von Umgehungsstraßen erforderlich. Diese Planungen werden derzeit nicht weiter konkretisiert.

Bis auf weiteres kann daher nur auf einen passiven Lärmschutz zurückgegriffen werden.

Warstein, den 08.07.2024



(Dr. Schöne)
Bürgermeister

Anlagen:

Anlage 1: Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Warstein vom 06.07.2023 (Runde 4, 2023)

Anlage 2: Lärmkarten 4. Runde, 2023; Übersichtskarten Stadtgebiet Warstein:

- Straßenverkehr 24 h, $L_{den}/dB(A)$
- Straßenverkehr nachts, $L_{night}/dB(A)$