

Lärmaktionsplan (Stufe 4) der Gemeinde Erndtebrück



<https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/> 06.07.2023

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Angaben.....	4
1.1	Zuständige Behörden	4
1.2	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen	4
1.3	Rechtlicher Hintergrund	4
1.3.1	EU-Umgebungsärmrichtlinie	4
1.3.2	Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)	5
1.3.3	Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)	5
1.3.4	Runderlass Nordrhein-Westfalen (NRW) zur Lärmaktionsplanung.....	5
1.3.5	LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung	5
1.4	Geltende Lärmgrenzwerte	5
2	Bewertung der Ist-Situation	7
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten.....	7
2.2	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind	7
2.2.1	Gesundheitliche Auswirkungen.....	8
2.3	In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen.....	8
2.4	Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans.....	10
3	Maßnahmenplanung	10
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	10
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)	10
3.2.1	Geschwindigkeitsüberwachungen	10
3.2.2	Geschwindigkeitsbeschränkung/-reduzierung.....	10
3.2.3	Einsatz Geschwindigkeitswarnanlage.....	11
3.2.4	Vermeiden und Reduzieren des motorisierten Individualverkehrs	11
3.2.5	Ausbau Umgehungsstraße	11
3.2.6	Fahrbahnsanierung und Fahrbahnbeläge mit lärmmindernder Wirkung.....	11
3.2.7	E-Mobilität.....	12
3.2.8	Passiver Schallschutz	13
3.2.9	Erläuterung des Planungsstandes der jeweiligen Maßnahme	13
3.2.10	Erläuterung des erwartenden Nutzens	13
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm.....	13
3.4	Schutz ruhiger Gebiete	13
3.5	Geschätzte Anzahl der Personen in der vom Aktionsplan erfasstem Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert	14

4	Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	14
4.1	1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung	14
4.2	2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung	15
4.3	Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben	15
4.4	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit, Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange.....	15
4.5	Dokumentation.....	16
5	Fazit	16
6	Evaluierung des Aktionsplans.....	16
6.1	Überprüfung der Umsetzung.....	16
6.2	Überprüfung der Wirksamkeit	16
7.	Fördermöglichkeiten	16
8.	Inkrafttreten des Aktionsplans.....	17
8.1	Der Aktionsplan ist in Kraft getreten.....	17
8.2	Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans.....	17
8.3	Link zum Aktionsplan im Internet: Webseite der Gemeinde Erndtebrück	17
9.	Anlagen.....	17
9.1	Bericht über die Lärmkartierung der Gemeinde Erndtebrück	18
9.2	Lärmkarten	20

1 Allgemeine Angaben

1.1 Zuständige Behörden

Für die Lärmaktionsplanung ist die Gemeinde Erndtebrück zuständig.

Gemeinde Erndtebrück
FB IV/ Bauen und Gemeindeentwicklung
Talstraße 27, 57339 Erndtebrück
E-Mail: bauen@erndtebrueck.de
Internet-Adresse: <https://erndtebrueck-rathaus.de/>
Gemeindekennzahl: 05970012

In Nordrhein-Westfalen ist das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) für die Lärmkartierung von Hauptverkehrsstraßen zuständig.

Zur Unterstützung der Gemeinden betreibt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr eine Lärmdatenbank. Hier werden die landesweit verfügbaren Geometrie- und Verkehrsdaten für die Lärmkartierung gespeichert und für den Abruf über das Internet bereitgestellt.

Eine Lärmaktionsplanung zum Schienenverkehrslärm und Fluglärm ist für die Gemeinde Erndtebrück nicht erforderlich.

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen

Die Gemeinde Erndtebrück liegt im Kreis Siegen-Wittgenstein, Regierungsbezirk Arnsberg, Nordrhein-Westfalen, und hat rd. 7.100 Einwohner. Die Gemeinde Erndtebrück grenzt an die Städte Bad Berleburg, Bad Laasphe, Netphen, Hilchenbach sowie die Gemeinde Kirchhundem. Die Gemeinde Erndtebrück besteht aus den Ortsteilen Balde, Benfe, Birkelbach, Birkefehl, Erndtebrück, Röspe, Schameder, Womelsdorf und Zinse. Durch die Gemeinde verläuft die Bundesstraße 62 als Hauptverkehrsstraße. Haupteisenbahnstrecken sowie ein Flughafen liegen nicht im Gemeindegebiet oder in der näheren Umgebung, sie werden folglich nicht in diesem Aktionsplan behandelt.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV. Die Berechnung der Lärmbelastung erfolgte für die Hauptverkehrsstraßen und nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW. Abweichend hiervon ist die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt in Bonn zuständig.

1.3.1 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Mit der Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments (Umgebungslärmrichtlinie) hat die Europäische Gemeinschaft ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung des Umgebungslärms erarbeitet. Als Ziel ist dort die Verhinderung, Minderung und Lärmvorbeugung des Umgebungslärms festgeschrieben. Die wesentlichen Aufgaben nach der Umgebungslärmrichtlinie sind die Ermittlung der Belastungen durch strategische Lärmkarten und die Verminderung und Vermeidung von Lärm durch Lärmaktionspläne. Damit werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, für bestimmte Gebiete und Schallquellen in einem vorgegebenen Zeitrahmen strategische Lärmkarten zu erstellen, die Öffentlichkeit über die Schallbelastungen und die damit verbundenen Wirkungen zu informieren, Aktionspläne mit Lärmschutzmaßnahmen aufzustellen, wenn bestimmte, von den einzelnen Mitgliedstaaten in eigener Verantwortung festgelegte Kriterien zur Vermeidung schädlicher

Umwelteinwirkungen oder zum Schutz und Erhalt ruhiger Gebiete nicht erfüllt sind, und die EU-Kommission über die Schallbelastung, die Betroffenheit der Bevölkerung und die getroffenen Maßnahmen in ihrem Hoheitsgebiet zu informieren.

Unter Umgebungslärm sind unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien zu verstehen, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden. Dazu gehört der Lärm, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht. Ziel des europäischen und nationalen Rechts ist die Erfassung und Darstellung größerer Lärmquellen in Lärmkarten sowie die Erstellung von Lärmaktionsplänen, deren Aussagen und Umsetzung zu einer Verminderung des Lärms beitragen sollen.

Der Aufbau dieses Lärmaktionsplanes orientiert sich an Anhang V „Mindestanforderungen für Aktionspläne nach Artikel 8“ der Richtlinie 2002/49/EG.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie ist durch Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und durch die Verordnung über die Lärmkartierung in deutsches Recht umgesetzt worden.

1.3.2 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)

Das „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ ist vom Bundestag am 16. Juni 2005 verabschiedet worden. Es fügt in das BImSchG einen sechsten Teil mit dem Titel „Lärminderungsplanung“ und den § 47 a bis f ein.

1.3.3 Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)

Die 34. Verordnung zur Durchführung des BImSchG gilt für die Kartierung von Umgebungslärm. Sie konkretisiert die Anforderungen an Lärmkarten nach § 47 c BImSchG.

1.3.4 Runderlass Nordrhein-Westfalen (NRW) zur Lärmaktionsplanung

Der Erlass zur Lärmaktionsplanung ermöglicht eine einheitliche Auslegung und Durchführung der Lärmaktionsplanung gemäß § 47d BImSchG im Land NRW und unterstützt die Kommunen bei ihren Arbeiten. Das Umweltministerium NRW hat den Erlass am 06. Februar 2008 veröffentlicht.

1.3.5 LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung

Die Bund-/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) hat Hinweise zur Lärmaktionsplanung erarbeitet. Die LAI-Hinweise sollen die zuständigen Behörden bei der Lärmaktionsplanung nach § 47d BImSchG und der EU-Umgebungslärmrichtlinie unterstützen. Ziel ist es, die wesentlichen Arbeitsschritte von der Prüfung der Notwendigkeit bis zur Umsetzung geeigneter Maßnahmen aufzuzeigen. Die dritte Aktualisierung der LAI-Hinweise für die 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde am 19.09.2022 veröffentlicht.

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte. Die „Auslösewerte“ L_{den} von 70 dB(A) und L_{night} von 60 dB(A) des Runderlasses Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) aus dem Jahr 2008 können gemäß einem Anschreiben vom 04.07.2023 des MUNLV zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie diese Werte nicht mehr angewandt werden. Vielmehr sind diese Werte im deutschen Fachrecht verankert. Im Folgenden ist einer Übersicht der wesentlichen geltenden nationalen Werte, beruhend aus der 16. BImSchV, VLärmSchR 97, der TA Lärm sowie der Lärmschutz-Richtlinie StV, dargestellt.

Tabelle 1 Übersicht nationale Grenz-, Auslöse und Richtwerte Lärmschutz

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) (16. BImSchV)	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes sowie an Schienenwegen des Bundes (VLärmSchR 97)	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen Tag/Nacht [dB(A)] ((Lärmschutz-Richtlinien-StV)	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen (TA-Lärm)
	Tag/Nacht {dB(A)}	Tag/Nacht {dB(A)}	Tag/Nacht {dB(A)}	Tag/Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (für Krankenhäuser)
Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA)	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbanes Gebiet	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/50

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

Für die städtebauliche Planung werden üblicherweise die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 Beiblatt I „Schallschutz im Städtebaurecht“ herangezogen.

Tabelle 2 Übersicht Richtwerte der DIN 18005

Geltungsbereich	Orientierungswert tagsüber [dB(A)]	Orientierungswert nachts [dB(A)]
reine Wohngebiete, Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete	50	40 bzw. 35
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Campingplätze	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

In der Regel gilt der Lärmaktionsplan für das gesamte Gebiet der betrachteten Kommune. In jedem Fall ist eine Lärmaktionsplanung für alle Bereiche erforderlich, in denen eine Lärmbelastung von \square L-den > 55 dB(A) über 24 Stunden und/oder \square L-night > 50 dB(A) nachts (22 Uhr bis 6 Uhr) kartiert ist, unabhängig davon, ob es in diesen Bereichen konkrete Lärmbetroffenheiten gibt. Eine Person zählt ab einem Wert von L-den ab 55 dB(A) oder einem Wert von L-night ab 50 dB(A) als lärmbelastet. Mit dem vorliegenden Lärmaktionsplan soll die Anzahl der lärmbelasteten Personen durch lärmmindernde Maßnahmen verringert werden.

Zusätzliche Grenzwerte, Auslösewerte oder ähnliches wurden im Lärmaktionsplan für die Gemeinde Erndtebrück nicht entwickelt bzw. angewendet.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Gemäß § 47c Abs. 2 BImSchG ist eine Bewertung der geschätzten Anzahl der Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie die Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen vorzunehmen. Seit 2022 werden alle Lärmkarten in der EU nach einem neuen, einheitlichen Berechnungsverfahren (CNOSSOS) erstellt, damit die Ergebnisse zwischen den Mitgliedstaaten vergleichbar sind.

Die Lärmkarten wurden vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr im Internet unter <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/> veröffentlicht. Das gilt ebenso für die nachfolgenden statistischen Daten der Gemeinde Erndtebrück.

Einwirkung von Straßenverkehrslärm, der von Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr ausgeht:

Geschätzte Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet

- einer Lärmbelastigung ab 55 dB(A) **LDEN**
durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind: 239
- einer Lärmbelastigung ab 50 dB (A) **LNight**
durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind: 158

2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind

Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen/

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

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Gemeinde Erndtebrück:

Tabelle 3

LDEN [dB(A)]	Ab 55-59	Ab 60-64	Ab 65-69	Ab 70-74	Ab 75
Betroffene Bewohner	93	44	55	44	3
	= 47				
LNight [db(A)]	Ab 50-54	Ab 55-59	Ab 60-64	Ab 65-69	Ab 70
Betroffene Bewohner	53	55	46	4	0
	= 50				

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde Erndtebrück:

Tabelle 4

LDEN [dB(A)]	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	0,37	0,1	0,02

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Gemeinde Erndtebrück:

Tabelle 5

LDEN [dB(A)]	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	110	46	0
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden 70 LDEN [dB(A)] oder von 60 LNight [db(A)] erreicht oder überschritten wird (Auslösewert, siehe Tabelle 3). Flächen, für die diese Auslösewerte erreicht oder überschritten werden, sind Belastungsschwerpunkte; hierfür sind Lärmschutzmaßnahmen zu planen bzw. zu überprüfen.

Bei der Auswertung des Berichtes (siehe Tabelle 3) kann festgestellt werden, dass schätzungsweise 47 Personen aufgrund des Auslösewertes für den Tagespegel (Lden > 70 dB(A)) und beim Auslösewert für den Nachtpegel (Lnight > 60 dB(A)) 50 Personen betroffen sind. Dies entspricht 0,66 % bzw. 0,70 % der Bevölkerung der Gemeinde Erndtebrück.

Bei der Auswertung des Berichtes (siehe Tabelle 5) ist festzustellen, dass für keine Schule eine Lärmbelastung ausgewiesen ist. Die geschätzte Zahl der lärmbelasteten Wohnungen wird mit 110 in einem Lärmpegelbereich ab 55 LDEN [dB(A)] und kleiner 65 LDEN [dB(A)] angegeben, in einem Lärmpegelbereich ab 65 LDEN [dB(A)] und kleiner 75 LDEN [dB(A)] mit 46 Wohnungen und in einem Lärmpegelbereich ab 75 LDEN [dB(A)] ist kein Wert im 24- Stunden-Pegel angegeben.

2.2.1 Gesundheitliche Auswirkungen

Lärm gilt als eine Ursache für Beeinträchtigung des Wohlbefindens, dauerhafte Lärmbelastungen stellen ein gesundheitliches Risiko dar. Lärm umfasst jegliche Schalleinwirkung, die belästigt, stört oder gesundheitliche Schäden hervorruft. Dauerbelastungen ab 65 dB(A) am Tag und ab 55 dB(A) nachts führen zu einem signifikant erhöhten Gesundheitsrisiko. Die Auswirkungen sind individuell verschieden und hängen nicht selten von der Art der Lärmquelle ab. Sie zeigen sich sowohl im psychisch-mental, physischen und sozialen Wohlbefinden der Betroffenen. Nachgewiesen wurden Änderungen der Gehirnstromaktivität, aber auch schlechter Schlaf und Ausschüttung von Stresshormonen. Langfristig kann dies verstärkt zu hohem Blutdruck und Herzinfarkten führen. Für ischämische Herzerkrankungen wird eine Inzidenzrate von 540 Fällen je 100.000 Einwohner zugrunde gelegt. Die gesundheitlichen Auswirkungen lassen sich nicht eins zu eins auf die Bevölkerung der Gemeinde Erndtebrück herunterbrechen, da die Anzahl der betroffenen Personen deutlich geringer ist als in vergleichbaren repräsentativen Ballungsräumen.

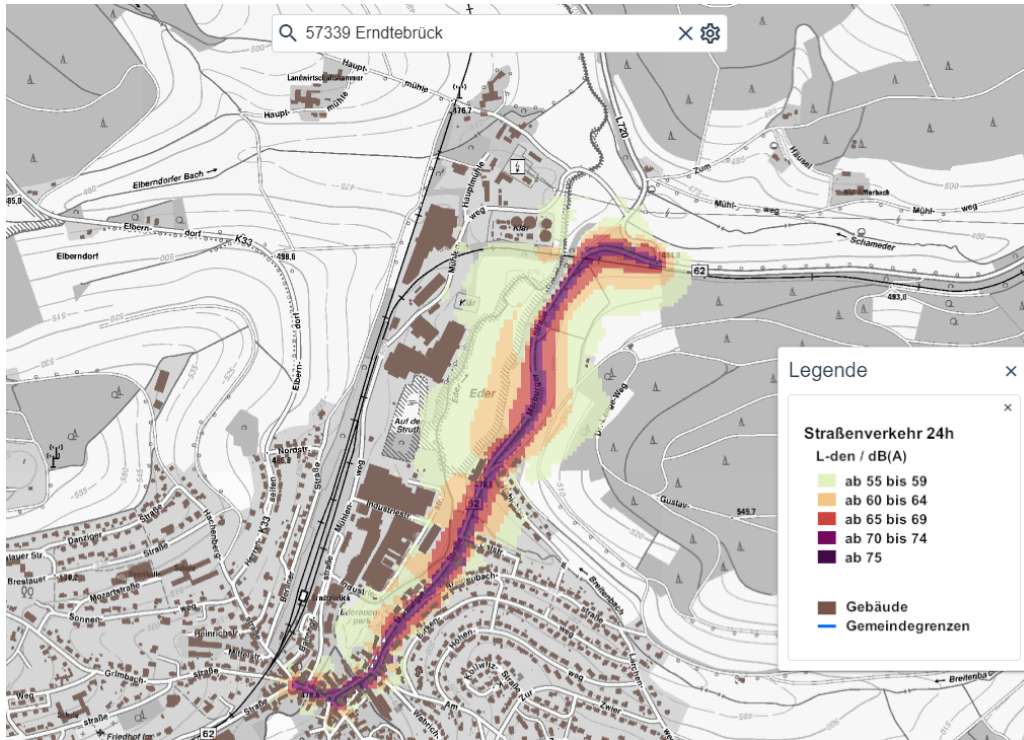
2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Die Gemeinde Erndtebrück stellt hiermit erstmalig für den im Folgenden dargestellten Straßenabschnitt einen Lärmaktionsplan auf, um langfristige Strategien zur Verbesserung der Lärmsituation herbeizuführen.

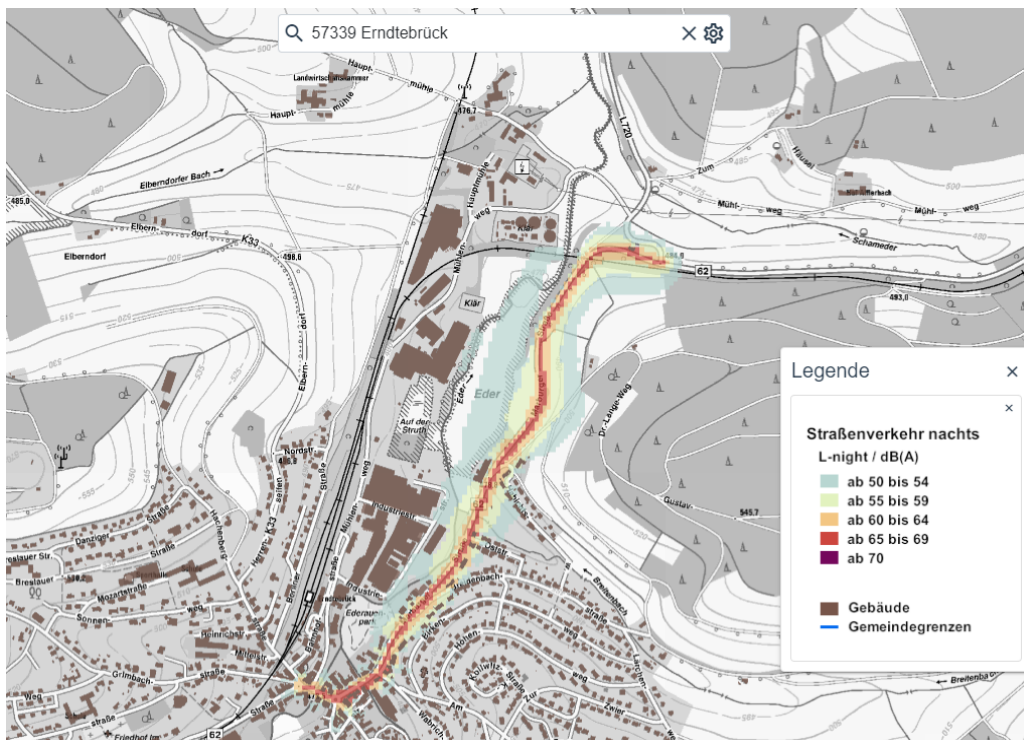
Folgender Bereich ist nach der Lärmkarte „Straße“ von Lärmimmissionen betroffen:

Bundesstraße 62: Siegener Straße ab Kreisel Ortsmitte bis Marburger Straße, Abzweig Womelsdorf

Mit der Bundesstraße 62 ist die Ortsdurchfahrt von Erndtebrück als überörtliche Straße von der Lärmimmission betroffen, die in der Straßenbaulast des Bundes liegt (hier zuständig der Landesbetrieb Straßen.NRW).



Karte 1: Isophonenkarte Tag Lden, Straße B 62, genordet (ohne Maßstab)



Karte 2: Isophonenkarte Nacht L-night, Straße B 62, genordet (ohne Maßstab)

2.4 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans

Zur Lösung der bestehenden Lärmprobleme wird sich vor allem auf den Straßenbaulastträger der Bundesstraße B 62 (Landesbetrieb Straßen.NRW) konzentriert, da hier die Anzahl an Betroffenen zu verzeichnen ist. Die Gemeindeverwaltung befindet sich diesbezüglich mit der Behörde im Austausch.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Bei der Planung von Verkehrswegen, als auch in der Bauleitplanung sind die Lärmschutzbelange nach Maßgabe der geltenden rechtlichen Anforderungen regelmäßig Bestandteil der Umweltprüfung mit dem Ergebnis, dass die Überschreitungen gesetzlicher Grenzwerte zu vermeiden sind.

Die Gemeinde Erndtebrück stellt, wie zuvor erwähnt, erstmalig einen Lärmaktionsplan auf. Demzufolge wurden bislang keine speziellen Maßnahmen zur Lärminderung durch einen gesonderten Plan festgelegt.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)

Die Maßnahmen zur Lärminderung beziehen sich nicht nur auf übliche aktive oder passive Maßnahmen zum Lärmschutz, sondern auch auf Maßnahmen, die direkt bzw. über eine System- und Netzwirkung einen Beitrag zum Lärmschutz leisten können. Aufgrund der individuellen Voraussetzungen in jeder Gemeinde gibt es keine standardisierbaren Handlungskonzepte für einen Lärmaktionsplan. Entsprechend der örtlichen Situation, den bereits geleisteten Vorhaben, den finanziellen Rahmenbedingungen und den unterschiedlichen Belastungssituationen müssen jeweils individuelle Maßnahmen entwickelt und abgestimmt werden. Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes geht es vorrangig darum, Lärm bereits am Emissionsort zu vermeiden bzw. zu verhindern. Lärminderungen können durch aktive oder passive Maßnahmen erreicht werden. Allerdings ist hierbei zu beachten, dass lärmindernde Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des Straßenbaulastträgers zwar von der Gemeinde in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden können, aber letztlich eine Umsetzung der Maßnahme nur im Einvernehmen mit dem und auf Kosten des zuständigen Baulastträgers erfolgen kann.

3.2.1 Geschwindigkeitsüberwachungen

Durch Geschwindigkeitsüberwachungen der Straßenverkehrsbehörde kann eine tatsächliche Lärminderung bewirkt werden, wenn das Geschwindigkeitsniveau der Verkehrsteilnehmer eingehalten oder wenn zumindest das Geschwindigkeitsniveau gegenüber dem Bestand deutlich abgesenkt wird. Die Verwaltung regt bei der Straßenverkehrsbehörde an, die geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Kontrollen verstärkt zu überwachen.

3.2.2 Geschwindigkeitsbeschränkung/-reduzierung

Geschwindigkeitsbeschränkungen und -reduzierungen stellen eine mögliche Maßnahme zur Verringerung der Lärmimmissionen dar. Die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bedeutet im innergemeindlichem Straßennetz in der Regel eine Ausweisung von Tempo 30-Strecken. Dies kann nicht nur in Wohngebieten, sondern auch auf Hauptverkehrsstraßen sinnvoll sein. Eine Senkung der Fahrgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h bewirkt bereits eine nachgewiesene Lärminderung von etwa 2-3 dB(A). Mit einer Tempo 30-Ausweisung können kurzfristig und kostengünstig deutlich messbare Lärminderungen erreicht werden. Des Weiteren ergeben sich Synergieeffekte zur Verkehrssicherheit und zur Luftreinhaltung (weniger Schadstoffausstoß der Kraftfahrzeuge). Die

Straßenverkehrsordnung ermöglicht gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 straßenverkehrsrechtliche 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, wie Tempo 30, sind Berechnungen zur Ermittlung von Lärmimmissionen.

Zu möglichen Geschwindigkeitsreduzierungen für den betroffenen Straßenabschnitt findet ein Austausch mit der Straßenverkehrsbehörde und dem Straßenbaulastträger (Landesbetrieb Straßen.NRW) statt. Das Ergebnis der Prüfung bleibt abzuwarten.

In seiner Stellungnahme erläutert Straßen NRW das Verfahren für Geschwindigkeitsbeschränkungen:

„Straßen.NRW ist als Straßenbauverwaltung für den Bau und die Unterhaltung der genannten Straßen verantwortlich. Nicht in unserem Aufgabenbereich liegt die Anordnung von z. B. verkehrsrechtlichen Beschränkungen (hier z. B. Tempo 30 Zonen oder Überholverbote). Diese Aufgabe wurde per Gesetz den Verkehrsbehörden übertragen.“

Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen können durch die Straßenverkehrsbehörde grundsätzlich nur dann angeordnet werden, wenn der Verkehrslärm so gravierend ist, dass die Richtwerte nach den bundeseinheitlichen „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) überschritten werden, ein Tempolimit zur dauerhaften Absenkung der Lärmbelastung der Anwohner als geeignete Maßnahme in Betracht kommt und der Beurteilungspegel – also die durch die Straße verursachte Lärmbelastung – durch die Geschwindigkeitsbeschränkung um mindestens 3 dB (A), die sog. „Hörbarkeitsschwelle“, abgesenkt werden kann. Für die Entscheidung über eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist die Straßenverkehrsbehörde zuständig. Die Regionalniederlassung Südwestfalen ist nur soweit in das Verfahren eingebunden, als dass sie als Straßenbaubehörde in dieser Sache gehört wird und die Lärmberechnung durchführt (...).“

3.2.3 Einsatz Geschwindigkeitswarnanlage

Die Gemeinde Erndtebrück wird mittels des Einsatzes eines mobilen Anzeigedisplays in regelmäßigen Abständen auf die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit im betroffenen Bereich hinwirken.

3.2.4 Vermeiden und Reduzieren des motorisierten Individualverkehrs

Die Gemeinde Erndtebrück hält es für wichtig, den motorisierten Individualverkehr zu verringern, daher ist geplant, besonders hier im ländlichen Bereich, sich für die Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs einzusetzen. Hier wird Kontakt mit den ÖPNV-Verkehrsunternehmen (VWS/ZWS), aufgenommen.

3.2.5 Ausbau Umgehungsstraße

Die Gemeinde Erndtebrück wird sich weiterhin für die Umsetzung der Maßnahme zur Ortsumgehungsstraße „Route 57“ einsetzen. Der Bau der Ortsumgehung würde gerade im Ortskern eine erhebliche Entlastung des Straßenverkehrs der Bundesstraße 62, insbesondere auch vom Schwerlastverkehr, bedeuten.

3.2.6 Fahrbahnsanierung und Fahrbahnbeläge mit lärmindernder Wirkung

Die Sanierung von beschädigten Fahrbahnoberflächen erweist sich als sehr effektive Maßnahme zur Lärminderung. Insbesondere Flickstellen, Schlaglöcher oder abgesetzte Gully Deckel können schnell für störende Lärmeinwirkungen sorgen. Durch die Sanierung kann eine Lärmreduzierung von in der Regel 1-2 dB(A) erreicht werden.

Lärmoptimierter Asphalt (LOA), bewirkt durch eine besondere Materialzusammensetzung eine Reduktion der Rollgeräusche der Reifen gegenüber bisher üblichem Asphalt. Durch den Einbau lärmoptimierten Asphalts können je nach Art des Asphalts und abhängig von der Verkehrsbelastung Lärminderungen von 2-3 dB(A) bis zu 5 dB(A) erreicht werden.

Der Straßenbaulastträger der B 62 (Landesbetrieb Straßen.NRW) wird angehalten, die Fahrbahnoberfläche auf der Bundesstraße 62 zu überprüfen und in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten, so dass neben den Abrollgeräuschen der Fahrzeuge keine weiteren Geräusche durch die Fahrbahn entstehen. Bei einer künftigen Erneuerung der Fahrbahndecke wird daher der Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht empfohlen.

Zum Einbau von sogenanntem Flüsterasphalt nimmt Straßen NRW wie folgt Stellung:

„Der Einbau von besonderen Asphaltarten, u.a. auch Flüsterasphalt, stellt eine aktive Lärmschutzmaßnahme, also eine Maßnahme am Entstehungsort des Lärms, dar. Diese Maßnahme hat Einfluss auf den Lärm, der zwischen Reifen und Fahrbahn erzeugt wird (Abrollgeräusch). Bei niedrigen Geschwindigkeiten unterhalb von 60 km/h, wie es innerorts der Fall ist, wird diese Lärmquelle von der hier dominierenden Lärmquelle des Motors (und Getriebes) stark übertönt. Eine Reduzierung des Abrollgeräusches führt daher nicht zu einer Absenkung des Gesamtgeräusches eines Fahrzeuges. Erst bei höheren Geschwindigkeiten ist das Abrollgeräusch der Reifen um ein Vielfaches höher als das Motorgeräusch, und somit wahrnehmbar. In diesen Fällen kann der Einbau von lärmindernden Asphaltoberflächen sinnvoll sein, nicht also innerorts. Eine Ausnahme liegt nur dann vor, wenn von einer Pflasterfläche zu einer Asphaltoberfläche gewechselt wird.“

Beim sogenannten „Flüsterasphalt“ handelt es sich um einen offenporigen Asphaltbelag (OPA-Belag), der den Verkehrslärm um 5 dB (A) gegenüber einem Standardbelag mindert. Dieser Belag hat aber eine deutlich kürzere Haltbarkeit und ist zudem teurer im Einbau und in der Unterhaltung als die sonst ebenfalls dem Stand der Technik entsprechenden anderen Bauweisen. Ebenso ist die Haltbarkeit im Vergleich zu den anderen Bauweisen deutlich herabgesetzt. Ein OPA-Belag kommt daher nur in begründeten Einzelfällen, hauptsächlich beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen in Betracht, wenn mit anderen Lärmschutzmaßnahmen eine ausreichende Lärminderung nicht möglich ist. Ebenfalls eine Besonderheit eines OPA-Belages ist der in Teilen andersartige und aufwändigere Aufbau der Straßenentwässerungseinrichtungen. Auch im Bereich von Brückenbauwerken darf ein OPA zurzeit nur als zusätzliche Schicht zum ansonsten üblichen Aufbau eingebaut werden. Insbesondere in diesen Bereichen ist neben den zusätzlichen Anforderungen für die Entwässerung einerseits dann immer eine Anpassung der Gradienten und andererseits auch eine rechnerische Überprüfung der Bauwerke erforderlich, da durch den OPA bedingt ein zusätzliches Eigengewicht mit aufgenommen werden muss. Ein Wechsel zwischen den Asphaltbauweisen ist daher auch nur mit einem zusätzlichen, erheblich höheren Planungsaufwand und Arbeitsaufwand verbunden.

Darüber hinaus sind wir aus eigenem Interesse daran interessiert, die Fahrbahnoberflächen in einem guten Zustand zu halten (...).“

3.2.7 E-Mobilität

Die Gemeinde Erndtebrück wird sich für den Ausbau der E-Mobilität einsetzen, denn hier liegt neben dem Aspekt des Klimaschutzes und des Immissionsschutzes auch ein Potential für die Minderung von Verkehrslärm.

3.2.8 Passiver Schallschutz

Es gibt auch Möglichkeiten der Bürger zur Lärminderung beizutragen. Neben der aktiven Mitwirkung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann jeder durch bewusste Verhaltensweisen einen eigenen Beitrag zur Lärminderung leisten. Hier wäre das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) zu nennen. Gerade für Pendler kann sich die Kombination von Verkehrsmitteln anbieten, wie z. B. Park & Ride. Ein entsprechender Park & Ride Parkplatz wurde bereits in Bahnhofsnähe eingerichtet. Auch Fahrgemeinschaften tragen zur Lärminderung bei. Bei der Benutzung eines Pkw führt eine stetige und niedertourige Fahrweise mit einer angemessenen Geschwindigkeit zu einer spürbaren Verringerung des Lärms. Das verringert auch den Kraftstoffverbrauch und spart damit Geld und reduziert die Luftschadstoffe. Eine rücksichtsvolle Benutzung des Autos im Hinblick auf Türen zuschlagen, Hupen, unnötiges Aufheulen des Motors oder im Winter den Motor warmlaufen lassen reduziert häufig genannte Belästigungen. Als passive Lärmschutzmaßnahme kommt in dem betroffenen Gebiet vorrangig auch der nachträgliche Einbau von Schallschutzfenstern in Betracht

3.2.9 Erläuterung des Planungsstandes der jeweiligen Maßnahme

- Bezüglich der Maßnahmen zu Ziffern 3.2.1 und 3.2.2 ist ein Austausch mit der Straßenverkehrsbehörde des Kreises Siegen-Wittgenstein erforderlich.
- Bezüglich der Maßnahmen zu Ziffer 3.2.6 ist ein Austausch mit der Behörde des Bundes, hier dem Landesbetrieb Straßen.NRW erforderlich.
- Bezüglich der Maßnahme zu Ziffer 3.2.4 ist ein Austausch mit den Verkehrsunternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) VWS/ZWS erforderlich.

3.2.10 Erläuterung des erwartenden Nutzens

Die zuvor genannten geplanten Maßnahmen sollen auf lange Sicht den Lärm, insbesondere in dem betroffenen Bereich der Gemeinde Erndtebrück verringern. Diese sollen insgesamt die Bürger vor gesundheitlichen Auswirkungen schützen.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Der Gemeinde Erndtebrück ist der Schutz der Wohnbevölkerung und sonstigen schutzbedürftigen Nutzungen vor signifikanten Lärmbeeinträchtigungen ein großes Anliegen. In diesem Sinne wird sich die Gemeinde für die Realisierung der gebotenen Lärmschutzmaßnahmen einsetzen. Ziel ist es, langfristig die Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV einzuhalten. Es soll dauerhaft an bestehenden und geplanten Maßnahmen gearbeitet werden. Des Weiteren soll ein regelmäßiger Austausch mit dem Bund (Landesbetrieb Straßen NRW) gesucht werden um gemeinsam neue Wege zur Lärmbekämpfung zu finden.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Neben dem Schutz der Menschen vor hohen Lärmbelastungen kommt insbesondere dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung eine immer wichtigere Rolle zu, als bedeutender Faktor der Lebensqualität im unmittelbaren Wohnumfeld, als Rückzugsmöglichkeit im urbanen Raum, als wichtiges Merkmal eines Natur- und Erholungsraumes.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie (URL) und die zur ihrer Umsetzung in das deutsche Recht erlassene Vorschrift des § 47 d (2) BImSchG formulieren, dass Lärmaktionspläne zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen sind. Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (§ 47d Abs. 2 BImSchG). Dies *kann* durch Ausweisung von Gebieten als „Ruhige Gebiete“ im Lärmaktionsplan erfolgen. Der Gesetzgeber definiert für die Festlegung ruhiger Gebiete aber keine konkreten Anhaltspunkte.

Als ruhige Gebiete auf dem Land kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinen durch Menschen verursachten Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete. Ruhige Gebiete sind deshalb zunächst in den Bereichen zu suchen, die gemäß § 4 Abs. 4 der 34. BImSchV nicht kartiert wurden. Ein Anhaltspunkt für eine Festlegung ruhiger Gebiete ist zumindest dann gegeben, wenn Pegelwerte von LDEN = 40 dB(A) nicht überschritten werden. Dabei kommen nicht sämtliche lärmarmen Bereiche in Betracht, sondern nur solche, die von Menschen zur Erholung genutzt werden können. Die ruhigen Gebiete sollen dabei den tatsächlichen Bedarf an Erholungsflächen abbilden. Sie dienen dem Gesundheitsschutz und bieten Rückzugsmöglichkeiten.

Herauszustellen ist hierbei, dass das Instrument der „ruhigen Gebiete“ im Sinne der Richtlinie insbesondere auf Ballungsräume abzielt. Diese sind dadurch geprägt, dass dort konzentriert auf großer Fläche sehr hohe Lärmbelastungen für eine große Zahl an Betroffenen auftreten. Gezielt für derartige stark belastete Bereiche soll in der Lärmaktionsplanung geprüft werden, ob geeignete Bereiche als Erholungszonen ausgewiesen werden können. Die Gemeinde Erndtebrück stellt sich nicht als derartiger Ballungsraum mit vergleichbarer Belastung dar. Im Vergleich zur Gesamtfläche der Gemeinde Erndtebrück von 70,98 km² ist die ermittelte belastete Fläche mit Geräuschquellen über 65 dB(A) mit 0,1 km² als gering anzusehen.

Die Fläche des Gemeindegebietes von 70,98 km² teilt sich wie folgt auf (*siehe Daten statistik.de*):

Siedlungsfläche	418 ha	Verkehrsfläche	434 ha
Vegetation	6.212 ha	Gewässer	35 ha

Aufgrund der geringen Siedlungs-, als auch der Verkehrsfläche im Vergleich zur Gesamtfläche des Gemeindegebietes wird davon ausgegangen, dass ruhige Gebiete im Gemeindegebiet in ausreichendem Umfang vorhanden sind. Aus den zuvor genannten Gründen wird daher auf die Ausweisung von ruhigen Gebieten verzichtet. Es wird somit von der Festlegung ruhiger Gebiete im Lärmaktionsplan keinen Gebrauch gemacht.

3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in der vom Aktionsplan erfasstem Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Für die unter Ziffern Nrn. 3.2.1 bis 3.2.8 dargestellten Maßnahmen wird keine geschätzte Personenzahl angegeben, die durch die Maßnahmen entlastet werden. Der Aufwand zur Ermittlung der durch die Maßnahmen entlasteten Personen steht nicht im Verhältnis zum Erkenntnisgewinn. Die Maßnahmen beziehen sich zum Teil auf das gesamte Gemeindegebiet, für das keine Lärmkartierung vorliegt.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

Nach § 47d Abs. 3 BImSchG soll die Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Aufstellung des Lärmaktionsplans mitzuwirken. Dazu sind zweimal öffentliche Konsultationen durchzuführen.

4.1 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Bevölkerung wurde auf die 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung durch eine Bekanntmachung, veröffentlicht am 05.04.2024 auf der Übergangs-Webseite der Gemeinde Erndtebrück, zugleich durch die Veröffentlichung eines Hinweises auf die Bekanntmachung in den

örtlichen Tageszeitungen sowie durch Aushang der Bekanntmachung im Bekanntmachungskasten beim Rathaus, aufmerksam gemacht.

Im Rahmen der Phase 1 der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte die Vorstellung der Ergebnisse der Lärmkartierung, Erläuterungen zu Inhalt sowie zu dem Ablauf der Lärmaktionsplanung. Die Öffentlichkeitsbeteiligung fand vom 05.04.2024 bis einschließlich 24.04.2024 statt. Auf Grundlage der vom LANUV NRW erstellten Lärmkartierung konnten Stellungnahmen und Anregungen schriftlich per Brief oder E-Mail bei der Gemeinde Erndtebrück eingereicht werden.

Während dieser Zeit sind keine Stellungnahmen oder Anregung aus der Öffentlichkeit eingegangen.

4.2 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

In der zweiten Phase wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans bekanntgemacht und offengelegt, sodass die Öffentlichkeit/Bevölkerung, die Behörden und Träger öffentlicher Belange in der Zeit vom 24.05.2024 bis 23.06.2024 eine Stellungnahme abgeben konnten. Die Dokumentationen und Auswertung der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung der Gemeinde Erndtebrück sind den Kapiteln 4.4/4.5 dieses Berichts zu entnehmen. Die Inhalte der Offenlage wurden nach Ablauf der Rückmeldefristen in den Endbericht eingefügt.

4.3 Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben

Seitens der Beteiligung der Öffentlichkeit haben folgende Betroffene und interessierte Bürger teilgenommen und eine Stellungnahme/Anregungen abgegeben:

Phase 1: Keine Phase 2: Keine

Seitens der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden folgende Stellungnahmen abgegeben:

Phase 1: Keine Phase 2: 7

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit, Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Die Ergebnisse aus der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung, Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Lärmaktionsplanes wurden abgewogen und – sofern sie relevant sind und ihnen gefolgt werden kann – berücksichtigt.

Private Einwendungen liegen nicht vor. Stellungnahmen sind von 7 Behörden/Trägern öffentlicher Belange eingegangen. Die Behörden/Träger öffentlicher Belange, die sich geäußert haben, sind überwiegend nicht von der Lärmaktionsplanung betroffen, bzw. äußern keine Bedenken. Die Hinweise der IHK Siegen in Bezug auf Geschwindigkeitsreduzierung bzw. Geschwindigkeitsbeschränkung werden als Hinweise zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW enthält Ausführungen zu den Zuständigkeiten als Straßenbaulastträger und für Geschwindigkeitsbeschränkungen. Ebenso zum Verfahren für Geschwindigkeitsbeschränkungen, zum Einbau von Flüsterasphalt sowie zu passivem Lärmschutz und zur weiteren Vorgehensweise. Diese Stellungnahme wurde tlw. unter den Ziffern

3.2.2: Geschwindigkeitsbeschränkung/-reduzierung sowie

3.2.6: Fahrbahnsanierung und Fahrbahnbeläge mit lärmindernder Wirkung

in den Lärmaktionsplan übernommen oder als Hinweise zur Kenntnis genommen.

4.5 Dokumentation

Inhaltliche Zusammenfassung der öffentlichen Beteiligung:

Es gingen insgesamt 7 Stellungnahmen von Behörden und Trägern öffentlicher Belange ein.

Link zur Webseite mit Dokumenten zur öffentlichen Beteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans:

<https://erndtebrueck-rathaus.de>

5 Fazit

Die für die Lärmaktionsplanung relevanten verkehrlichen Lärmimmissionen gehen von der Bundesstraße 62 aus, welche nicht in der Straßenbaulast der Gemeinde Erndtebrück liegt. Eine Reduzierung der Lärmimmissionen bedarf daher immer einer gemeinsamen Maßnahme mit dem zuständigen Straßenbaulastträger, hier dem Bund und somit zuständig der Landesbetrieb Straßen.NRW bzw. des Straßenverkehrsamtes des Kreises Siegen-Wittgenstein. Bezüglich der Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms in der Gemeinde Erndtebrück, insbesondere für das betroffene Teilstück der B 62 wird weiterhin der Austausch mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW, als auch des Straßenverkehrsamtes, gesucht.

6 Evaluierung des Aktionsplans

6.1 Überprüfung der Umsetzung

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung des Lärmaktionsplans vorgesehen sind:

Ja

Zukünftig soll dauerhaft an weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation der Gemeinde Erndtebrück gearbeitet werden.

6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

Angabe, ob Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans vorgesehen sind:

Ja

Es soll auch weiterhin in Verbindung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger, Straßen.NRW, und dem Straßenverkehrsamt geblieben werden, um kontinuierlich gegen den Straßenverkehrslärm vorzugehen. Des Weiteren muss der Lärmaktionsplan alle 5 Jahre überprüft und ggfs. überarbeitet werden.

7. Fördermöglichkeiten

Das Förderportal Lärmschutz des Umweltministeriums NRW informiert auf deren Homepage unter www.umgebungslaerm.nrw.de/foerderportal über Förderprogramme und förderfähige Maßnahmen zum Thema Lärmschutz. Vom Bund werden Zuwendungen für die Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen gewährt. Die Lärmsanierung soll dort greifen, wo eine Lärmbelastung „gewachsen“ ist und sich „verfestigt“ hat, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgte. Bei den passiven Lärmschutzmaßnahmen werden Eigentümer des Grundstücks mit der baulichen Anlage, Wohnungseigentümer oder Erbbauberechtigte gefördert. Eine entsprechende Lärmsanierung an bestehenden Landesstraßen gibt es durch das Land Nordrhein-Westfalen. Weitere Informationen finden sich unter www.strassen.nrw.de.

8. Inkrafttreten des Aktionsplans

8.1 Der Aktionsplan ist in Kraft getreten

am: 15.07.2024

Der Lärmaktionsplan wurde am 03.07.2024 vom Rat der Gemeinde Erndtebrück beschlossen. Die Veröffentlichung des Beschlusses zum Lärmaktionsplan erfolgte durch eine öffentliche Bekanntmachung am 15.07.2024.

8.2 Datum des voraussichtlichen Abschlusses der Umsetzung des Lärmaktionsplans

zum: Ende 2027/ Anfang 2028

8.3 Link zum Aktionsplan im Internet: Webseite der Gemeinde Erndtebrück

https://erndtebrueck-rathaus.de/__trashed/bekanntmachungen/

9. Anlagen

Ergebnisse der Lärmkartierung Erndtebrück	06.07.2023
--	------------

Bericht über die Lärmkartierung für die Gemeinde Erndtebrück

Gemeindekennzahl: **05970012**
Kennung der Behörde für die Lärmkartierung: **DE_NW_05970012**

Dieser Bericht erfolgt in Übereinstimmung mit den Anforderungen des §4 der Lärmkartierungsverordnung.

Zuständige Behörde für die Lärmkartierung nach §47e BImSchG

Auskunft zur Lärmkartierung erteilt:

Gemeinde Erndtebrück
Talstr. 27
57339 Erndtebrück

Telefon: 02753 6050
E-Mail: info@erndtebrueck.de
www.erndtebrueck.de

Abweichend davon ist für die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes zuständig:

Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn,
<http://www.eba.bund.de>

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte

für die Hauptverkehrsstraßen und nicht-bundeseigenen Hauteisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume und für die Großflughäfen, durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW,
für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Angaben zu den Ergebnissen der Lärmkartierung Runde 4 (2022) finden Sie bitte auf den folgenden Seiten.

Seite: 1

Tabellarische Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude

Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen

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

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Gemeinde Erndtebrück:

LDEN dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	93	44	55	44	3

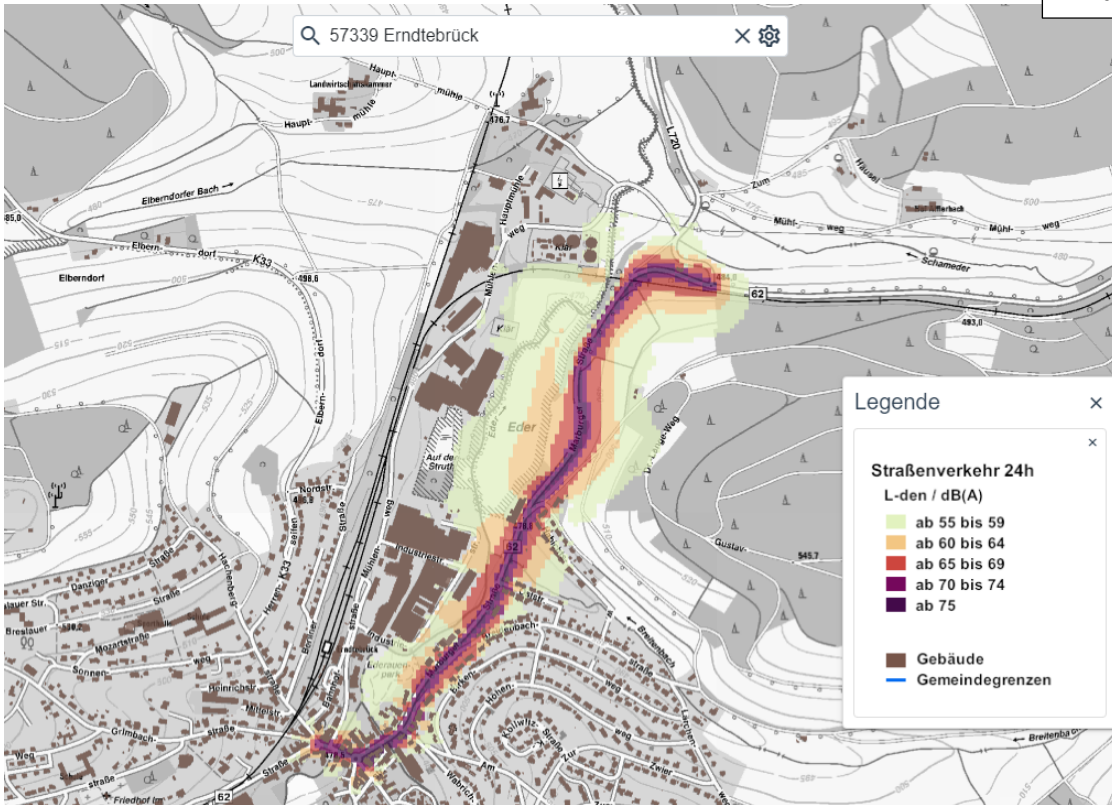
LNight dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	53	55	46	4	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde Erndtebrück:

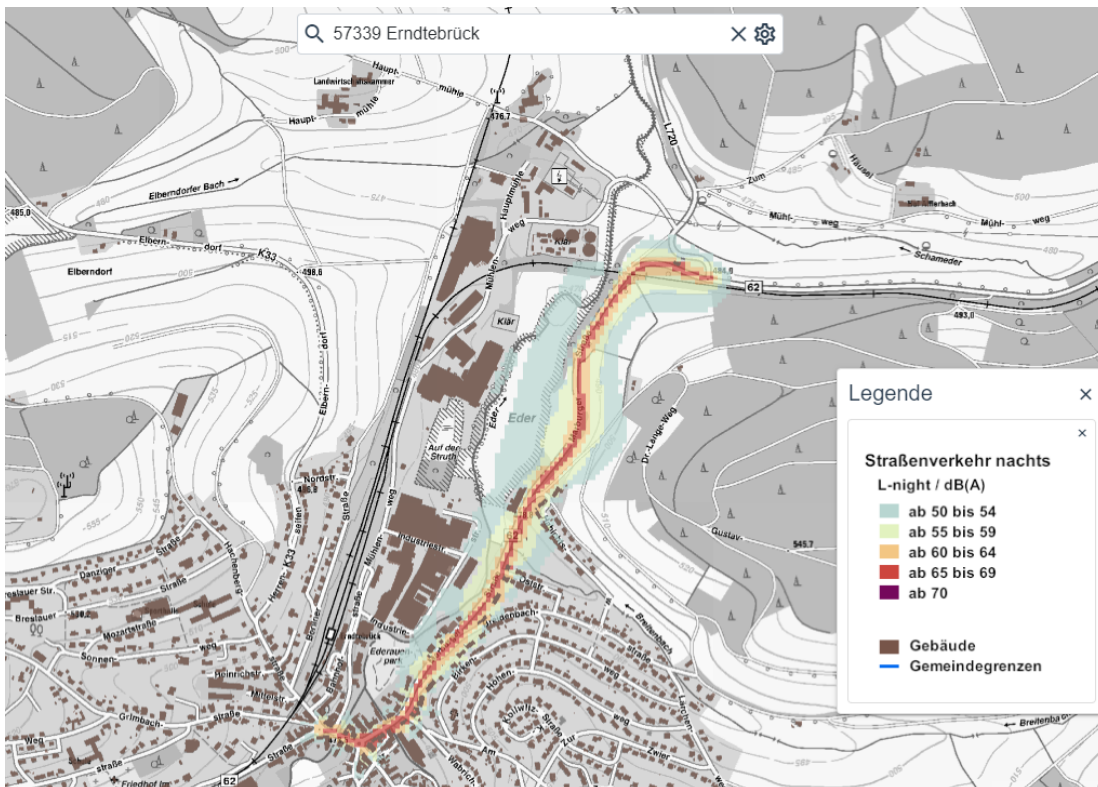
LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	0,37	0,1	0,02

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Gemeinde Erndtebrück:

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	110	46	0
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0



Karte 1: Werte L-den, Straße B62 (ohne Maßstab)



Karte 2: Werte L-night, Straße B62 (ohne Maßstab)