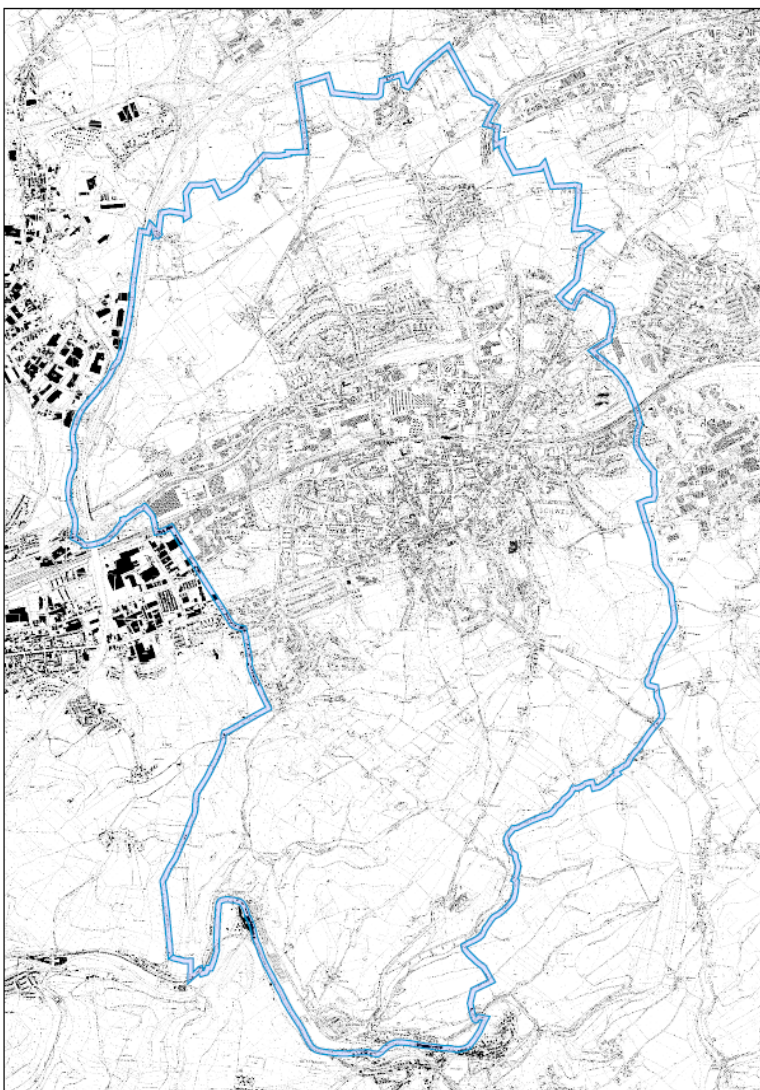


Lärmaktionsplanung

1. Fortschreibung (Stufe 3)



Februar 2019

INHALT

1. Einleitung und rechtliche Rahmenbedingungen	03
2. Überprüfung des Lärmaktionsplanes 2. Stufe.....	04
2.1 Erfüllt der bestehende Lärmaktionsplan die Mindestanforderungen für Aktionspläne nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Planaufstellung)?	
2.2 Haben sich die rechtlichen Grundlagen verändert?	
3. Zusammenfassende Bewertung.....	04
4. Beschreibung der Umgebung	05
5. Beschreibung der zu berücksichtigenden Lärmquellen	05
6. Zuständige Behörde	09
7. Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit	09
8. Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten Lärmkartierung Straßenverkehr	10
9. Bewertung, Problembeschreibung und Handlungsoptionen zu den als Hauptlärmquellen dargestellten Straßen	11
10. Fazit	16
11. Pläne zum Umgebungslärm der LANUV	17

1. Einleitung und rechtliche Rahmenbedingungen

Ausgangspunkt der Lärmaktionsplanung ist die Umgebungslärmrichtlinie der EU vom Juni 2002 (EG-RL 2002/49/EG). Sie formuliert das Ziel, schädliche Auswirkungen von Lärm und Lärmbelastigungen zu verhindern bzw. dem Entstehen von Lärm vorzubeugen.

Im bundesdeutschen Recht ist im 6. Teil des Bundesimmissionsschutz-Gesetzes „Lärminderungsplanung“ geregelt. In NRW sind die Gemeinden für die Kartierung sowie für die Aktionsplanung zuständig. Als Ausnahme gilt die Kartierung des Lärms von Bundesschienenwegen. Diese obliegt dem Eisenbahnbundesamt (EBA).

Die §§ 47a - f BImSchG legen weiterhin fest, welche Mindestanforderungen die Aktionspläne zu erfüllen haben und welche Verfahrensschritte einzuhalten sind. Nähere Bestimmungen sind dem Anhang V der EG-Umgebungslärmrichtlinie zu entnehmen.

Grundsätzlich sind unter Umgebungslärm belästigende oder gesundheitsschädliche, durch Menschen verursachte, Geräusche im Freien zu verstehen. Nicht dazu zählen der „Nachbarschaftslärm“, Arbeitsplatzlärm und der Lärm in Verkehrsmitteln.

Im Runderlass „Lärmaktionsplanung“ des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW (MUNLV) vom 07.02.2008 wird ausgeführt, dass Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG auf jeden Fall dann vorliegen, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden die Auslösewerte von 70 dB(A) (L_{den}) und von 60 dB(A) (L_{night}) erreicht oder überschritten werden. Hierbei steht L_{den} für „Level day-evening-night“ und ist der über alle 24stündigen Tage des Jahres gemittelte Dauerschallpegel. Der L_{night} ist der (energetisch gemittelte) Dauerschallpegel über alle Nächte eines Jahres.

Insgesamt ist ein zweistufiges Verfahren in der Lärmaktionsplanung vorgesehen. So wurden in einer ersten Stufe Straßen untersucht, deren Belastung bei mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr liegt (Schienenverkehr > 60.000 Züge/Jahr). In einer zweiten Stufe wurden auch Straßen mit einer Belastung von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr mit einbezogen (Schienenverkehr > 30.000 Züge/Jahr). Die Fortschreibung bzw. Aktualisierung der Lärmaktionspläne soll alle 5 Jahre erfolgen.

Weitergehende Informationen zur Lärmaktionsplanung und dem Umgebungslärm können über das Internetportal des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes NRW über den Link <http://www.umgebungslaerm.nrw.de/> eingeholt werden.

2. Überprüfung / Fortschreibung des Lärmaktionsplanes 2. Stufe

Die nunmehr anstehende 3. Stufe der Lärmaktionsplanung beinhaltet die erste Überprüfung bzw. Fortschreibung der bisherigen Planungen. Aus der EU-Umgebungslärmrichtlinie ergibt sich, dass bei der Überprüfung die Durchführung sowie die Ergebnisse des vorhandenen Lärmaktionsplanes zu bewerten sind.

Aus der Überprüfung der Lärmaktionspläne ergeben sich u.a. folgende relevante Fragestellungen:

2.1 Erfüllt der bestehende Lärmaktionsplan die Mindestanforderungen für Aktionspläne nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Planaufstellung)?

Die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie die Beteiligung der betroffenen Behörden und Träger öffentlicher Belange zur 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurden im Januar / Februar 2017 (für die Dauer 1 Monats) durchgeführt. Im Anschluss daran hat der Rat der Stadt Schwelm in seiner Sitzung am 06.07.2017 den Lärmaktionsplan beschlossen. Die Beschlussfassung des Lärmaktionsplanes der Stufe 2 wurde der Bezirksregierung Arnsberg übermittelt und auf den Link zum vollständigen Bericht hingewiesen.

Die Überprüfung der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung durch die LANUV hat nun ergeben, dass bei der 3. Stufe weitere Hauptverkehrsstraßen betroffen sind. Die wesentlichen Streckenabschnitte sind nun neu erfasst und im Folgenden berücksichtigt.

2.2 Haben sich die rechtlichen Grundlagen verändert?

Für die Erstellung der Lärmaktionsplanung im Bereich des Straßenverkehrs sind weiterhin die Kommunen zuständig. Die Lärmaktionsplanungen an den Schienenwegen des Bundes liegt, im Gegensatz zu den bisherigen Aktionsplänen, in der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes. Die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vom Eisenbahn-Bundesamt am 07.03.2018 beendet. Im Anschluss daran wird der Lärmaktionsplan für Haupteisenbahnstrecken erarbeitet.

3. Zusammenfassende Bewertung

Die Berechnungen zur Stufe 2 erfolgten im Jahr 2012 auf Grundlage der Straßenverkehrswegezählung aus dem Jahr 2010.

Die Berechnungen zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes (Stufe 3) erfolgten im Jahr 2017 auf Grundlage der Straßenverkehrswegezählung aus dem Jahr 2015.

D.h. innerhalb der 5 Jahre haben sich die Verkehrsmengen leicht geändert, so dass die neu hinzu gekommenen Straßen über die 3 Mio. Kfz/Jahr gestiegen sind und deshalb kartiert wurden.

Auf Grundlage der in dieser Überprüfung gewonnenen Erkenntnisse erfolgt im weiteren Verfahren eine Aktualisierung der Daten im Sinne einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der 2. Stufe. Die festgestellten Veränderungen in der Fläche und der Lärmauswirkungen führen zu keiner grundsätzlichen neuen Bewertung der Situation. Die zu ergänzenden Straßen werden eingearbeitet und die Daten des Berichtes zur 2. Stufe aktualisiert.

4. Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Die Stadt Schwelm liegt am südöstlichen Rand des Ruhrgebietes, zwischen Westfalen, Bergischem Land und Sauerland, und gehört dem Regierungsbezirk Arnsberg an. Schwelm ist landesplanerisch als Mittelzentrum ausgewiesen und zudem Kreisstadt des Ennepe-Ruhr-Kreises mit Sitz der Kreisverwaltung.

Schwelm hat mit 28.478 Einwohnern (Stand 31.12.2017) und einer Gesamtfläche von 2050 Hektar eine vergleichsweise hohe Bevölkerungsdichte von 1390 pro km² vorzuweisen.

Der Siedlungskern der Stadt Schwelm liegt am südlichen Rand des Talraumes. Während in der Gründerzeit vor allem die Tallage bis hin zur heutigen Bahntrasse bebaut wurde, sind in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts die nördlichen und südlichen Hanglagen bebaut worden.

Die nächsten Oberzentren Hagen, Wuppertal, Dortmund und Bochum liegen alle innerhalb eines Umkreises von ca. 30 km und sind über Hauptverkehrsstraßen und Schienenwege verkehrlich sehr gut zu erreichen. Es handelt sich bei den zu berücksichtigenden Lärmquellen vorwiegend um Straßen- und Schienenlärm.

5. Beschreibung der zu berücksichtigen Lärmquellen gem. der Umgebungslärm-Kartierung der LANUV, Stand 2018

Hauptlärmquellen, welche auf die Stadt einwirken, sind die BAB 1 / BAB 43, Talstraße (B 483, ehem. B 7), Berliner Straße (L 706, ehem. B 7), Milsper Straße (L 706, ehem. B 7), Hauptstraße (L 527), Hattinger Straße (L 551 und ehem. B 483), Bahnhofstraße (B 483), Untermauerstraße (B483), Obermauerstraße (B 483), Kölner Straße (B 483), Winterberger Straße (B 483 bis Kreisverkehr Beyenburger-/Frankfurter Straße), Barmer Straße (L 726 zwischen der Stadtgrenze zu Wuppertal und der Straße „Am Ochsenkamp“), Kaiserstraße (L 726).

5.1 Straßen

5.1.1 - BAB 1 (Richtung Köln – Bremen) / BAB 43 (Wuppertaler Kreuz)

Die größte Immissionsquelle bezüglich des Straßenlärms ist die BAB 1 mit $L_{den} / dB(A) > 75$. Zusätzlich hierzu trägt die BAB 43, die als „Verlängerung“ der BAB 1 in nördlicher Richtung gesehen werden kann, ebenfalls zu hohen Lärmwerten bei.

Die BAB 1 verläuft auf einer Länge von ca. 2,5 km entlang der westlichen Stadtgrenze von Schwelm und Wuppertal und befindet sich auf Schwelmer Gebiet ab der B

483 (ehemals B 7) im Süden und verlässt das Stadtgebiet Schwelm in nördlicher Richtung auf Höhe der ländlichen Ansiedlung Korthausen, ca. 300 m nördlich der L 557 (Gevelsberger Straße).

Im Bereich Korthausen befinden sich ca. 10 ländlich geprägte Wohngebäude im Abstand von weniger als 400 m zur BAB 1.

Weiter südlich auf Höhe der kleinen Siedlung Vörfken sind ebenfalls 3 ländlich geprägte Wohngebäude (Bereich Busch) ansässig, welche im Abstand von weniger als 150 m zur BAB ansässig sind.

Die Siedlung Vörfken befindet sich mit ihren 15 bis 20 Wohngebäuden im Abstand von 300 m bis 600 m zur Lärmquelle.

Vom restlichen Verlauf der BAB 1 sind keine weiteren Wohngebäude auf Schwelmer Stadtgebiet betroffen.

5.1.2 - B 483 Talstraße (ehem. B 7), Bahnhofstraße, Untermauerstraße, Obermauerstraße, Kölner Straße, Winterberger Straße

Talstraße

Die Talstraße verläuft in west-östlicher Richtung durch die Tallage Schwelms. Das sogenannte „Gewerbeband“ erstreckt sich von der Stadtgrenze zu Wuppertal im Westen bis hin zur Stadtgrenze Ennepetal im Osten. Die Talstraße beginnt im Westen am Autobahnkreuz Wuppertal-Langerfeld und endet am Kreuzungsbereich B 483, L 551 (nördliche Hattinger Straße) und L 706 (Berliner Straße). Entlang der Talstraße befindet sich bis zur Carl-vom-Hagen-Straße keinerlei Straßenrandbebauung im südlichen Bereich. Die Bebauung befindet sich erst an der in diesem Bereich parallel verlaufenden Saarstraße. Die Bebauung ist als Straßenrandbebauung südlich der Saarstraße entstanden und beherbergt Gewerbebetriebe und Lebensmittel-discounter. Im weiteren Verlauf der Talstraße (Richtung Knotenpunkt B 483, L551 und L 706) sind die Schwelmer Kläranlage, weitere Gewerbebetriebe sowie großflächige Einzelhandelsbetriebe ansässig.

Auf der nördlichen Seite der Talstraße befinden sich überwiegend Gewerbe- oder Einzelhandelsbetriebe, Wohnhäuser sind dort nur vereinzelt anzutreffen.

Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße ist die Weiterführung der Hattinger Straße B 483 (siehe hierzu Pkt. 3.1.4).

Im Verlauf der Bahnhofstraße bis zur Untermauerstraße beginnt der „innerstädtische Wohnbereich“. Hier befinden sich überwiegend mehrgeschossige Wohngebäude.

Untermauerstraße

Die Untermauerstraße führt die B 483 am Rand der Fußgängerzone Schwelms vorbei und endet im Kreuzungsbereich Hauptstraße / Obermauerstraße. Hier beginnt die Altstadt Schwelms mit ihrer Fußgängerzone in östlicher Richtung. Die Untermauerstraße beinhaltet die Fortführung der mehrgeschossigen Wohngebäude der Bahnhofstraße.

Obermauerstraße / Kölner Straße / Winterberger Straße

Die Obermauerstraße, Kölner Straße sowie die Winterberger Straße bis zum Kreisverkehr Beyenburger- / Frankfurter Straße ist die Fortführung der B 483 in südlicher Richtung. An der Obermauerstraße beginnt eine mehrgeschossige aufgelockerte Bebauung, die sich über die Kölner Straße bis hin zum Ortsausgang an der Winterberger Straße immer weiter zerstreut.

5.1.3 - L 706 Berliner Straße (ehem. B 7), Milsper Straße (ehem. B 7)

Berliner Straße

Die Berliner Straße setzt die unter Pkt. 3.1.2 beschriebene Talstraße (B 483) in östlicher Richtung fort und wird zur L 706. Sie führt weiter durch die Tallage Schwelms Richtung Ennepetal und trifft am Ende auf die L 527 im Kreuzungsbereich Hauptstraße (Richtung Süden) und Brunnenstraße (Richtung Norden).

Der westliche Abschnitt zwischen der Talstraße und der Loher Straße ist überwiegend durch das dort ansässige Gewerbe geprägt. Im mittleren Abschnitt der Berliner Straße (L706) auf einer Länge von ca. 300 m, zwischen der Loher Straße und der Prinzenstraße, befindet sich eine Mischung aus Gewerbe und Wohnen. Der weitere Verlauf, bis zur Einmündung der L 527, ist frei von jeglicher Bebauung.

Milsper Straße

Die Milsper Straße ist der letzte (östliche) Abschnitt der L 706 auf Schwelmer Stadtgebiet und endet unmittelbar an der Stadtgrenze zu Ennepetal. Entlang des südlichen Straßenrandes befinden sich noch in einem Bereich von ca. 100 m 2 Wohngebäude bis im Anschluss daran das Sportplatzgelände „Rote Berge“ ansässig ist.

Der nördliche Bereich der Milsper Straße beginnt mit einer Wohnbebauung. Auf einer Länge von ca. 150 m befindet sich ein Wohnkomplex mit ca. 90 Teileigentümern und im Anschluss daran eine kleine Reihenhausbauung mit 8 Häusern und einem freistehenden Wohngebäude. Im weiteren Verlauf der Milsper Straße befinden sich, ca. 100 m nach der Wohnbebauung, 6 Tennisplätze und im Anschluss daran wurde eine Dreifeldhalle errichtet.

5.1.4 - L 551 (ehem. B 483) und Teilstück B 483

Hattinger Straße

Die Hattinger Straße ist in Nord-Süd-Richtung die Verbindung zwischen der B 483 / L 706 und dem Autobahnzubringer zur BAB 43 (Haßlinghauser Stadtgebiet).

Der nördliche Teilabschnitt der Hattinger Straße ist bis zur Gevelsberger Straße durch Freiraum geprägt, hier stellt der Flächennutzungsplan der Stadt Schwelm Flächen für die Landwirtschaft dar. Im Anschluss daran befindet sich auf östlicher Seite das Gewerbegebiet Linderhausen, welches, bis auf einen Gewerbebetrieb ca. 250 m unterhalb der Gevelsberger Straße, nicht bebaut ist. Die westliche Seite der Hattinger Straße ist weiterhin durch Freiraum geprägt. Hier befindet sich erst im Bereich „Berghausen“ eine kleine ländlich geprägte Splittersiedlung.

Der südliche Teilabschnitt, ab dem Ortseingang (Ortsdurchfahrt) im Bereich der Abzweigung zur Ernst-Adolf-Straße bis hin zum Kreuzungsbereich L 551 / B 483 / L 706, ist Teil des Siedlungsbereiches. Hier befinden sich fast ausschließlich Wohngebäude.

Im letzten südlichen Abschnitt der Hattinger Straße bis zur angrenzenden Bahnhofstraße (Bereich Bahnunterführung) befinden sich Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen mit vereinzelt Betriebswohnungen.

5.1.5 - L 527 Hauptstraße

Das vom Straßenlärm betroffene Teilstück der Hauptstraße beginnt vom Kreuzungsbereich L 706 (Übergang von der Berliner Straße zur Milsper Straße) Richtung Süden bis zur Einmündung Kaiserstraße. In diesem Bereich der Hauptstraße befinden sich, bis auf 2 kleinere Flächen (Parkplatz und Sportplatzanlage), mehrgeschossige Wohnhäuser als Straßenrandbebauung.

5.1.6 – L 726 Kaiserstraße

Die Kaiserstraße stellt eine Ost-West-Verbindung zwischen der L 527 (Hauptstraße) im Osten und der B 483 (Bahnhofstraße) im Westen dar. Hier befinden sich durchgängig mehrgeschossige Wohngebäude als Straßenrandbebauung.

5.1.6 – L 726 Barmer Straße

Das vom Straßenlärm betroffene Teilstück der Barmer Straße beginnt an der Stadtgrenze zu Wuppertal bis zur Tobienstraße in östlicher Richtung. Nördlich entlang der Barmer Straße bis zum Kreisverkehr Am Ochsenkamp befinden Wohnhäuser als aufgelockerte Straßenrandbebauung in 2-3-geschossiger Bauweise; nördlich angrenzend an diese Bebauung befindet sich der Schwelmer Friedhof. Im Kreuzungsbereich Barmer Straße /Am Ochsenkamp befinden sich eine Bäckerei sowie eine Tankstelle.

Die südlich entlang der Barmer Straße befindliche, ebenfalls 2-3-geschossige, Wohnbebauung wird im Bereich der Stadtgrenze zu Wuppertal sowie im Bereich der Amselstraße durch jeweils einen großflächigen Einzelhandelsbetrieb unterbrochen.

6. Zuständige Behörden

Zuständig für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung gem. § 47 e (1) Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ist:

Stadt Schwelm (Gemeindekennziffer 05954024)

Fachbereich 6 - Bauen und Wohnen

Moltkestraße 24, 58332 Schwelm

Tel.-Nr.: 02336 / 801- 0

Fax-Nr.: 02336 / 801- 77-0

Homepage: www.schwelm.de

Für die Lärmkartierungen den Schienenwegen des Bundes ist das Eisenbahnbundesamt (EBA, 53110 Bonn, Vorgebirgsstraße 49) zuständig.

Die Berechnung der Lärmbelastung bzw. Kartierung an den Straßen mit einer Belastung von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr erfolgte durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW (LANUV) <http://www.umgebungslaerm.nrw.de/> .

Die von der LANUV zur Verfügung gestellten Lärmkarten sind Grundlage der Lärmaktionsplanung der Stadt Schwelm.

7. Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung und Überprüfung des Lärmaktionsplanes ist im § 47d Abs. 3 Bundesimmissionsschutzgesetz geregelt.

Da die Art der Mitwirkung nicht explizit vorgeschrieben ist, orientierte sich das Beteiligungsverfahren an den Vorgaben aus Bauleitplanverfahren.

Somit wird der Entwurf der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplanes zunächst dem Ausschuss für Umwelt und Stadtentwicklung (AUS) Stadt Schwelm zur Beschlussfassung über die Offenlage und die Beteiligung der betroffenen Behörden vorgelegt.

Nach Beschluss des AUS wird die einmonatige Offenlage im Fachbereich 6 - Bauen und Wohnen durchgeführt. Außerdem werden alle betroffenen Behörden um Stellungnahme gebeten.

Die öffentliche Auslegung des Entwurfes zum Lärmaktionsplan der 3. Stufe wird für einen Monat durchgeführt, der Zeitraum wird im Internet unter <https://www.schwelm.de/aktuelles/news/bekanntmachungen> und als Aushang im Bürgerbüro öffentlich bekannt gegeben. Die abgegebenen Stellungnahmen werden im Anschluss daran ausgewertet und in die vorliegende Lärmaktionsplanung eingearbeitet.

Am Ende wird der Lärmaktionsplan durch den Rat der Stadt Schwelm beschlossen und der Öffentlichkeit zur dauerhaften Einsichtnahme auf der städtischen Homepage unter <https://www.schwelm.de/bauen-wohnen/stadtplanung/laermaktionsplan/> bereitgestellt.

Eine Aktualisierung und Überarbeitung ist turnusmäßig in einem Abstand von fünf Jahren vorgesehen.

Anmerkung:

Zur Lärmaktionsplanung an bundeseigenen Schienenwegen wird das EBA eine Öffentlichkeitsbeteiligung mit Hilfe einer online-basierten Befragung in zwei Phasen durchführen. Die Beteiligungsplattform kann unter folgendem Link erreicht werden:

<http://www.laermaktionsplanung-schiene.de>

Die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte vom 15.04.2015 bis zum 30.06.2015. In dieser Zeit konnten Betroffene dem EBA wichtige Informationen zu ihrer persönlichen Lärmbelastung übermitteln. Im Anschluss daran ist eine zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung geplant, über die das EBA noch gesondert informieren wird.

8. Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Ergebnisse der Lärmkarten wurden von den Ballungsraumkommunen bzw. dem LANUV ermittelt und im Internet unter <http://www.umgebungs-laerm.nrw.de/> (vergleiche Seite 17-22) veröffentlicht.

Für die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes führte das Eisenbahnbundesamt die Lärmkartierung durch. Diese Ergebnisse können über die Internetseite <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba> abgerufen werden.

Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr in Schwelm

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

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

$L_{den}/dB(A)$:	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	774	811	719	534	5

$L_{night}/dB(A)$:	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	838	763	582	44	3

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
Größe/km ²	3.962403	1.372135	0.336366

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

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
N Wohnungen	757	599	2
N Schulgebäude	6	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

9. Bewertung, Problembeschreibung und Handlungsoptionen

Die als Hauptlärmquellen identifizierten Straßen im Schwelmer Stadtgebiet (BAB 1, BAB 43, B 483, L 527 – Hauptstraße, L 551 – Hattinger Straße, L 706 – Berliner Straße / Milsper Straße), Hattinger Straße (L 551 und ehem. B 483), Bahnhofstraße (B 483), Untermauerstraße (B483), Obermauerstraße (B 483), Kölner Straße (B 483), Winterberger Straße (B 483 bis Kreisverkehr Beyenburger-/Frankfurter Straße), Barmer Straße (L 726 zwischen der Stadtgrenze zu Wuppertal und der Straße „Am Ochsenkamp“), Kaiserstraße (L 726) sind jeweils Bundes- bzw. Landesstraßen. Demnach ist der Landesbetrieb Straßen.NRW als Straßenbaulastträger für diese Strecken verantwortlich. Aufgrund dessen sind lärmindernde Maßnahmen sowie sonstige Veränderungen an den betroffenen Straßenabschnitten in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb zu erfolgen. Diesbezüglich hat die Stadt Schwelm die Möglichkeit, dem Landesbetrieb potentielle Lärminderungsmaßnahmen vorzuschlagen.

Insgesamt gibt es unterschiedliche Ansätze Lärminderung zu betreiben. Dazu zählen produktbezogene, ordnungsrechtliche, verkehrsplanerische sowie bauleitplanerische Maßnahmen. Eine grobe Differenzierung kann zwischen aktivem und passivem Lärmschutz vorgenommen werden. Aktiver Lärmschutz findet direkt an der Lärmquelle statt, also am Emissionsort. Beispiele für aktive Lärmschutzmaßnahmen sind u. a. lärmabsorbierende Lärmschutzwände und –wälle, Verwendung von „Flüsterasphalt“ sowie technische Verbesserungen an Zügen oder Kraftfahrzeugen. Dagegen findet passiver Lärmschutz an den betroffenen Objekten statt. Beispiele hierfür sind u. a. der Einbau von Lärmschutzfenstern und die Verwendung von lärmgedämpften Lüftungsanlagen in betroffenen Gebäuden. Aufgrund der Vielzahl an unterschiedlichen Möglichkeiten gilt es jeweils die Situation vor Ort zu prüfen und die effizienteste Maßnahme auf den Einzelfall angepasst auszuwählen.

BAB 1 (inkl. BAB 43)

Am westlichen Rand des Schwelmer Stadtgebiets verläuft die Bundesautobahn 1. Sie beginnt bei Heiligenhafen an der Ostsee und führt bis nach Saarbrücken. Nordwestlich von Schwelm befindet sich zudem das Autobahnkreuz „Wuppertal Nord“, an welches neben der BAB 1 auch die BAB 43 und die BAB 46 angebunden sind.

Der BAB 1 kommt eine wichtige überregionale Bedeutung zu. Sie dient als eine zentrale Verkehrsachse zwischen dem östlichen Ruhrgebiet und dem Bergischen Land sowie dem Rheinland. Über das Autobahnkreuz „Wuppertal Nord“ besteht darüber hinaus eine direkte Verbindung nach Düsseldorf. Der Streckenabschnitt wird stark von Schwerlastverkehr und Pkw-Verkehr genutzt.

Auf der Höhe vom Stadtgebiet Schwelms besteht seit Mitte März 2017 auf der BAB 1 ein Tempolimit von 100 km/h. Die Geschwindigkeitsreduzierung von 130 auf 100 km/h ist einer Fahrbahnabsenkung in diesem Teilabschnitt der BAB 1 geschuldet und bleibt auf unbestimmte Zeit bestehen. Da dieses Tempolimit erst nach der Lärmkartierung des LANUV aus dem Jahr 2014 eingeführt wurde, ist die Umgebungskartierung hier nicht mehr aktuell. An dieser Stelle kann keine Aussage darüber getroffen werden, welche Auswirkungen das geänderte Tempolimit auf den Umgebungslärm hat. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass im direkten Umfeld der BAB 1 die Grenzwerte für die Lärmbelastung weiterhin weitreichend überschritten werden.

In diesem Bereich befinden sich östlich der Bundesautobahn vereinzelt Wohngebäude. Größtenteils liegen dort Wiesen- und Waldflächen sowie landwirtschaftlich genutzte Flächen. Aufgrund der in weiten Teilen freiliegenden Flächen bestünde östlich der BAB 1 die Möglichkeit aktive Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen, wie beispielsweise Lärmschutzwände oder -wälle.

Des Weiteren bietet es sich an, Lärmschutzmaßnahmen in Form von lärmindernden Fahrbahnbelägen, sowie baulichen Maßnahmen (Lärmschutzfenster und -türen) an den Gebäuden vorzusehen. Insbesondere durch weitere Geschwindigkeitsreduzierungen können auf dem betroffenen Streckenabschnitt Lärminderungen erzielt werden, indem evtl. die zulässige Höchstgrenze beispielsweise gegebenen Falls reduziert würde. Die Entscheidung über eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der BAB A1 liegt in der Zuständigkeit der Bezirksregierung Arnsberg.

B 483 – Talstraße / Hattinger Straße / Bahnhofstraße / Untermauerstraße, Obermauerstraße, Kölner Straße, Winterberger Straße

Bei der B 483 handelt es sich um einen Streckenverlauf von hoher Bedeutung innerhalb der Stadt Schwelm. Insbesondere der Teilabschnitt zwischen der Stadtgrenze zu Wuppertal bis zum Knotenpunkt Talstraße / Berliner Straße / Hattinger Straße dient als zentrale Verkehrsachse in Ost-West-Richtung. Diese Achse wird in östliche Richtung durch die L 706 ab beschriebenen Knotenpunkt fortgeführt.

Da durch die Strecke eine direkte Anbindung an die BAB 1 gegeben ist, wird die Straße insbesondere durch den Schwerlastverkehr der Gewerbebetriebe innerhalb Schwelms genutzt. Darüber hinaus dient sie auch für den Pkw-Verkehr als wichtige Verbindung in den Schwelmer Innenstadtbereich.

Auf dem von Lärm betroffenen Streckenabschnitt der B 483 gilt aus Richtung Wuppertal kommend Tempo 70 km/h bis zum Knotenpunkt Talstraße / Ruhrstraße / Carl-vom-Hagenstraße. Von da an gilt Tempo 50 km/h.

Der Streckenabschnitt ist in weiten Teilen beidseitig von Bebauungsstrukturen umgeben, sodass aktive Lärmschutzmaßnahmen wie beispielsweise Lärmschutzwände größtenteils nicht errichtet werden können. Im Bereich zwischen der Stadtgrenze zu Wuppertal und dem Knotenpunkt Talstraße / Ruhrstraße / Carl-vom-Hagenstraße befinden sich zwar vereinzelt freie Flächenpotentiale für aktive Lärmschutzmaßnahmen, aufgrund der topographischen Gegebenheiten vor Ort (ansteigendes Gelände in nördliche Richtung) ist die effektive Wirkung einer Lärmschutzwand oder eines Lärmschutzwalls an dieser Stelle jedoch kritisch zu hinterfragen. Da das ÖPNV-Angebot in Richtung Schwelmer Innenstadt bereits gut ausgebaut ist, besteht durch eine Förderung des ÖPNV nicht die Möglichkeit einer ausreichenden zusätzlichen Verkehrsentlastung.

Alternativ bietet es sich an, Lärmschutzmaßnahmen in Form von lärmindernden Fahrbahnbelägen, Geschwindigkeitsreduzierungen sowie baulichen Maßnahmen

(Lärmschutzfenster und -türen) an den Gebäuden vorzusehen. Da Straßen.NRW Straßenbaulastträger für den betroffenen Streckenabschnitt ist, sind die Anforderungen an den Landesbetrieb zu richten.

Im Zuge der Lärmaktionsplanung ist darauf hinzuweisen, dass mit der B 483n eine Umgehungstraße geplant ist, welche südlich des Schwelmer Siedlungszentrums über die Königsfelder Straße in nördliche Richtung führen soll. Die geplante Linienführung sieht vor, im Bereich Wuppermannshof die L 706 zu überqueren und bis zur Gevelsberger Straße zu reichen. Die Planung wird im aktuellen Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf eingestuft. Durch den Bau dieser Ortsumgehung würde die B 483 entlastet werden, wodurch wiederum die Lärmbelastung entlang der Bundesstraße und anderer Straßenzüge deutlich abnehmen würde.

L 726 - Kaiserstraße

Die Kaiserstraße stellt eine Ost-West-Verbindung zwischen der L 527 (Hauptstraße) im Osten und der B 483 (Bahnhofstraße) im Westen dar. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Streckenabschnitt beträgt 50 km/h.

Die Strecke ist von direkten Bebauungsstrukturen umgeben, sodass keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen angewandt werden können, um eine Lärminderung zu erzielen. Stattdessen gilt es zu überprüfen, ob durch anderweitige Maßnahmen, wie beispielsweise durch lärmindernde Fahrbahnbeläge, Geschwindigkeitsreduzierungen oder baulichen Maßnahmen in Form von Lärmschutzfenstern und –türen an den betroffenen Gebäuden, effektiver Lärmschutz betrieben werden kann.

L 726 - Barmer Straße

Die Barmer Straße beginnt an der Stadtgrenze zu Wuppertal und führt in östlicher Richtung. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auf dem lärmbelasteten Teilabschnitt 50 km/h. Eine Förderung des ÖPNV hätte für den betroffenen Teilabschnitt der L 526 vermutlich keine lärmindernden Auswirkungen, da dieser Bereich bereits die am besten abgedeckte Strecke durch mehrere Buslinien als Verbindung zwischen Wuppertal und der Schwelmer Innenstadt darstellt. Stattdessen gilt es zu überprüfen, ob durch anderweitige Maßnahmen, wie beispielsweise durch lärmindernde Fahrbahnbeläge, Geschwindigkeitsreduzierungen oder baulichen Maßnahmen in Form von Lärmschutzfenstern und –türen an den betroffenen Gebäuden, effektiver Lärmschutz betrieben werden kann.

L 527 – Hauptstraße

Die L 527 dient in dem betroffenen Teilstück als Verbindung zwischen dem Schwelmer Innenstadtbereich und der L 706. In nördlicher Richtung führt sie über Ennepetal

nach Gevelsberg und in südlicher Richtung nach Wuppertal, unter anderem quert sie hierbei die B 483. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Streckenabschnitt beträgt 50 km/h.

Eine Förderung des ÖPNV hätte für den betroffenen Teilabschnitt der L 527 vermutlich keine lärmindernden Auswirkungen, da bereits mehrere Buslinien diese Strecke als Verbindung zwischen Ennepetal und der Schwelmer Innenstadt nutzen. Die Strecke ist bis auf im Bereich des Sportplatzes von direkten Bebauungsstrukturen umgeben, sodass keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen angewandt werden können, um eine Lärminderung zu erzielen. Stattdessen gilt es zu überprüfen, ob durch anderweitige Maßnahmen, wie beispielsweise durch lärmindernde Fahrbahnbeläge, Geschwindigkeitsreduzierungen oder baulichen Maßnahmen in Form von Lärmschutzfenstern und -türen an den betroffenen Gebäuden, effektiver Lärmschutz betrieben werden kann.

L 551 – Hattinger Straße

Die L 551 fungiert als wichtige Verkehrsachse in nördliche Richtung. Sie erstellt eine direkte Verbindung zwischen dem Siedlungskern und dem Autobahnkreuz „Wuppertal Nord“, bei welchem Zufahrtsmöglichkeiten auf die BAB 1, BAB 43 und BAB 46 bestehen. Neben der bereits beschriebenen B 483 stellt die L 551 die zentrale Hauptverkehrsachse zum überregionalen Straßennetz dar. Daher wird die Strecke sowohl vom Schwerlastverkehr als auch vom Pkw-Verkehr stark genutzt. Die L 551 endet am Knotenpunkt Talstraße / Berliner Straße / Hattinger Straße.

Aus nördlicher Richtung kommend gilt Tempo 70 km/h auf der Hattinger Straße. Im Bereich der Siedlungsstrukturen wird die vorgeschriebene Geschwindigkeit auf Tempo 50 km/h reduziert.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 66 sowie der 1. Änderung des Bebauungsplans wurden für die an der Hattinger Straße befindlichen Flächen bauliche Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB festgesetzt. Mit Hilfe passiver Lärmschutzmaßnahmen bzw. Grundrissanordnungen wird an dieser Stelle den Lärmemissionen entgegengewirkt.

Die Hattinger Straße ist, wie bereits in Kapitel 3 beschrieben, bis zum Knotenpunkt mit der Ernst-Adolf-Straße in weiten Teilen beidseitig von Freiraumstrukturen geprägt. Die von da an zunächst nur auf der nordöstlichen, später auf beiden Seiten entlang des Streckenverlaufs befindlichen Bebauungsstrukturen bieten aufgrund der engen Platzverhältnisse nicht die Möglichkeit, aktive Lärmschutzmaßnahmen zum Beispiel in Form von Lärmschutzwänden zu errichten. Da auf der Strecke bereits zwei Buslinien in unterschiedlichen Taktungen verkehren, welche den Schwelmer Norden mit dem Zentrum verbinden, würden durch eine Förderung des ÖPNV-Angebots vermutlich keine wesentlich Lärminderungen erzielt werden können.

Stattdessen wäre zu untersuchen, ob anderweitige Lärmschutzmaßnahmen in Form von beispielsweise lärmindernden Fahrbahnbelägen, Geschwindigkeitsreduzierungen sowie baulichen Maßnahmen (Lärmschutzfenster und -türen) an den Gebäuden umgesetzt werden können. Da wie bereits erwähnt sowohl die L 551 als auch die B 483 eine Anbindung Schwelms an das Bundesautobahnnetz gewährleisten und Letztere deutlich weniger Wohnbebauung in ihrem direkten Umfeld aufweist, wäre darüber hinaus zu prüfen, ob durch verkehrsplanerische und / oder ordnungsbehördliche Maßnahmen der Verkehr in Richtung Autobahnnetz stärker auf die B 483 konzentriert werden könnte. Hierdurch würde sich die Lärmbelastung entlang der Hattinger Straße deutlich reduzieren. Da Straßen.NRW Straßenbaulastträger für den betroffenen Streckenabschnitt ist, sind die Anforderungen an den Landesbetrieb zu richten.

L 706 – Berliner Straße / Milsper Straße

Der betroffene Streckenabschnitt der L 706 besitzt innerhalb Schwelms eine große verkehrstechnische Bedeutung. Er stellt die Fortführung der B 483 in östliche Richtung dar und ergänzt diese wichtige Verkehrsachse. Der Streckenabschnitt beginnt ab dem Knotenpunkt Talstraße / Berliner Straße / Hattinger Straße und führt bis zur Stadtgrenze von Ennepetal.

Die Strecke wird aufgrund der direkten Anbindung zur BAB 1 sowohl vom Schwerlastverkehr der ansässigen Gewerbebetriebe stark genutzt als auch vom allgemeinen Pkw-Verkehr. Zusammenbetrachtet können die angesprochenen Streckenabschnitte der B 483 und der L 706 als zentrale Verkehrsachse in West-Ost-Richtung innerhalb Schwelms beschrieben werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der angesprochenen Strecke beträgt 50 km/h.

Auf dem Teilstück der L 706, welches die Bezeichnung Berliner Straße trägt, verkehren keine Buslinien. Eine entsprechende Ausweitung des ÖPNV-Angebots würde vermutlich jedoch keine lärmindernden Auswirkungen haben, da in direkter Nähe zu der L 706 auf der Hattinger sowie der Prinzenstraße Bushaltestellen bereits vorhanden sind. Auf dem Teilstück Milsper Straße verkehren mehrere Buslinien, welche unter anderem von Ennepetal über die Schwelmer Innenstadt bis nach Wuppertal fahren. Das ÖPNV-Angebot kann als ausreichend beschrieben werden.

Der Streckenabschnitt ist größtenteils beidseitig von Bebauungsstrukturen umgeben, so dass aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden oder –wällen entlang der Strecke nicht errichtet werden können. Alternativ ist zu prüfen, ob sonstige Lärmschutzmaßnahmen (z. B. lärmindernde Fahrbahnbeläge, Geschwindigkeitsreduzierungen, bauliche Maßnahmen an Fenstern und Türen) zu einer erfolgreichen Lärminderung führen würden.

10. Fazit

Es ist abschließend festzuhalten, dass alle von Lärmemissionen betroffenen Streckenabschnitte innerhalb Schwelms sich entlang von Bundes- und Landesstraßen befinden. Die Planung und Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen muss somit in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW als zuständigem Straßenbaulastträger erfolgen.

Die Stadt Schwelm wird unter anderem bei der zukünftigen Aufstellung von Bebauungsplänen in den von Lärm belasteten Bereichen im Rahmen von Lärmschutzgutachten prüfen, ob durch etwaige bauleit- oder stadtplanerischen Maßnahmen Lärmemissionen entgegengewirkt werden kann. Aufgrund der bestehenden Stadtstrukturen und der Topographie sind alternative Verkehrsführungen in keinem der aufgeführten Streckenabschnitte möglich. Allerdings würden durch den Bau der Umgebungsstraße B 483n ein wesentlicher Schritt zur verkehrlichen Entlastung des Schwelmer Siedlungsbereichs und eine damit einhergehende deutliche Lärminderung der betroffenen Siedlungsbereiche erfolgen.

In jenen Bereichen, in denen keine aktive Lärmschutzplanung möglich ist, können Eigentümer unter bestimmten Voraussetzungen eine Bezuschussung für passive Lärmschutzmaßnahme als freiwillige Leistung im Rahmen von Fördermöglichkeiten in Anspruch nehmen.

Hinweise für eine eventuelle Betroffenheit können durch die Lärmkarten und Ergebnisberichte des LANUV (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW) begründet werden, wobei darauf hinzuweisen ist, dass diese Bewertungen und Ergebnisse für die Straßenbaulastträger nicht verbindlich sind. Bei einer potentiellen Betroffenheit können Eigentümer einen Antrag bei dem Straßenbaulastträger auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses stellen. Im Falle einer Überschreitung von Grenzwerten der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung bzw. der RLS-90 (Richtlinien für Lärmschutz an Straßen), können Aufwendungen für den passiven Lärmschutz bis zu 75 Prozent erstattet werden.

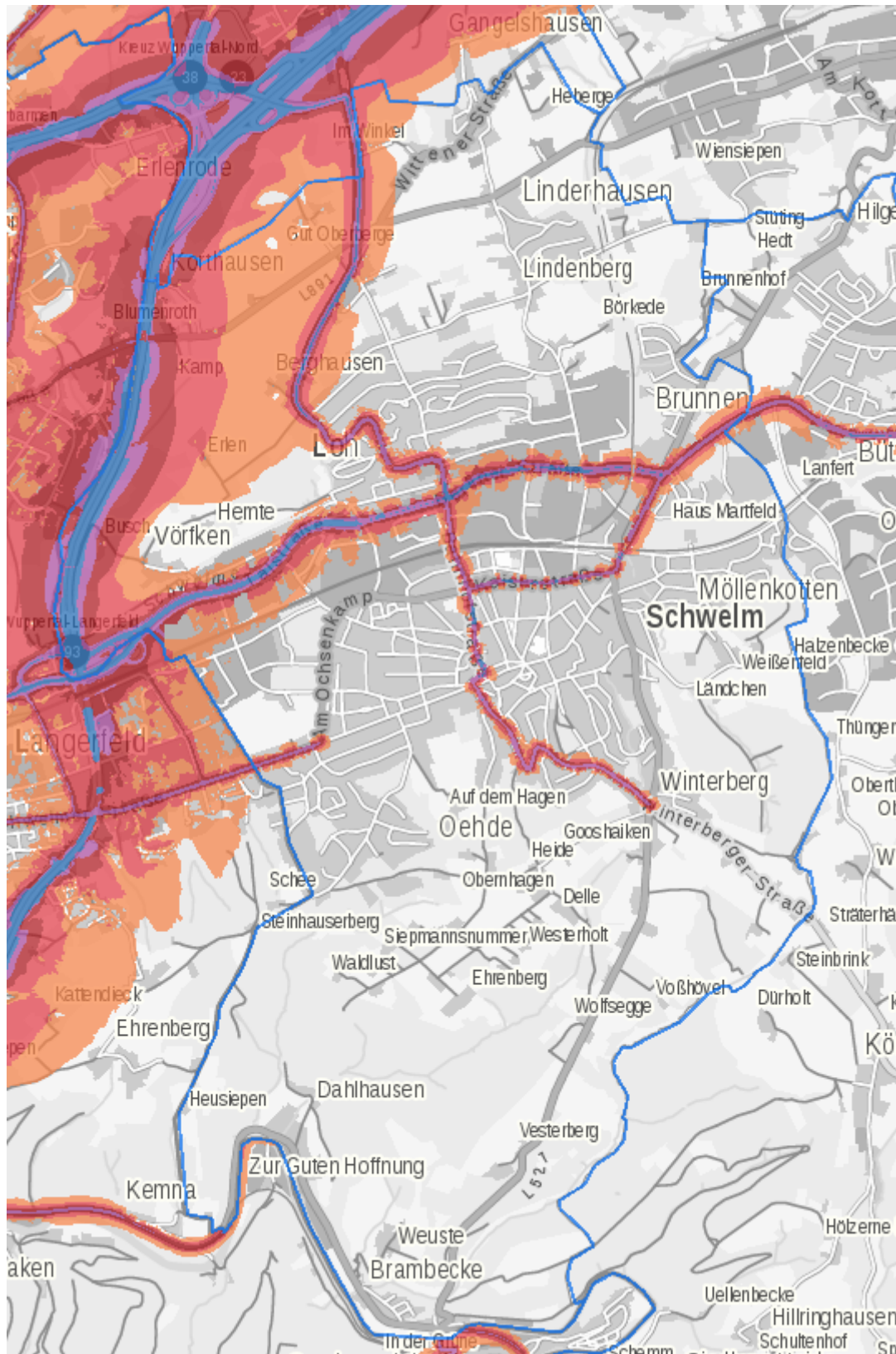
Schwelm, den

Die Bürgermeisterin
I.A.

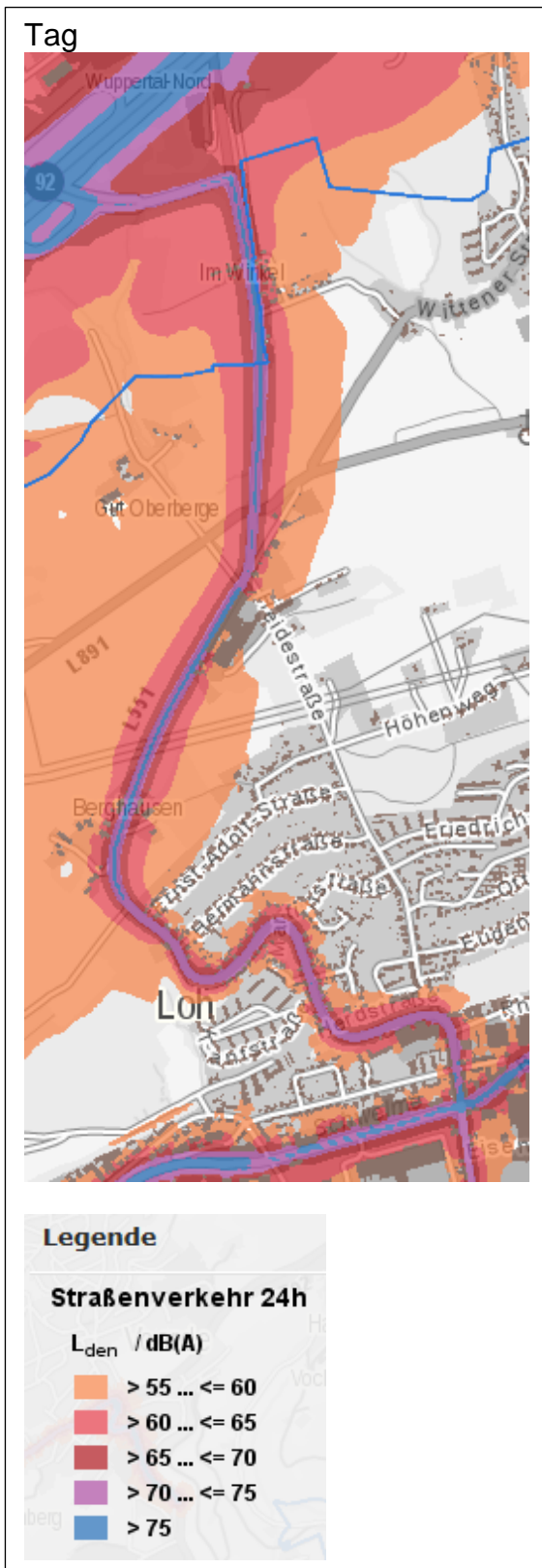
(N. Lippki)

(Sachgebietsleiter FB 6.1 Planung)

11. Umgebungslärmkartierung der LANUV Stadt Schwelm

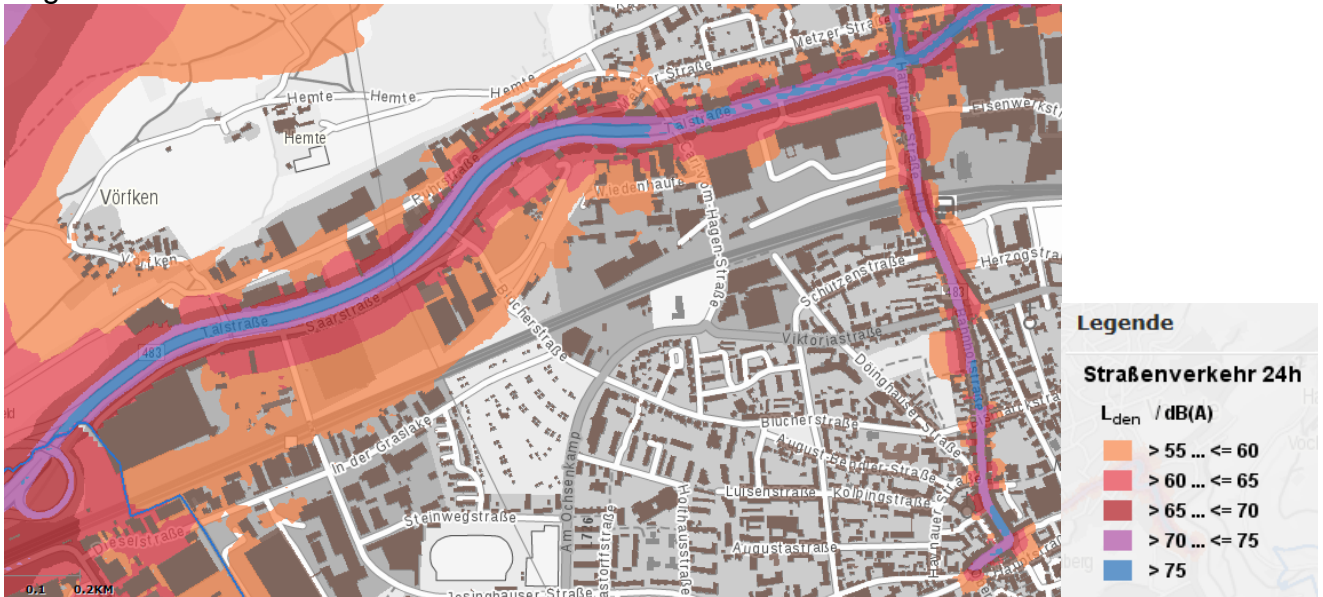


BAB 1 (inkl. BAB 43)



B 483 – Talstraße / Hattinger Straße / Bahnhofstraße / Untermauerstraße

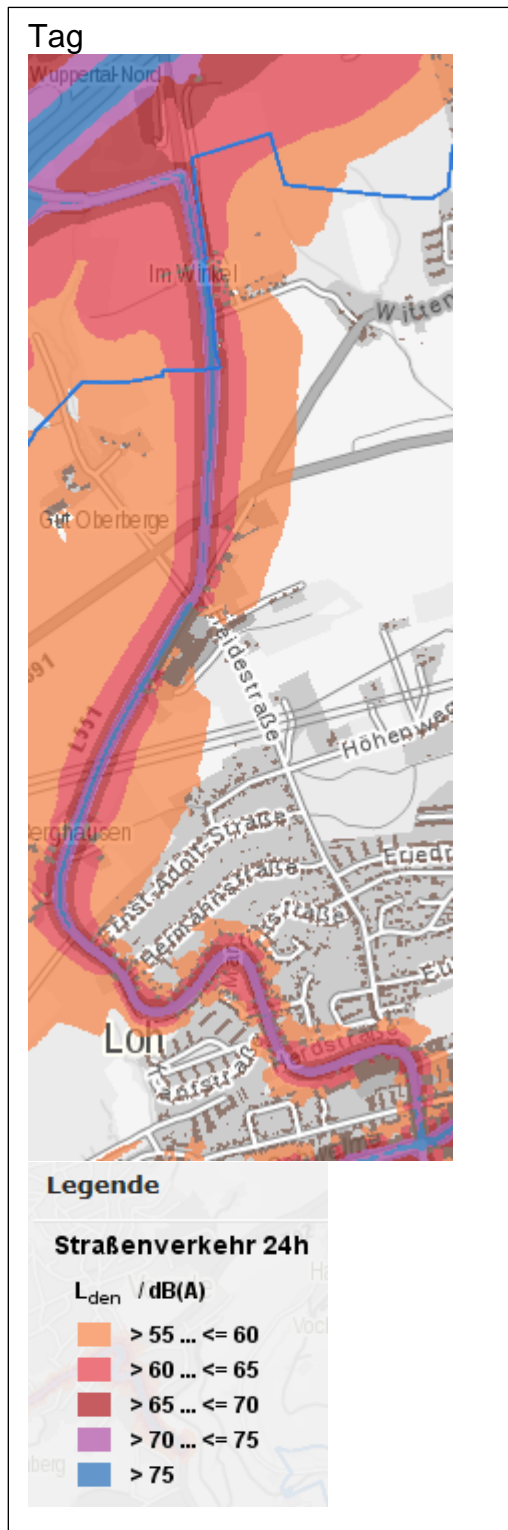
Tag



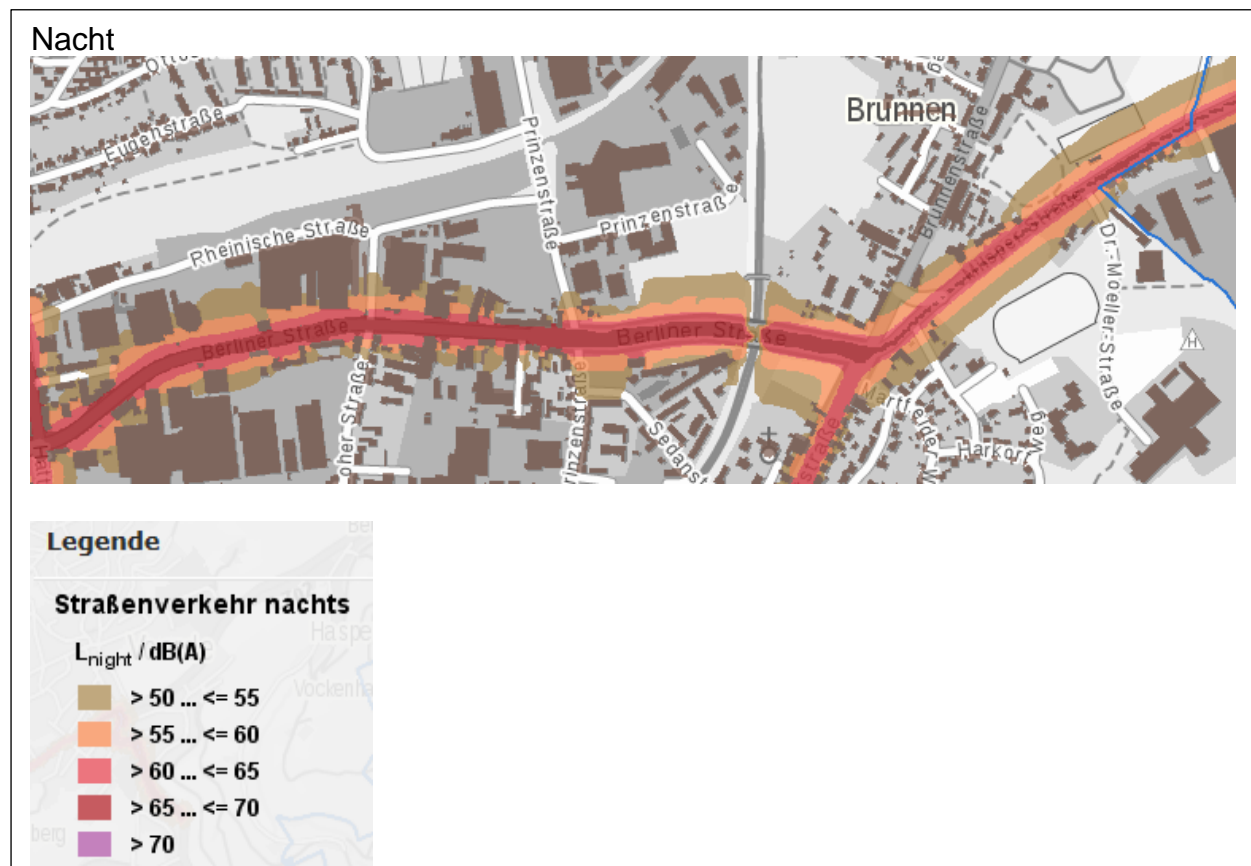
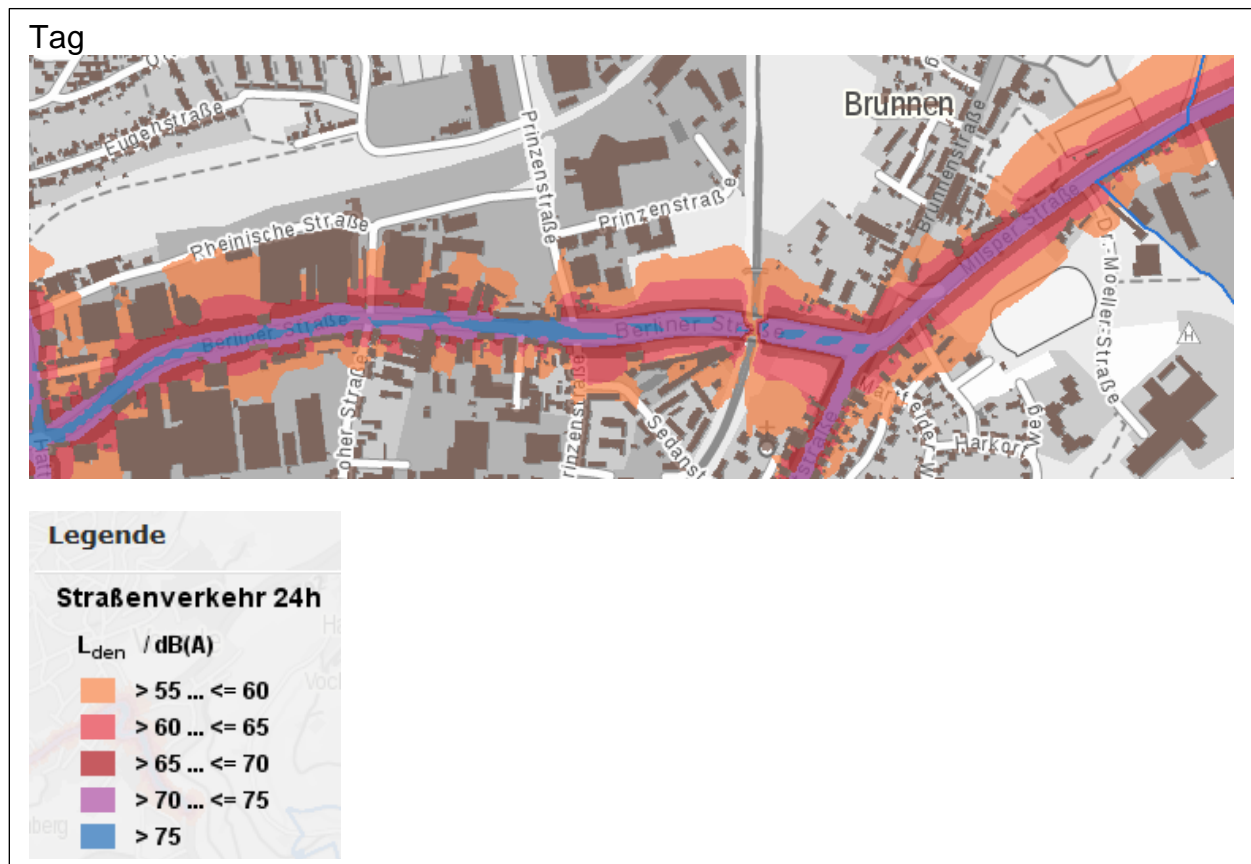
Nacht



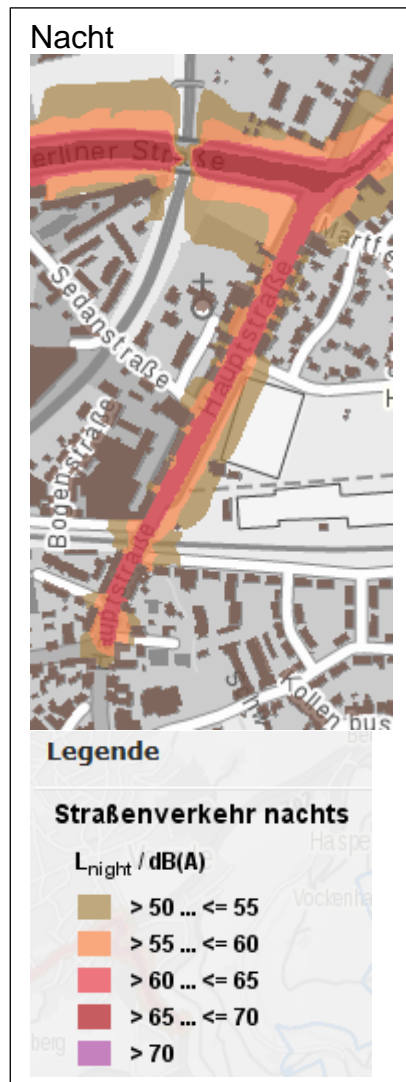
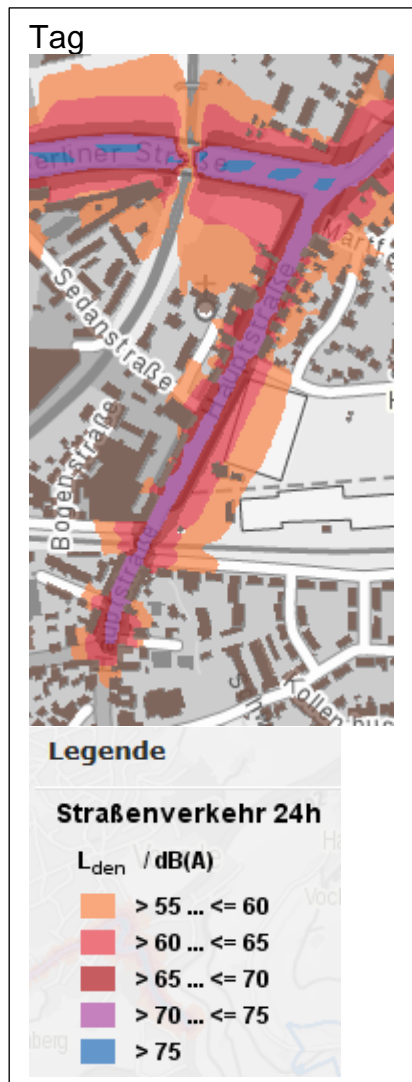
L 551 – Hattinger Straße



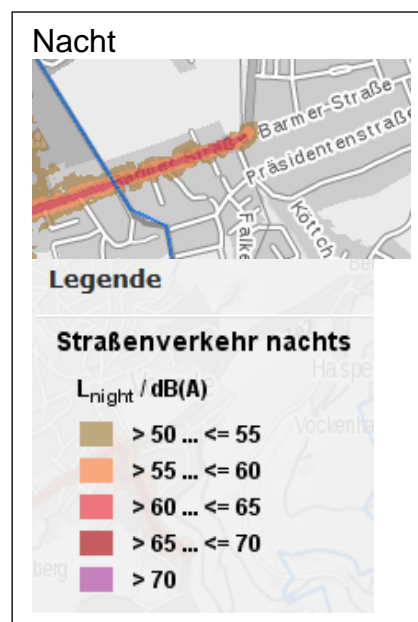
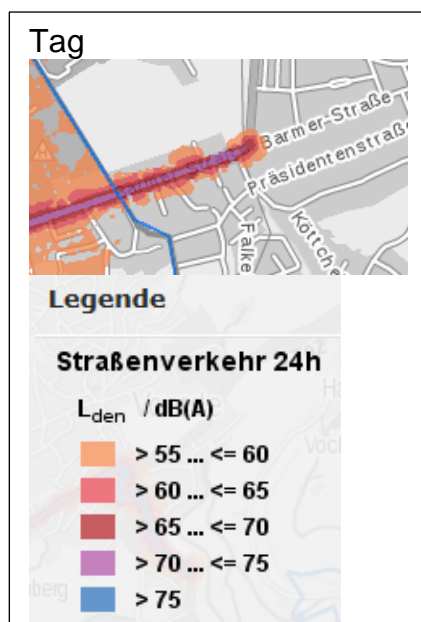
L 706 – Berliner Straße / Milsper Straße



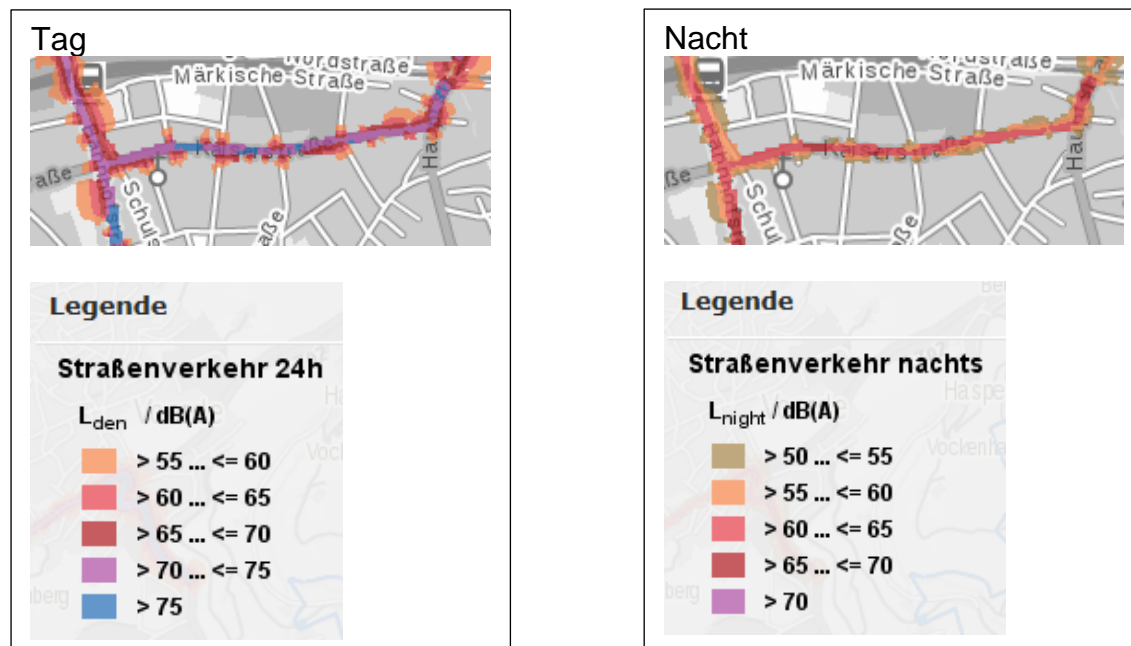
L 527 – Hauptstraße



L 526 – Barmer Straße



L 726 – Kaiserstraße



B 483 – Obermauer- / Kölner- / Winterberger Straße

