

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Regionalniederlassung Südwestfalen

4 · Netphen

Stadt Lennestadt
Postfach 1263
57342 Lennestadt

Regionalniederlassung Südwestfalen

Kontakt: Georg Schumann
Telefon:
Fax: 6
e-mail:
Zeichen: 0900/4402- 1.13.03.01 / 12.01
(Bei Antworten bitte angeben)
Datum: 09.06.2017

Lärmaktionsplan Stufe 2 der Stadt Lennestadt

- Ihr Schreiben vom 04.09.2015, Az.: 63.10
- Meine Stellungnahme vom 21.05.2015, Az.: - w.o -
- Besprechung am 09.06.2017 in der Regionalniederlassung Südwestfalen

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der Aufstellung des Lärmaktionsplanes (Stufe II) der Stadt Lennestadt habe ich zuletzt mit Schreiben vom 21.05.2015 Stellung bezogen.

Da sich in den zurückliegenden zwei Jahren keine grundlegenden Änderungen in Bezug auf die Handhabungen des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen hinsichtlich des betroffenen klassifizierten Straßennetzes ergeben haben, füge ich unten meine seinerzeitigen Äußerungen nochmals auf:

Grundsätzlich werden Verpflichtungen der Straßenbauverwaltung durch die Lärmaktionsplanung weiterhin weder ausgelöst noch können solche abgeleitet werden.

Zu den Ausführungen hinsichtlich „**Maßnahmen zur Lärminderung an Belastungsachsen**“ (Punkt 9.2 des Lärmaktionsplanes) möchte ich mich wie folgt äußern:

- Offenporige Asphalte ($D_{Stro} = -4 - (-5) \text{ dB(A)}$), wie auch andere Lärm mindernde Beläge, z.B. Splittmastixasphalt und Asphaltbeton erzielen nach RLS-90 ihre gewünschte Wirkung nur dann, wenn die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Noch in der Erprobung befindliche Lärm mindernde Fahrbahnbeläge sind bisher nicht in den RLS-90 aufgeführt. Da die RLS-90 die maßgebenden Regelwerke für die Lärmsanierung sind, kann eine definitive Aussage über die Wirksamkeit eines dementsprechenden Belages im Lärmaktionsplan nicht getätigt werden. Sobald eine Deckensanierung in den betroffenen Abschnitten ansteht, wird auch die

Möglichkeit des Einsatzes von lärmmindernden Fahrbahnoberflächen geprüft. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.

Zurzeit laufen Untersuchungen, lärmarme Fahrbahnbeläge auch für Bereiche mit geringeren Geschwindigkeiten, also für den Einsatz in Ortsdurchfahrten zu entwickeln. Gesicherte Ergebnisse hierzu liegen allerdings noch nicht vor.

- Verwirklichungen von Radwegkonzepten dürften neben touristischen Nutzern auch Alltagsradfahrern dienen. Ob bzw. inwieweit ein Ausbau des Radwegenetzes einen Rückgang der Verkehrszahlen bewirken und somit eine Reduzierung der Lärmquellen erzielen wird, kann eher als unwahrscheinlich angesehen werden.
- Hinsichtlich der Vielzahl der im Lärmaktionsplan angedachten Übergänge bzw. Querungshilfen im klassifizierten Straßennetz möchte ich mich auf die Straßenverkehrsordnung (StVO) berufen.
Die Zuständigkeit liegt hier bei dem örtlich zuständigen Straßenverkehrsamt der Stadt Lennestadt, welches im Rahmen der Anhörung die entsprechenden Verkehrsbehörden zu beteiligen hat.
- Eine bauliche Umgestaltung des lichtsignalisierten Knotens B 55 / B 236 in Grevenbrück zu einem Kreisverkehrsplatz wird derzeit durch die Regionalniederlassung Südwestfalen untersucht.
Die Umsetzung weiterer Kreisverkehrsplätze im Stadtgebiet der Stadt Lennestadt ist derzeit nicht angedacht.

Bezüglich der ebenfalls im Lärmaktionsplan angesprochenen „**Geschwindigkeitsbeschränkungen**“, möchte ich noch folgendes anmerken:

- Auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (*Bundes-, Landes- und Kreisstraßen*) werden weiträumiger und innerörtlicher Verkehr gebündelt, wodurch Wohngebiete gleichzeitig entlastet werden.
Eine etwaige Geschwindigkeitsbeschränkung (*beispielsweise auf 30 Km/h*) steht auf diesen Straßen deren besonderen Verkehrsfunktion entgegen.
(vgl. *Bundesfernstraßengesetz (FStrG)* bzw. *Straßengesetze der Länder (StrWG NW)*).

Nach Meinung des Landesbetriebes Straßenbau NRW wird der widmungsrechtliche Zweck einer Bundes- oder Landesstraße oftmals durch verkehrsrechtliche Anordnungen in Frage gestellt. Zudem kann durch eine Beschränkung eine Verlagerung der Verkehrsströme stattfinden, die eine Mehrbelastung an anderer Stelle hervorruft.

Geschwindigkeitsbeschränkungen können dann in Betracht kommen, wenn u.a. die Lärmrichtwerte der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (*Lärmschutz-Richtlinien-StV*) überschritten werden, der LKW-Anteil unter 10 % liegt und der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) (*Hörbarkeitsschwelle*) gesenkt werden kann.

Für die verkehrsrechtliche Anordnung sind die jeweiligen Straßenverkehrsämter zuständig.

Hinsichtlich einer grundsätzlichen Regelung zur „**Lärmsanierung**“ möchte ich abschließend noch auf folgendes hinweisen:

- In Nordrhein-Westfalen gewährt der Straßenbaulastträger Bundesrepublik Deutschland für bestehende Bundesfernstraßen und das Land Nordrhein-Westfalen für seine Landesstraßen Lärmschutz (sog. Lärmsanierung) im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und stellen eine freiwillige Leistung des Baulastträgers der klassifizierten Straße dar.

Die Lärmsanierung dient der Verminderung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt.

Die Regelungen zum Verfahrensablauf ergeben sich aus den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR-97 in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 (RLS-90).

Eine der Grundvoraussetzungen ist, dass der Beurteilungspegel einen der maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet. Zur Einschätzung der Lärmsituation werden die Beurteilungspegel mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen nach dem in den **RLS-90** vorgeschriebenen Verfahren **berechnet** und den festgelegten Immissionswerten gegenübergestellt. Messungen werden diesbezüglich nicht durchgeführt.

Aus den Angaben der Lärmkartierung kann somit noch keine Betroffenheit nach den Kriterien der Lärmsanierung abgeleitet werden. Vielmehr wird eine zusätzliche Betrachtung der Lärmsituation nach den Regelungen der Lärmsanierung notwendig, da die Vorgaben aus der Umgebungsrichtlinie nicht für Bundesfern- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes maßgeblich sind.

- Soweit seitens der Stadt Lennestadt beabsichtigt ist, für die im Lärmaktionsplan aufgeführten Abschnitte eine Anfrage auf **Überprüfung von Lärmsanierung** zu stellen, so darf ich Sie bitten, mit der Anfrage folgende Informationen bereitzustellen:
 1. Benennung der konkreten Straßenabschnitte bzw. Wohnbereiche, an denen Lärmbetroffenheiten gegeben sind;
 2. Angabe der Gebietskategorien auf der Grundlage der Bebauungspläne bzw. der tatsächlichen Nutzung des Gebietes für die lärmbelasteten Bereiche; Kennzeichnung von sog. Außenbereichen nach § 35 BauGB;
 3. Rechtskraft der Bebauungspläne;
 4. Datum der Baugenehmigung für die Wohnhäuser (1. Häuserreihe zur Hauptlärmquelle) im Belastungsschwerpunkt;
 5. genaue Angabe von Lage- (georeferenziert) und Höhendaten der Wohngebäude (1. und 2. Häuserreihe) inkl. Gelände im Bereich der Gebäude:

Das Inkrafttreten des Lärmaktionsplanes Stufe 2 bitte ich mir zu gegebener Zeit bekannt zu geben.

Mit freundlichen Grüßen
i.A.

Georg Schumann

Zusendung des Schreibens an die Stadt Lennestadt am 09.06.2017 per e-mail

Stadt Lennestadt

Der Bürgermeister
Bereich Sicherheit und Ordnung
Az.: 36.72.01

57368 Lennestadt, den 09.06.2017

Lärmaktionsplan der Stadt Lennestadt

Hier: Stellungnahme zu einzelnen Maßnahmenvorschlägen

1: B 55 Westfälische Straße, Le.-Kirchveischede

- a. Vorschlag zur Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf 30 km/h.:

Mit der ersten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung wurden die Voraussetzungen für eine erleichterte Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30) im Nahbereich von sozialen Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen, Krankenhäusern etc. geschaffen.

Es ist allerdings zu beachten, dass die Geschwindigkeitsreduzierung nur in Betracht kommt,

- wenn einer der oben genannten Einrichtungen über einen unmittelbaren Zugang zur Hauptverkehrsstraße verfügt
- wenn ein Ausweichen auf das Wohnumfeld abseits dieser Hauptverbindungsachsen ausgeschlossen ist und
- wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung für alle Verkehrsteilnehmer einsichtig ist.

Grundsätzlich unterliegen Straßen des überörtlichen Verkehrs einer besonderen Verkehrsbedeutung.

Nach Auffassung der Ordnungsbehörde kommt eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h daher in dem oben aufgeführten Straßenabschnitt nicht in Betracht. Eine Beteiligung des Landesbetriebes Straßen NRW ist unerlässlich.

- b. Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit vor den Ortseingängen von 100 km/ über 70 km/h auf 50 km/h:

Aus Fahrtrichtung Olpe in Richtung Kirchveischede wird die Geschwindigkeit bereits auf 70 km/h getrichtert.

- c. Errichten einer Fußgängerquerung, ggfls. einer Fußgängersignalanlage auf Höhe der Straße „Röthe“ bzw. in Höhe der Einmündung „Am Radenberg“:

Etwa 150 Meter von der Einmündung „Am Radenberg“ wurde bereits vor einigen Jahren eine Fußgängersignalanlage installiert. Eine Querung ist hier sicher möglich.

Die zusätzliche Errichtung eines Fußgängerüberweges wurde im Rahmen der Verkehrskommission Bundesstraßen geprüft. Dazu wurde die Zahl der Querungen festgestellt. Dier gemäß der Richtlinie zum Anbringen von Fußgängerüberwegen erforderliche Anzahl von Querungen wird in Höhe der Straße „Röthe“ weit unterschritten. Ein Fußgängerüberweg wurde daher durch die Verkehrskommission abgelehnt.

2. B 55 Freiheit, Le.-Bilstein

- a. Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit zwischen der „Hohe-Bracht-Straße“ bis zur Straße „Mühlenteich“:

Die Voraussetzungen sind hier analog den Ausführungen zur Westfälischen Straße zu sehen. Auch auf der Straße Freiheit ist die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzie-

nung von 50 km/h auf 30 km/h nach Auffassung des Unterzeichners rechtlich nicht möglich.

3. B 55 Kölner Str., Le.-Grevenbrück

- a. Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit zwischen der „Lehmbergstraße“ und dem „Gerichtsweg“:
Der Vorschlag der Geschwindigkeitsreduzierung wiederholt sich. Die örtlichen Gegebenheiten erlauben aber auch hier nach Auffassung des Unterzeichners eine Anordnung auf 30 km/h nicht.

4. B 55 Elspe Straße, Le.-Elspe

Bedenken gegen eine Prüfung der Maßnahmen bestehen hier nicht.

5. B 55 Bielefelder Str., Le.-Elspe

- a. Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit zwischen der „Lehmbergstraße“ und dem „Gerichtsweg“:
Auch hier erlauben die örtlichen Gegebenheiten nach Auffassung des Unterzeichners keine Anordnung der max. Geschwindigkeit auf 30 km/h.
- b. Angebot einer Querungshilfe „Bielefelder Straße“ Einmündung „Zur Naturbühne“:
Die Querungshilfe in Form einer Lichtsignalanlage wurde bereits beschlossen und wird derzeit umgesetzt.
- c. Angebot einer Querungshilfe Bielefelder Straße / Einmündung „Zum Elspebach“:
Die Maßnahme ist bereits umgesetzt. Eine Fußgängersignalanlage wurde angeordnet und aufgestellt.

6. B 236 Siegener Str., Le.-Grevenbrück

- a. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h zwischen „Kölner Straße“ und der östlichen Einmündung der „Johannesstraße“:
Auch hier liegen ähnliche Voraussetzungen vor wie bereits unter 1a. beschrieben. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist aus Sicht des Unterzeichners nicht möglich.
- b. Querungsmöglichkeit in Form eines Fußgängerüberweges oder einer Lichtsignalanlage in Höhe des Lenneweges:
Der vorgeschlagene Standort einer Querung würde nicht unweit (110 Meter) von einem bereits vorhandenen Fußgängerüberweg und nur 130 Meter von einer Fußgängersignalanlage liegen. Es sind somit ausreichend Querungsmöglichkeiten gegeben. Eine weitere Querungshilfe ist aus Sicht des Unterzeichners nicht erforderlich. Zudem sollen Fußgängerüberwege nicht in unmittelbarer Nähe von Lichtsignalanlagen errichtet werden.

7. B 236 Grevenbrücker Straße, Le.-Grevenbrück

- a. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf der östlichen Belastungsachse:
Auch hier wird die Reduzierung von 50 km/h in Teilbereichen auf 30 km/h vorgeschlagen. Die Stellungnahme erfolgt analog Punkt 1a.
- b. Querungssicherung als begrünte Mittelinsel auf dem Abschnitt zwischen „Grevenbrücker Straße 10“ und Hausnummer 18:
Im Rahmen der Verkehrskommission Bundesstraßen wurde hier bereits eine Begutachtung vor Ort vorgenommen und beschlossen, eine Fußgängersignalanlage zu errichten.

8. B 236 Maumker Straße – Meggener Straße, Le.-Maumke

- a. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h von der Straße „Hofaue“ bis zur Straße „Am Rott“:
Ein Antrag auf Reduzierung der Geschwindigkeit wurde bereits mehrfach durch Anwohner gestellt und in der Verkehrskommission behandelt. Da die Geschwindigkeit von maximal 70 km/h eingehalten wird (Messung V 85 zu verschiedenen Zeiten) wurde die Reduzierung der Geschwindigkeit hier außerhalb der Ortsdurchfahrt abgelehnt. Auch die Überprüfung der Unfallzahlen liefert keine Argumente, die erlaubte Geschwindigkeit zu reduzieren.
- b. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 50 km/h von der Straße „Hofaue“ „Am Rott“ bis zur „Sachtlebenstraße“:
Nach Ausfahrt aus der Straße „Am Rott“ in Richtung „Sachtlebenstraße“ ist nach ca. 50 Meter die Ortstafel Meggen angeordnet. Demnach gilt ab hier die maximale Geschwindigkeit von 50 km/h.
- c. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h ab der Tankstelle bis zur Straße „Am Bahndamm“:
Hier erfolgt wiederholt die Stellungnahme anlog Punkt 1a.
- d. Einrichtung eines Dialog-Displays westlich der Einmündung „Am Rott“ in Fahrtrichtung Maumke Zentrum und westlich der Bahnquerung, Richtung Theten:
Ein Dialog Display kann bei Bedarf jederzeit angebracht werden.

9. B 236 Hagener Straße, Le.-Altenhundem

Zu den Maßnahmenvorschlägen erfolgt keine Stellungnahme

10. B 517, Hundemstraße, Le.-Altenhundem

- a. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen Helmut-Kumpf-Straße und Minikreisverkehr von 50 km/h auf 30 km/h:
Auch hier wird die Reduzierung von 50 km/h in Teilbereichen auf 30 km/h vorgeschlagen. Die Stellungnahme erfolgt analog Punkt 1a.
- b. Dialog-Display als Unterstützung zur Einhaltung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf der Höhe „Unterm beul“ in Richtung Bahnhof und auf der Kolpingstraße:
Ein Dialog Display kann bei Bedarf jederzeit angebracht werden.
- c. Angebot eines Überweges (Querungshilfe, Fußgängerüberweg) in Verlängerung der Zufahrt Heinrich-Cordes-Platz:
In unmittelbarer Nähe befindet sich bereits ein Fußgängerüberweg (Höhe Hundem-Lenne-Center, etwa 70 Meter entfernt). Der Fahrzeugführer hat bereits jetzt innerhalb weniger Metern drei Querungsmöglichkeiten für Fußgänger zu beachten. Dazu kommt eine Mittelinsel in Höhe des Marktplatzes, die stark genutzt wird.
Eine weitere Querungsmöglichkeit könnte zu einer Überforderung des Verkehrsteilnehmers führen. Außerdem wird die Verkehrsgeschwindigkeit durch die bereits vorhandenen Möglichkeiten stark gemindert.

Im Auftrag
Gez.
I.Wirth