

Kreisstadt Olpe



Lärmaktionsplanung 2020

-Stufe 2-

Stand: 05.08.2020

Grundlage: Lärmkartierung des LANUV aus 2012

Herausgeber:

Kreisstadt Olpe

Der Bürgermeister

Fachbereich 3

Bauordnungs- und Planungsamt

Franziskanerstraße 6

57462 Olpe

GKZ: 05966024

NUTS3_EU: DEA5A

Inhaltsverzeichnis	Seite
Vorwort	3
Lärmaktionsplanung – Stufe 2	4
Lärmquellen	4
Lärmkartierung	6
Ergebnisbericht des LANUV	10
Maßnahmenspektrum	13
Umsetzung der Lärmaktionsplanung	15
Zuständige Behörden	17
Verweis auf den Ort der Veröffentlichung	18
Rechtsgrundlagen	18
Bewertung der Rechtslage	18

Vorwort

Die Kreisstadt Olpe mit aktuell 25.714 Einwohnern (Stand: 30.06.2020) liegt in exponierter Lage zu den nordrheinwestfälischen Ballungszentren des Ruhrgebietes und des Rheinlandes unweit der Landesgrenzen zu Rheinland-Pfalz und Hessen.

Im Jahr 2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft, die im Juni 2005 mit Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in nationales Recht überführt wurde. Ziele der Richtlinie und der §§ 47a-f BImSchG sind, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Die Richtlinie befasst sich mit den Geräuschquellen „Straßenverkehr“, „Eisenbahnverkehr“, „Flugverkehr“ und „Gelände für industrielle Tätigkeiten“ sowie „Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt“.

Die Belastung der Bevölkerung durch Lärm nimmt immer weiter zu. Der innerstädtische Straßenverkehr macht dabei einen erheblichen Teil der Belastung aus, aber auch Personen- und Güterzüge sowie Lärm durch Industrie- und Gewerbebetriebe werden als Störung empfunden. Diese Störungen schränken nicht nur die Lebensqualität ein, sondern stellen zusätzlich ein erhebliches Gesundheitsrisiko dar.

Um diesen Beeinträchtigungen entgegenzuwirken, wurde durch die Europäische Union die Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm) erlassen. Die Bundesrepublik ist daraus verpflichtet, den so genannten Umgebungslärm mit rechnerischen Mitteln zu erfassen, zu beurteilen und nach Möglichkeit zu verringern. Als Instrument zur Ermittlung der Lärmsituation sind Lärmkarten aufzustellen und auf deren Basis ein Lärmaktionsplan zu entwickeln. Die Lärmkarten sind durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz - LANUV- erstellt worden und sind auf der Internetseite (www.umgebungslaerm.nrw.de) einzusehen. Für die Lärmaktionsplanung auf Basis der Kartierungsergebnisse ist die Kreisstadt Olpe zuständig.

Der Gesetzgeber sieht vor, dass die Lärmaktionsplanung durch eine stufenweise Herangehensweise abgearbeitet wird.

Abhängig von der Höhe des Verkehrsaufkommens auf den klassifizierten Hauptverkehrsstraßen (Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen) sowie Hauptbahnlinien sieht die Umgebungslärmrichtlinie die Lärmkartierung und die Aufstellung von Lärmaktionsplänen in zwei Stufen vor.

In der **Stufe 1** wurde ein Lärmaktionsplan für Straßenabschnitte mit mehr als 6 Millionen Fahrzeugen pro Jahr -das entspricht ca. 16.500 Fahrzeugen am Tag- aufgestellt. Betroffen waren seinerzeit im gesamten Stadtgebiet Olpe die Bundesautobahnen A 45 und A 4 sowie die Bundesstraße B 55/54. Die Umsetzung des Plans wurde durch den Stadtrat am 07.11.2012 beschlossen. Darauf sind u.a. aktive

Schallschutzmaßnahmen entlang der Bundesautobahn zurückzuführen. Diese sind zum Teil fertiggestellt, im Bau oder stehen kurz vor Baubeginn.

Beeinträchtigungen durch die Bahn sind im Stadtgebiet vernachlässigbar. Auf der Bahnstrecke Finnentrop-Olpe liegt die Anzahl der Züge unter 40 Fahrten pro 24h. Darüber hinaus ist festzustellen, dass die Bahnstrecke auf Olper Stadtgebiet sich größtenteils im planungsrechtlichen Außenbereich befindet. Die Kartierung der Eisenbahnstrecke sowie eine mögliche Lärmaktionsplanung wurden durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) erstellt. Die Ergebnisse sind auf der Internetseite des EBA (www.eba.bund.de) veröffentlicht.

Vollständigkeitshalber ist noch zu erwähnen, dass der Flugverkehr ebenfalls keine Anwendung im Stadtgebiet Olpe findet. Der nächstgelegene Großflughafen in Köln/Bonn ist auch für die Planungsphase Stufe 2 in Olpe nicht relevant.

Lärmaktionsplanung – Stufe 2

Lärmquellen

Die **Stufe 2** der Lärmaktionsplanung verpflichtet die Kreisstadt Olpe, für alle klassifizierten Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Millionen Fahrzeugen – das entspricht ca. 8.200 Fahrzeugen am Tag – einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Dazu sind die durch das LANUV durchgeführten Kartierungen anzuwenden.

In Olpe sind das die **Bundesstraße B 55**, von der Einmündung Waukemicke bis zur Stadtgrenze Lennestadt sowie die **Landesstraße L 512** die als Süd-Nord-Verbindung durch das Stadtgebiet verläuft.

Um ein umfassenderes Bild der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr zu erhalten, greift die Kreisstadt Olpe zusätzlich auf den „Verkehrsentwicklungsplan“ -VEP- (Stand: Januar 2003) zurück. Danach korrespondiert, die durch das LANUV vorgenommene Lärmkartierung mit den aus dem VEP gewonnenen Daten.

Im Rahmen der Lärmkartierung durch das LANUV sind die Straßenabschnitte:

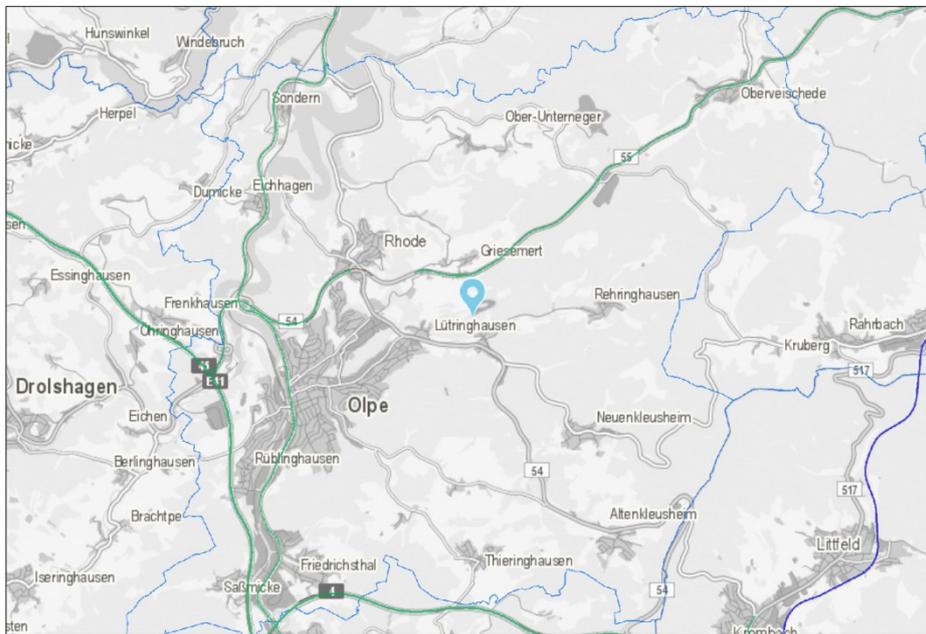
B 55 Waukemicke – Griesemert - Oberveischede

L 512 Bruchstraße – Franziskanerstraße - In der Wüste

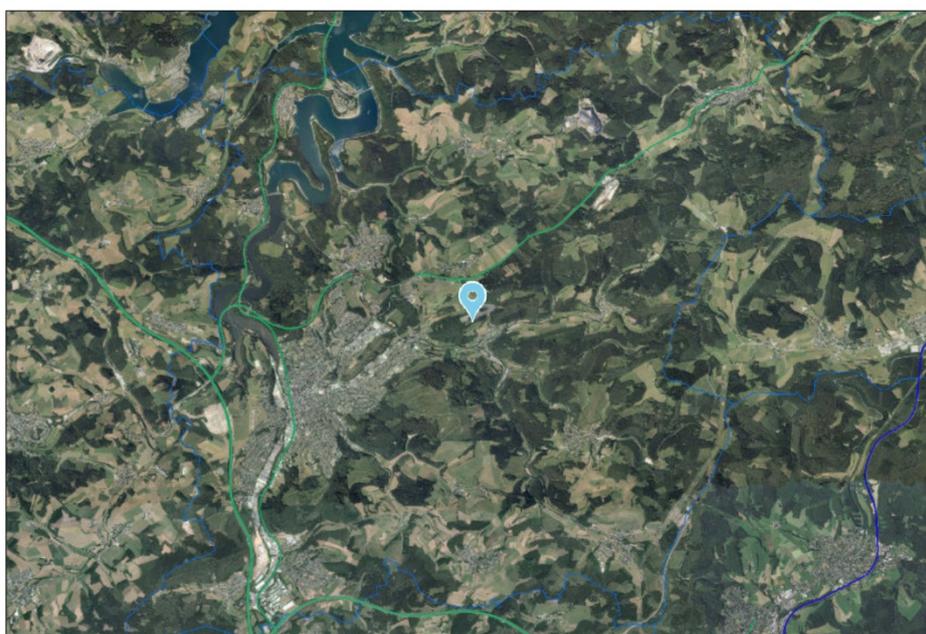
betrachtet worden.

Die nachfolgenden Grafiken stellen die verkehrslärmintensiven Straßenverläufe der A4, A45, B 54/55 und L512 dar. Während die A 45, A 4 und B 54/55 bereits Gegenstand der Lärmaktionsplanung, Stufe 1, waren, werden in der nunmehr vorgelegten Stufe 2 allein die Auswirkungen durch das Verkehrsaufkommen auf der B 54/55 und der L 512 im Stadtgebiet Olpe behandelt. Die Darstellung der Lärmquellen erfolgt einmal kartografisch und alternativ mit hinterlegtem Luftbild.

A 45, A4, B54/55 und L 512 als relevante Verkehrslärmquellen im Stadtgebiet Olpe:



- Schallquellen und -hindernisse**
-  Strassen
 -  Schienenwege des Bundes
 -  Schienenwege, sonstige
 -  Flugrouten
 -  Industriegebiete
 -  Gebäude
 -  Schallschirme, -wände
 -  Gemeindegrenzen



- Schallquellen und -hindernisse**
-  Strassen
 -  Schienenwege des Bundes
 -  Schienenwege, sonstige
 -  Flugrouten
 -  Industriegebiete
 -  Gebäude
 -  Schallschirme, -wände
 -  Gemeindegrenzen

Lärmkartierung

Die für die Stufe 2 der Lärmaktionsplanung relevanten Lärmquellen B 54/55 und L512 wurden durch das LANUV im Rahmen der Lärmkartierung ausgewertet. Die Lärmkarten stellen die Ergebnisse der Lärmberechnungen gemäß der Umgebungslärmrichtlinie entlang der untersuchten Straßenabschnitte dar. Zu den Mindestinhalten der Strategischen Lärmkarten gehören u. a.:

- die aktuelle Lärmsituation, ausgedrückt durch einen Lärmindex,
- die grafische Darstellung von Grenzwertüberschreitungen,
- die geschätzte Anzahl an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern in einem Gebiet, das bestimmten Lärmindizes ausgesetzt ist und
- die geschätzte Anzahl betroffener Menschen in einem lärmbelasteten Gebiet.

Zur rechnerischen Ermittlung der Lärmbelastung an den Hauptverkehrsstraßen mit dem genannten Mindestverkehrsaufkommen gibt die Umgebungslärmrichtlinie das Berechnungsverfahren „VBUS“ vor. Dabei werden neben dem Verkehrsaufkommen auch die Straßenbreite, die zulässige Höchstgeschwindigkeit, Steigungen oder Gefälle der Fahrbahn, die Abstände zwischen Straße und angrenzender Wohnbebauung, die Höhe der Wohngebäude sowie bereits vorhandener Lärmschutz berücksichtigt.

In den Lärmkarten werden europaweit einheitlich die Größen L_{den} (Level day, evening, night) und L_{night} als Kenngrößen (auch als „Lärmindizes“ bezeichnet) für die Lärmbelastung verwendet. Sie werden bezogen auf den Zeitraum des gesamten Berichtsjahres gebildet. Für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und Ballungsräume müssen Lärmkarten erstellt werden, in denen die Lärmbelastungen angegeben sind. Die Lärmkarten werden alle fünf Jahre überprüft und bei Bedarf aktualisiert. Die Lärmkarten sind getrennt nach Lärmarten (Straßenverkehr, Schienenverkehr, Luftverkehr, Industrie) und jeweils gewichtet gemittelt über den gesamten Tag (0 bis 24 Uhr) oder über die Nacht (22 bis 6 Uhr) darzustellen. Die Richtlinie beschäftigt sich also nicht mit der Gesamtbelastung durch alle einwirkenden Quellenarten. Die einzelnen Geräuschquellen müssen separat behandelt werden, es gibt keine Gesamtlärmkarte.

L_{den} ist der über alle 24-Stunden und alle Tage des Jahres gemittelte Dauerschallpegel. Die Pegel in der vierstündigen Abendzeit (18-22 Uhr) gehen um 5 dB(A) und in der achtstündigen Nachtzeit (22–6 Uhr) um 10 dB(A) erhöht in den Gesamtpegel ein. Mit dieser Gewichtung trägt man der erhöhten Lästigkeit des Lärms in diesen Zeiten Rechnung. Der LDEN stellt ein Indikator für die Lärmbelästigung dar.

L_{night} ist ein gemittelter Dauerschallpegel über alle Nächte des Jahres (= 8-stündige Nacht von 22 bis 6 Uhr). Der L_{night} dient als Nachtlärmindex der Beurteilung der Nachtruhe, mit seiner Hilfe können Aussagen über Schlafstörungen gemacht werden.

Zwischen dem hier dargestellten Berechnungsverfahren und den Berechnungsverfahren, die außerhalb der Umgebungslärmrichtlinie im deutschen

Lärmschutzrecht verwendet werden, bestehen Unterschiede in den Kenngrößen und einigen Details des Berechnungsverfahrens. Deshalb stimmen zwar die Ergebnisse und deren Darstellung in Lärmkarten tendenziell überein, müssen jedoch für den jeweiligen Anwendungsfall kritisch bewertet werden.

§ 47d Abs. 1 BImSchG gibt selbst keine Festlegung vor, wann von Lärmproblemen auszugehen ist. Nach einem Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 07.02.2008 zur Lärmaktionsplanung liegen Lärmprobleme auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{den} von 70 dB(A) bzw. ein L_{night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird.

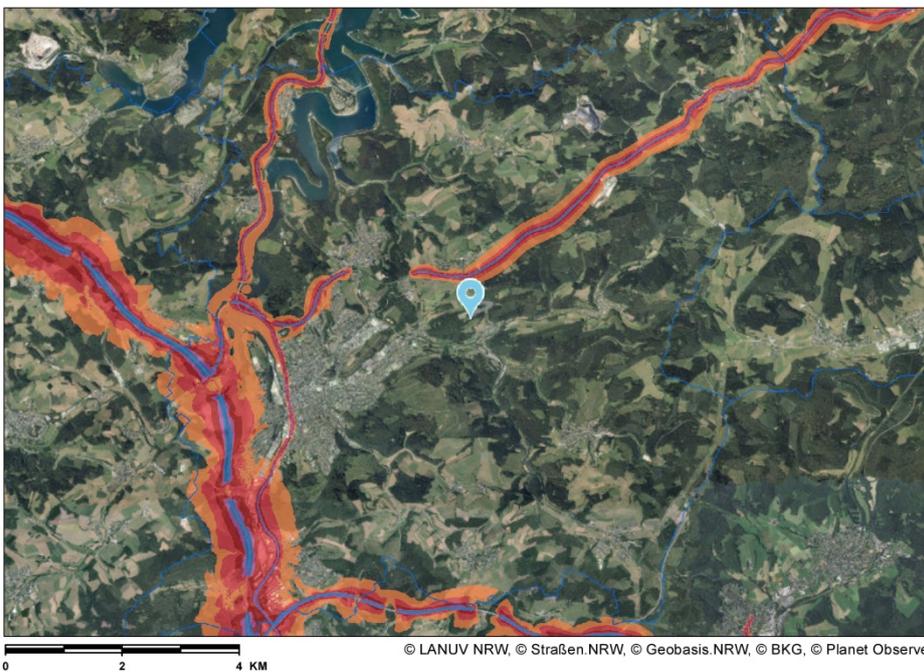
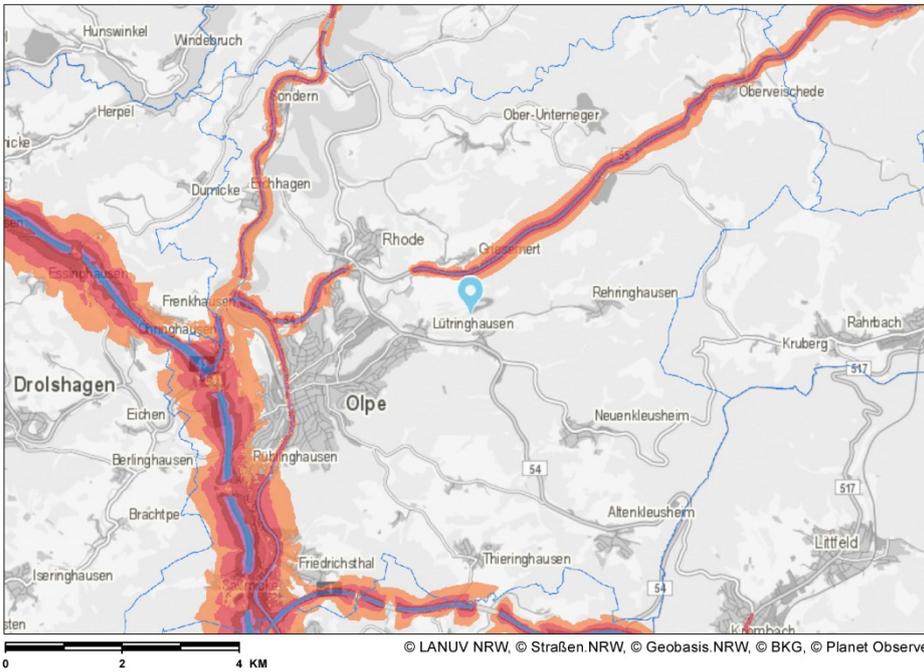
Unabhängig davon schlägt das Umweltbundesamt nachfolgende Auslösewerte für Gebiete mit Wohnnutzung vor:

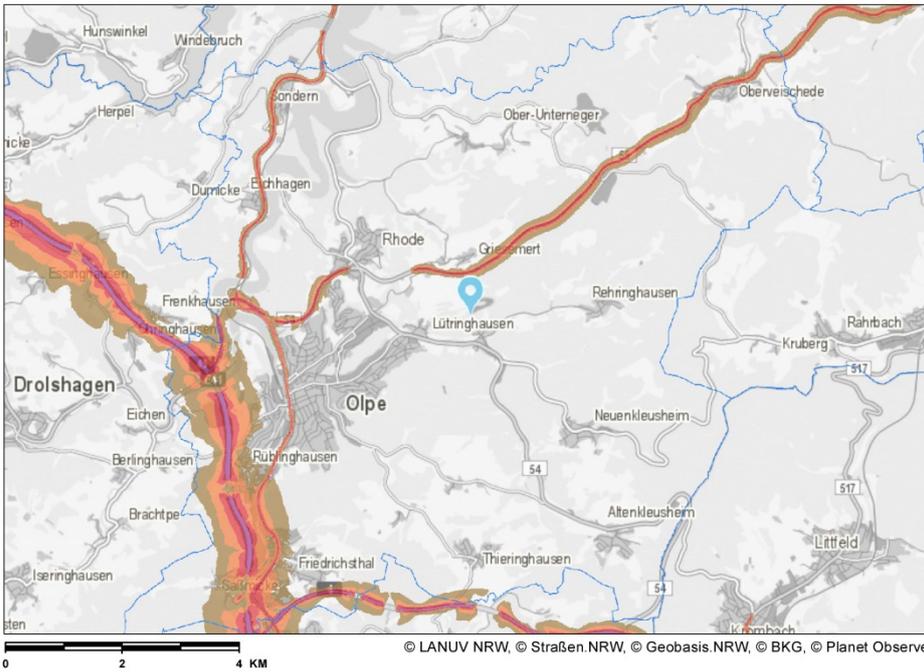
Ziel	Zeitraum	L_{den}	L_{night}
Vermeidung von Gesundheitsgefährdung	kurzfristig	65 dB (A)	55 dB(A)
Minderung der erheblichen Belästigung	mittelfristig	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung von erheblicher Belästigung	langfristig	55 dB(A)	45 dB (A)

Diese Werte sind nicht mit Grenzwerten gleichzusetzen, die z.B. dem zuständigen Straßenbaulastträger ermöglichen, Maßnahmen der Lärmsanierung zu ergreifen.

Ermittelt und in den Karten dargestellt werden entlang der Hauptverkehrsstraßen die Kenngrößen „ L_{den} “ (der gemittelte Schalldruckpegel über 24 Stunden; „den“ steht für day, evening und night) und „ L_{night} “ (der gemittelte Schalldruckpegel über die 8 Nachtstunden von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr).

Die Schalldruckpegel werden in der Maßeinheit Dezibel dB(A) angegeben. Da sich der Schalldruckpegel mit zunehmender Entfernung vom Entstehungsort verringert, stellen die Karten die jeweiligen Schalldruckpegel in 5 dB(A)-Schritten farblich unterschiedlich dar. Die Darstellung der Lärmkarten erfolgt für beide Kenngrößen („ L_{den} “ und „ L_{night} “) jeweils kartografisch und mit hinterlegtem Luftbild:



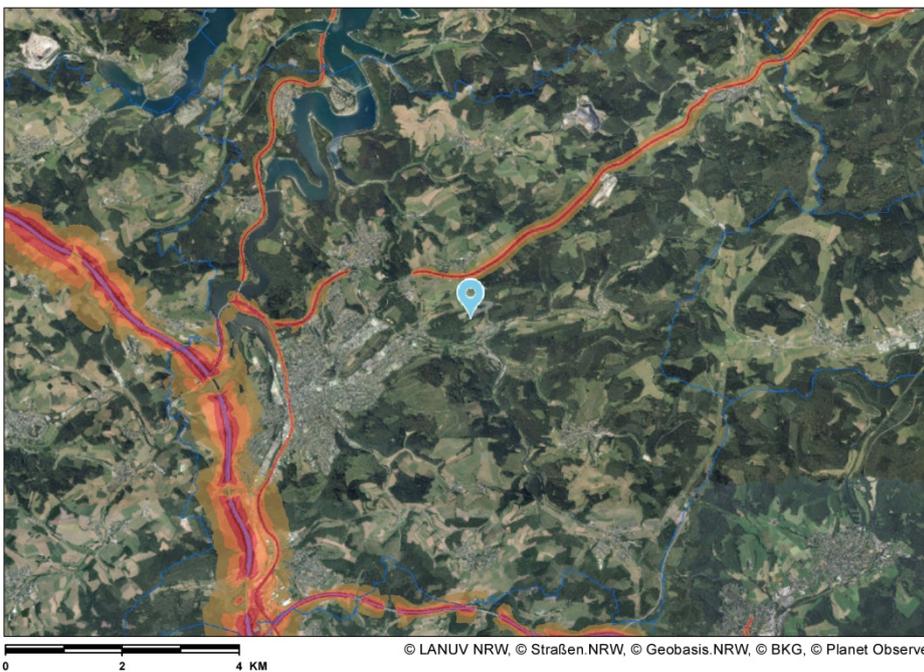


Straßenverkehr nachts

L_{night} / dB(A)

-
-
-
-
-

- Gebäude
- Gemeindegrenzen



Straßenverkehr nachts

L_{night} / dB(A)

-
-
-
-
-

- Gebäude
- Gemeindegrenzen

Ergebnisbericht des LANUV

Aus der Lärmkartierung hat das LANUV folgende Ergebnisse abgeleitet bzw. errechnet und in seinem Bericht wie folgt zusammengefasst:

Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Olpe

Gemeindekennzahl: **05966024**
Kennung der Behörde für Lärmkartierung: **DE_NW_05966024_Olpe**

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

Zuständige Behörde

Zuständige Behörde für die Lärmkartierung nach §47e BImSchG ist:

Stadt Olpe, 57462 Olpe, Franziskanerstr. 6, www.olpe.de,
Herr Winfried Quast, Tel. 02761 831268,
E-Mail: w_quast@olpe.de

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

Eisenbahnbundesamt, D - 53110 Bonn, Vorgebirgsstr. 49

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte

für die Hauptverkehrsstraßen und nicht-bundeseigenen Schienenwege 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 Eisenbahnbundesamt.

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

Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr

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

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

$L_{den}/dB(A)$:	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	1417	783	279	56	5

L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	1174	464	109	7	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²	12.860510	3.566525	0.729146

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	983	150	2
N Schulgebäude	5	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen nach Lage, Größe und Verkehrsaufkommen

Hauptlärmquellen, welche auf das Gebiet der Gemeinde einwirken, sind

Haupt-Straßenverkehr

Name	Kennung	Kfz/a (Ø)	Lage
A0045	DE_NW_rd_05966024001	17,977 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0512 (Ms+Einbahnstr.)	DE_NW_rd_05966024002	4,499 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
A0004 (Ms+Einbahnstr.)	DE_NW_rd_05966024003	5,640 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0054	DE_NW_rd_05966024004	6,555 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0055 (Ms+Einbahnstr.)	DE_NW_rd_05966024005	3,781 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map

Weitere Erläuterungen:

Beschreibung der Umgebung

Durchgeführte und laufende Aktionspläne und Lärmschutzprogramme:

Verwendete Berechnungsmethoden:

VBUS, VBUSch, VBUF, VBUI - Bundesanzeiger Nr. 154a vom 17. August 2006
[http://www.umgebungslaermportal.nrw.de/Dokumente/Regelwerke und Hilfen/Vorlaeufige Be rechnungsverfahren/VBUS_VBuSch_VBUF_VBUI.pdf](http://www.umgebungslaermportal.nrw.de/Dokumente/Regelwerke%20und%20Hilfen/Vorlaeufige%20Be rechnungsverfahren/VBUS_VBuSch_VBUF_VBUI.pdf)
VBEB - Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20. April 2007
[http://www.umgebungslaermportal.nrw.de/Dokumente/Regelwerke und Hilfen/Vorlaeufige Be rechnungsverfahren/VBEB.pdf](http://www.umgebungslaermportal.nrw.de/Dokumente/Regelwerke%20und%20Hilfen/Vorlaeufige%20Be rechnungsverfahren/VBEB.pdf)

Graphische Darstellungen durch Isophonenflächen:

Für Hauptverkehrsstraßen:

DE_NW_DF8_MRoad_map_LDEN_05966024_Olpe
DE_NW_DF8_MRoad_map_LNight_05966024_Olpe

Umfassende graphische Darstellungen der Kartierungsergebnisse in Olpe sowie in ganz NRW stehen allen Interessierten unter der Adresse www.umgebungslaerm.nrw.de zur Verfügung.

Neben allgemeinen Erläuterungen zum Umgebungslärm und einer Übersicht, in der alle berücksichtigten Quellen und Hindernisse dargestellt sind, findet man dort für jede untersuchte Quellenart und jede Kennzeichnungsart eine eigene kartenmäßige Darstellung. Soweit Ergebnisse des Lärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes dargestellt werden, wurden sie vom zuständigen Eisenbahnbundesamt nachrichtlich zur Verfügung gestellt.

Hinweis: In dem vorstehenden Bericht des LANUV ist die Stadt Olpe als zuständige Behörde für die Lärmkartierung nach § 47 e angegeben. Die Gemeinden wurden bei der Berechnung der Lärmkarten durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW) unterstützt. Das LANUV betreibt eine moderne Lärmdatenbank mit den notwendigen Daten für die Lärmkartierung und berechnet die Lärmkarten.

Maßnahmenspektrum

Die Bundesstraße B 55 liegt in der Baulast des Bundes. Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung obliegen somit dem Bund - vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW - Regionalniederlassung Südwestfalen.

Die im Bereich der Landesstraße L 512 betroffenen Straßenabschnitte liegen in der Baulast des Landes Nordrhein-Westfalen - vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW - Regionalniederlassung Südwestfalen.

Der VEP Olpe hat ein Planungskonzept zur zukünftigen innerstädtischen Straßenverkehrserschließung erstellt, um insbesondere den motorisierten Individualverkehr -MIV- stadtvträglich abwickeln zu können. In diesem Zusammenhang waren zunächst Baumaßnahmen und verkehrslenkende Maßnahmen in der Kernstadt zu untersuchen. Mit den Maßnahmen sind Auswirkungen verbunden, die im Einzelnen analysiert werden müssen.

Die L 512 nimmt bis zu 21.500 Fahrzeuge am Tag auf. Der Kernbereich zwischen Erzbergerstraße und Winterbergstraße wird mit bis zu 18.500 Kfz am Tag belastet. Um die verkehrliche Situation zu verbessern und somit die Anlieger zu entlasten, wurde die sog. Westumgehung westlich des Bahnhofs zwischen der L 512 -Bruchstraße-/Erzbergerstraße/In der Trift und der L 512 -In der Wüste-/Anbindung Freizeitbad realisiert.

Diese neue Trassenführung kann aufgrund der Ausführungen des Verkehrsentwicklungsplanes rund 12.000 Kfz/DTV am Tag aufnehmen. Sie entlastet dadurch die Ortsdurchfahrt der L 512 insbesondere im Bereich des Rathauses zwischen den Gemeindestraßen Am Bratzkopf und Winterbergstraße (aktuell 5.600 Kfz/DTV). Auch die übrigen Straßen im Kernbereich werden überwiegend, wenn auch zum Teil gering entlastet.

Jedoch wird durch die Erhöhung der Kapazität in der Nord-Süd-Beziehung insgesamt etwas mehr Verkehr in den Kernbereich hineingezogen. Deutlich wird dies insbesondere durch die Verringerung der Autobahnbelastung. Fahrten, die bisher den Umweg über die Autobahn in Kauf genommen haben, finden nun wieder Kapazitäten im Kernbereich und nutzen diese.

Die verkehrlichen Maßnahmen insgesamt und der Bau der Westumgehung im Besonderen sollen dazu dienen, den zukünftig notwendigen motorisierten Individualverkehr im Kernbereich von Olpe stadtvträglich (d.h. sozialverträglich und umweltverträglich) abzuwickeln, mehr Wohn- und Aufenthaltsqualität in den entsprechenden Straßenräumen zu schaffen und gleichzeitig aber die Verbindungsfunktion innerhalb des Kerngebietes und mit dem übrigen Stadtgebiet und der Region sicherzustellen, also die vitalen Funktionen der Stadt aufrecht zu erhalten.

Die Kreisstadt Olpe befindet sich derzeit in Abstimmungsgesprächen mit der Regionalniederlassung Südwestfalen des Landesbetrieb Straßenbau NRW, dem Baulastträger der L 512, bezüglich einer notwendigen Teilsanierung der Bruchstraße zwischen dem Kreisverkehr Erzbergerstraße/Stellwerkstraße und dem Abzweig nach Rüblinghausen. Im Zuge dieser Abstimmung wurde auch die Möglichkeit/Notwendigkeit des Einbaus eines offenporigen schallabsorbierenden Straßenbelages (sog. Flüsterasphalt) geprüft.

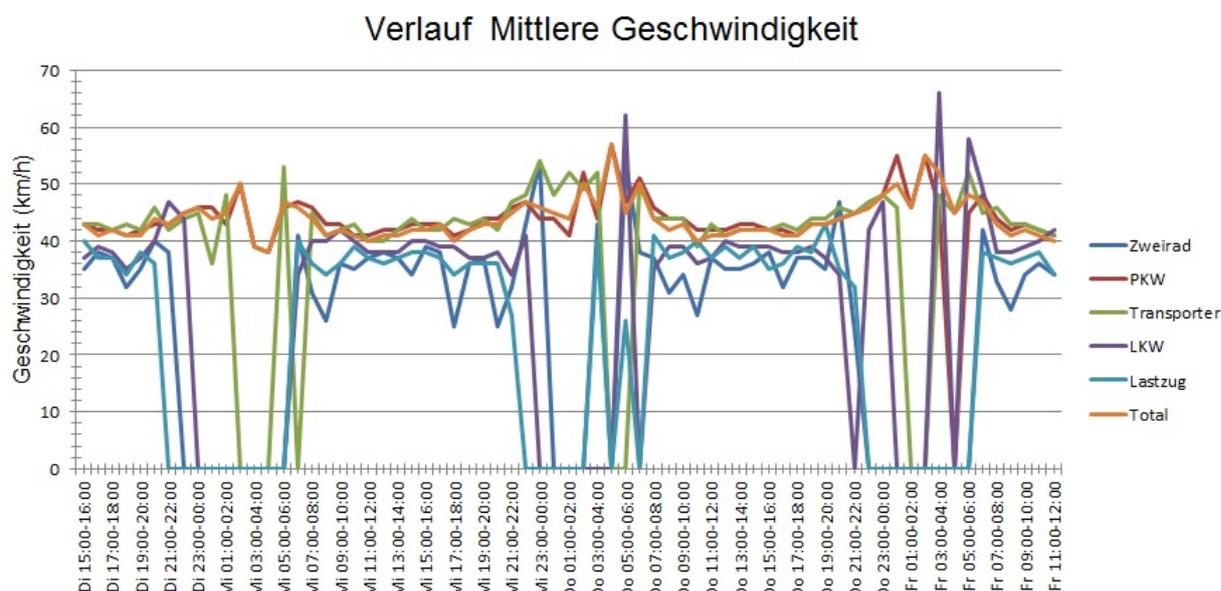
Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hält den Einbau eines offenporigen Asphaltts durchaus für möglich. Er führt hierzu aus, dass offenporige Asphalte, wie auch andere lärmindernde Straßenbeläge in der Regel nur dann ihre gewünschte Wirkung erzielen, wenn die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Laut einer Kurzzeitzählung liegt die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit in dem Straßenabschnitt zwischen dem Kreisverkehr Erzbergerstraße/Stellwerkstraße und dem Abzweig nach Rüblinghausen lediglich 42 km/h.

Anders sieht dies für den Straßenabschnitt der Koblenzer Straße zwischen dem Abzweig nach Rüblinghausen und dem Knoten Koblenzer Straße/Dahler Straße/Friedrichsthaler Straße aus, wo der o.g. Richtwert überschritten wird. Für diesen Teilbereich der L 512 hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW signalisiert, nach endgültiger Fertigstellung der Zufahrtstraße zum Gewerbegebiet „Im Grüntal“ im Zuge einer Fahrbahnerneuerung einen offenporigen schallabsorbierenden Straßenbelag einbauen zu wollen. Diese Maßnahme würde zu einer Minderung der von der L 512 ausgehenden Lärmemissionen führen.

Weiterhin ist im Zuge des geplanten 6-spurigen Ausbaus der Autobahn A 45 beabsichtigt, den im Bereich der Ortschaft Rüblinghausen bestehenden Lärmschutzwall bis zur Ortschaft Saßmicke im Rahmen der Lärmsanierung fortzuführen bzw. einen aktiven Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand im Rahmen der Lärmvorsorge zu realisieren.

Die beiden vorgenannten Maßnahmen hätten zur Folge, dass die auf die Ortslage Dahl/Friedrichsthal einwirkenden Lärmimmissionen in nicht unerheblichem Maße reduziert werden könnten.

Die aktuellen Verkehrszahlen nach der Inbetriebnahme der Westumgehung stellen sich für die Stellwerkstraße wie folgt dar:



Auswertezeit Dienstag, 7. November 2017,15:00 - Freitag, 10. November 2017,12:00

Tempolimit	50 km/h	Anzahl	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]	
Geschwindigkeitsübertretung	10,49 %	Zweirad	858	34	72	46
Durchschnittl. Abstand	22,52 s	PKW	11839	43	81	49
Kolonnenverkehr	99,57 %	Transporter	1814	43	71	50
DTV	5489	LKW	728	39	68	45
DJV	2003485	Lastzug	543	37	56	42
Schwerlastverkehrsanteil	8,05 %	Total	15782	42	81	49
Fahrtrichtung	Beide Richtungen					

Bearbeiter: Thomas Feldmann

Kommentar:

Messort: Stellwerkstraße Einfahrt Ruhrve

Ankommende Fahrzeuge Richtung: ZOB

Abfahrende Fahrzeuge Richtung: Wüste

Umsetzung der Lärmaktionsplanung

Im Zuge der Umgebungslärmrichtlinie sind keine Grenz- oder Richtwerte festgelegt. In Nordrhein-Westfalen wurden aber durch das zuständige Ministerium Belastungen von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht als Auslösewert für die Lärmaktionsplanung empfohlen. Ein Rechtsanspruch auf die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung ergibt sich allein aus dem Lärmaktionsplan allerdings noch nicht. Auch gibt es keine zeitlichen Fristen, bis wann die vorgeschlagenen Maßnahmen umzusetzen sind. Es ist nämlich zu berücksichtigen, dass die Straßen mit dem höchsten Verkehrslärm zumeist die Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen sind. Diese Straßen befinden sich i. d. R. nicht im Eigentum der Stadt, sondern gehören dem Bund oder dem Land NRW (die zuständigen Eigentümer der Straßen werden Straßenbaulastträger genannt).

Daher sind die in einem Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen entlang der Hauptverkehrsstraßen in jedem Fall durch die Kommune mit dem zuständigen Straßenbaulastträger abzustimmen. Dieser trifft letztendlich die Entscheidung, ob und welche Maßnahmen rechtlich möglich und realisierbar sind. Dabei richtet sich der Straßenbaulastträger nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ sowie nach der „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90)“. Die Kriterien zur Bewertung der Lärmsituation nach diesen Richtlinien sind u. a. die Lärmberechnung gemäß RLS 90 (diese unterscheidet sich von der Berechnungsmethode nach VBUS im Lärmaktionsplan, die Ergebnisse sind nicht unbedingt miteinander vergleichbar), die Anzahl der Betroffenen, die Art und Nutzung des Gebietes und der Flächen sowie das Alter der Bebauung. Aus dieser Bewertung können sich auch Gründe gegen die Maßnahmen des Lärmaktionsplans ergeben. Und grundsätzlich sind Lärminderungsmaßnahmen für den Straßenbaulastträger nur eine freiwillige Leistung.

Auch auf den städtischen Straßen ist die Lärmbelastung nur einer von mehreren Aspekten, welche in der Planung zu berücksichtigen sind. Daher ist der integrierte Ansatz der Lärmaktionsplanung umso bedeutender, um die vielfältigen Ansprüche an den Straßenraum möglichst „unter einen Hut“ zu bekommen. Dieser Grundsatz wurde bei der bisherigen Erarbeitung der Maßnahmen bereits berücksichtigt. Trotzdem gibt es teils noch Argumente, die auch gegen eine Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans sprechen (wie z. B. stadtgestalterische/verkehrsplanerische Vorgaben oder gegenläufige Interessen und Ansprüche an die Straßennutzung). Und nicht zuletzt spielen auch der finanzielle Aspekt und das Kosten-Nutzen-Verhältnis eine Rolle.

Zuständige Behörden

Zuständig für die Erstellung und Durchführung der Lärmaktionsplanung Stufe 2 ist die:

Kreisstadt Olpe

Franziskanerstraße 6

57462 Olpe

Internet: www.olpe.de

Gemeindekennziffer GKZI: 05966024

EU-Identifikationsnummer NUTS3_EU: DEA5A

Fachbereich 3, Amt 60 -Bauordnungs- und Planungsamt-

Winfried Quast, Tel.: 02761/831268, Fax: 02761/832268, E-Mail:
w_quast@olpe.de

Die Berechnung der Lärmbelastung durch die Straßen und Großflughäfen sowie die Lärmkartierung erfolgte durch das:

Landesamt für Natur, Umwelt, und Verbraucherschutz des Landes NRW (LANUV)

Leibnitzstraße 10

45659 Recklinghausen

Internet: www.lanuv.nrw.de

Tel.: 02361/305-0, Fax: 02361/305-3215, E-Mail: poststelle@lanuv.de

Die Berechnung der Lärmbelastung durch die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes führt das:

Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

Vorgebirgsstraße 49

53119 Bonn

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Tel.: 0228/9826-0, Fax: 0228/9826119, E-Mail: Presse@eba.bund.de

Verweis auf den Ort der Veröffentlichung

Der für das Gebiet der Kreisstadt Olpe durch das LANUV berechnete und kartierte Umgebungslärm ist im Internet unter www.umgebungslärm.nrw.de einzusehen.

Dieser Entwurf der Lärmaktionsplanung für die Kreisstadt Olpe ist im Internet unter www.olpe.de veröffentlicht.

Rechtsgrundlagen

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde im Jahr 2005 durch Einführung der §§ 47 a bis f in das Bundesimmissionsschutzgesetz in deutsches Recht umgesetzt.

Bei der Durchführung der Lärmaktionsplanung sind nach der Umsetzung in deutsches Recht folgende gesetzliche Regelungen zu beachten:

- Richtlinie 2002/49/EG (EU-Umgebungslärmrichtlinie) über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- Bundesimmissionsschutzgesetz, §§ 47 a bis 47 f (Lärminderungsplanung)
- 34. Bundesimmissionsschutzverordnung BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung)
- Vorläufiges Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm (Bundesanzeiger vom 22. Mai 2006)
- Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)
- Runderlass –Lärmaktionsplanung- des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz – V-5 – 8820.4.1 vom 07.02.2008

Bewertung der Rechtslage

Bei der Anwendung der gesetzlichen Grundlagen ist zu berücksichtigen, dass bisher keine bundesrechtliche Konkretisierung erfolgt ist und voraussichtlich nicht zu erwarten ist. Dies hat zur Konsequenz, dass die Regelungen nicht sehr in die Tiefe gehen und eine Anzahl von Entscheidungen in das Ermessen der zuständigen Behörde übergehen, wie z.B. die Fragen, ob bzw. in welcher Tiefe ein Lärmaktionsplan erstellt wird, wie die Öffentlichkeit beteiligt wird oder welche Maßnahmen in die Aktionspläne aufgenommen werden.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die in den Lärmkarten berechneten Lärmindizes keine Grenzwerte darstellen; sie unterscheiden sich daher nicht nur im Berechnungsverfahren von z.B. den in der 16. BImSchV genannten Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung sondern auch in ihren rechtlichen Folgewirkungen. So entsteht durch die Erstellung von Lärmkarten oder die Ausarbeitung von Aktionsplänen grundsätzlich kein gesetzlicher Anspruch auf die Durchführung konkreter Lärminderungsmaßnahmen im Einzelfall. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger diese allerdings bei ihren Planungen zu berücksichtigen.