

Mitwirkungsverfahren Lärmaktionsplan Gemeinde Bönen – Mitwirkung Träger öffentlicher Belange

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1 Kreis Unna Straßenverkehr Verkehrssicherung	01.04.2015	Michael Arnold Postfach 21 12 59411 Unna michael.arnold@kreis-unna.de	Nach dem vorliegenden Lärmaktionsplan wird die Hammer Straße (L 665) als Belastungsachse identifiziert. Insbesondere der Bereich zwischen Haus Nr. 12 und der Einmündung Bahnhofstraße liegt mit Fassadenpegeln von 73,8 dB(A) und 65,1 dB(A) nachts deutlich über den Grenzwerten der 16. BImSchV, aber auch der Lärmschutz-Richtlinie-StV 2007. Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung kann sich hierdurch das Ermessen der Behörde zur Pflicht zum Einschreiten verdichten.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Neben einem Lärmschutzwall wird im Lärmaktionsplan für den Bereich zwischen Hammer Str. 12 und Einmündung Paul-Weniger-Straße eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h vorgeschlagen. Diese Maßnahme würde eine Reduktion der Lärmwerte um 1,7 dB(A) erreichen. Nach der Lärmschutz-Richtlinie-StV 2007 soll durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen der Beurteilungspegel unter dem Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB (A) bewirkt werden. Dieses Erfordernis wird nicht erreicht. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen können somit zumindest nicht ausschließlich mit der Begründung "Lärm" erfolgen.	Die Fassadenpegel wurden nach VBEB berechnet. Die Einzelfallprüfung erfordert eine Neuberechnung nach RLS-90. Zumindest, wenn die Pegel weiterhin über 70 dB(A) liegen, ist die "3 dB(A)"-Argumentation kaum mehr anzuwenden und ist im Zusammenhang mit den übrigen vorgeschlagenen Maßnahmen zu sehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Sofern die im Lärmaktionsplan genannte Querungshilfe im Bereich der Straße "Am Teigenbusch" tatsächlich umgesetzt wird, kann man zusammen mit dem Straßenbaustraßenverkehrsamt und der Kreispolizeibehörde Unna die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter dem Begriff der "besonderen Gefahrenlage" prüfen. Eine Fußgängerquerung auf einer Landstraße in Verbindung mit einer nicht optimalen Führung des Radverkehrs kann hierbei sehr wohl zu einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h führen. Allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass eine Reduktion die Gefahr birgt, dass die jetzt schon bestehende Beschilderung mit VZ 274-55 im Einmündungsbereich zur Bahnhofstraße verwässert wird, ein Verkehrsteilnehmer in diesem sensiblen Bereich dann vielleicht schon wieder die Geschwindigkeit erhöht. Im optimalsten Fall erfolgt daher die Reduktion mit einem zeitgleichen Umbau der Einmündung in einen Kreisverkehr.	Die Geschwindigkeitsreduzierung lässt sich hier voraussichtlich sowohl mit der Lärmbelastung als auch der Verkehrssicherheit begründen. Eine Entscheidung wird der Einzelfallprüfung vorbehalten bleiben.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um den Hinweis, dass die Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h auch unter de Aspekt der Verkehrssicherheit gewertet werden sollte.
4 Landesbetrieb Straßenbau NRW Regionalniederlassung Ruhr Abt. Planung	08.04.2015	Anne Höcker Harpener Hellweg 1 44791 Bochum Anne.Hoecker@strassen.nrw.de	Mit der Einführung der Technische Regelwerke: – „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen" (RAST 06) im November 2008 macht der Bund folgende Vorgaben für Bundesstraßen im Bereich von Ortsdurchfahrten, denen sich das Land analog für Landesstraßen anschließt. Auf Grund der Bedeutung dieser Straßen für den weiträumigen Verkehr sind im innerörtlichen Bereich <ul style="list-style-type: none"> ▪ in der Regel eine Befahrbarkeit mit der innerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sicherzustellen, ▪ unabhängig von der Stärke des Verkehrs die Begegnung zweier Linienbusse mit uneingeschränktem Bewegungsspielraum zu gewährleisten; für zweistreifige Fahrbahnen ist deshalb in der Regel eine Breite von 6,50 m 	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>erforderlich,</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ von der Anlage von Senkrechtparkständen, Fahrbahneinengungen und Fahrbahnaufpflasterungen auf weniger als 6,50 m abzusehen, ▪ die Gestaltung von Knotenpunkten aufeinander abzustimmen, ▪ die Einhaltung der Funktion der Bundes-/Landesstraße für den weiträumigen Verkehr auch bei einem Umbau zu gewährleisten. <p>Diese Vorgaben gelten sowohl bei der Prüfung von verkehrsrechtlichen Anordnungen als auch bei Maßnahmenvorschlägen wie dem Rückbau von Sperrflächen, der Anordnung von Radfahrstreifen oder Mittelinseln.</p>		
			<p>Maßnahmenvorschläge wie der Ausbau der Haltestelle Am Telgenbusch sowie der Verlegung von Querungssicherungen sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht nachvollziehbar. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit oder Barrierefreiheit betrachtet werden sollten.</p>	<p>Die Zusammenhänge zwischen der Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs und der Lärminderung werden im Lärmaktionsplan erläutert.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Eine Verlangsamung des Kfz-Verkehrs aus Lärmschutzgründen ist nur entsprechend den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) möglich.</p>	<p>Das ist bekannt und wird vor diesem Hintergrund wie auch der höchstgerichtlichen Rechtsprechung dazu vorgeschlagen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Ebenfalls nicht belastbar werden die angegebenen Lärminderungen aufgrund der Straßenbauweise eingeschätzt. Aus heutiger Sicht erzielen offenporige Asphalte, wie auch andere lärmindernde Beläge, z.B. Splittmastixasphalt und Asphaltbeton ihre gewünschte Wirkung erst, wenn die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Eine konkrete Überprüfung, ob eine lärmindernde Wirkung durch die Straßenbauweise erzielt werden kann, erfolgt im Vorgriff auf eine Deckensanierung.</p>	<p>Dieser Hinweis entspricht nicht den aktuellen Forschungsergebnissen zum Thema lärmoptimierte Asphaltdeckschichten (siehe UBA/ BAST). Im Übrigen enthält der LAP keine Hinweise auf den Einsatz von OPA, da diese Zusammenhänge bekannt sind.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Eine Vergrößerung des Abstands zwischen Emissions- und Immissionsort bewirkt bei großen Abständen Lärminderungen im hörbaren Bereich. Diese Ergebnisse sind aber durch die vorgeschlagene Vergrößerung des Abstands um ca. 3 m an der L 665 zwischen der Bahnhofsstraße und Paul-Weniger-Straße nicht zu erzielen. Dem zur Folge kann dem Rückbau der Sperrfläche aus Lärmschutzgründen nicht zugestimmt werden.</p>	<p>Neben der sich schon aus physikalischen Gründen zwangsläufig ergebenden Lärminderung durch das Abrücken der Fahrbahn wird durch den Rückbau der Sperrfläche die Breite des Straßenraums zurückgenommen. Dies führt über eine veränderte Geschwindigkeitswahrnehmung zu einer angepassten Fahrweise bzw. zu einer erhöhten Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Weiterhin entsteht Raum zum Ausbau der Nebenanlagen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Insgesamt ist festzustellen, dass die durch die vorgenannten Maßnahmen beabsichtigten Reduzierungen des Lärms für die betroffenen Wohnnutzungen, alternativ - und in der Auswirkung auf den Innenpegel der schutzwürdigen Räume viel nachhaltiger - durch passive Lärmsanierungsmaßnahmen erreicht werden können.</p>	<p>Es handelt sich hier um die Anwendung der <u>Umgebungsärmrichtlinie</u>. Passive Lärmschutzmaßnahmen können hier die die Ultima Ratio darstellen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>In diesem Zusammenhang kann die Bezuschussung von Lärmschutzfenstern oder Lüftern nach Eingang eines formlosen Antrags auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses erfolgen. Im Anschluss wird die Grundvoraussetzung für eine Lärmsanierung geprüft. Danach muss der "Beurteilungspegel" einen der maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreiten. Die Lärmpegel werden mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen nach dem in den RLS-90 vorgeschriebenen Verfahren berechnet.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Für Gebiete um Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete gelten tagsüber 67 dB(A) und nachts 57 dB(A) als maßgebliche Immissionswerte. ▪ Für Kern-, Dorf- und Mischgebiete liegen die maßgeblichen Werte an Bundesfernstraßen tagsüber bei 69 dB(A) und nachts bei 59 dB(A). An Landesstraßen gelten die Werte von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht. ▪ In Gewerbegebieten sind tagsüber 72 dB(A) und nachts 62 dB(A) maßgeblich. <p>Sollten Überschreitungen vorliegen, können Aufwendungen für passiven Lärmschutz – wie Lärmschutzfenster oder Lüfter - bis zu 75 Prozent erstattet werden. Die Lärmschutzmaßnahmen müssen im Nachgang an der baulichen Anlage durchgeführt werden. Erstattungsberechtigter ist der Eigentümer des Grundstücks mit der baulichen Anlage, Wohnungseigentümer oder Erbbauberechtigte. Mieter und Pächter sind nicht erstattungsberechtigt. Ich möchte darauf hinweisen, dass das zuvor beschriebene Verfahren nicht bei den unter „Schalldämmung von Außenbauteilen“ angesprochenen Verglasungen von Balkonen, Terrassen oder Laubengängen sowie absorbierenden Fassaden gilt.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Ergänzung des Lärmaktionsplans um diese Information.
5	Kreis Unna Stabstelle Planung und Mobilität	22.04.2015	<p>Gert Kozik Postfach 21 12 59411 Unna Gert.Kozik@ kreis-unna.de</p> <p>In dem Erlass zur generellen Vorgehensweise und dem Ablauf der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes ist als ein wichtiges Ziel die Verknüpfung der Lärmaktionsplanung mit anderen raumbezogenen Planungen vorgesehen. Dies betrifft aus kommunaler Sicht insbesondere die Bauleitplanung mit den Teilbereichen Flächennutzungsplanung und der Erstellung von Bebauungsplänen. Die Kapitel 9.1.2 (Städtebauliche und verkehrliche Integration) und 9.1.3 (Abstimmung mit anderen Planungsinstrumenten) erwähnen diese Optionen bislang leider nicht. Insbesondere in diesen Bereichen (Flächennutzungs- und Bebauungspläne) ergibt sich jedoch die Möglichkeit, planerisch auf Konflikte bzw. noch nicht vorhandene Konflikte einzugehen, indem beispielsweise „ruhige Gebiete“ definiert und festgesetzt werden.</p> <p>Auch wenn bislang unter den in Kapitel 5.4 erläuterten Umständen keine „ruhigen Gebiete“ identifiziert wurden, schlage ich ergänzend vor, diesen Begriff etwa auf Wohngebiete und andere Flächen zu beziehen, in denen die Richtwerte der DIN 18005 eingehalten werden.</p> <p>Eine andere Möglichkeit besteht darin, die hinsichtlich Lärms besonders betroffenen Personengruppen („vulnerable Gruppen“) und deren Aufenthaltsorte</p>	<p>Der Lärmaktionsplan setzt auf der Ebene der Bebauungspläne an. Daher werden unter Kapitel 8. die Bebauungspläne entlang der Belastungsachsen hinsichtlich ihrer Festsetzungen zum Lärmschutz aufgeführt und bewertet. Der Lärmaktionsplan dient im Wesentlichen der Lärmsanierung. Die Bauleitplanung hat jedoch die viel schärferen Werte der Lärmvorsorge nach BImSchG bzw. DIN 18005 zu beachten.</p> <p>Zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde Bönen orientiert sich hier an der Definition der Umgebungslärmrichtlinie für "ruhige Gebiete auf dem Land".</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				(Wohnen, Freizeitnutzung, Schule, Krankenhaus etc.) zu definieren und den Begriff der „ruhigen Gebiete“ auf die daraus resultierenden Flächen als zukünftig besonders schutzbedürftig zu beziehen. Zumindest sollte dies der Verknüpfungspunkt zur zukünftigen Bauleitplanung sein.		
				Nach Abschluss der Planung ist zu beachten, dass der Lärmaktionsplan als querschnittsorientierte Planung auch bei anderen Plänen und Konzepten zu beachten ist.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
6	Stadt Hamm Stadtplanungsamt	22.04.2015	Herr Bertelt Postfach 2449 59014 Hamm Bertelt@ Stadt.Hamm.de	Der Lärmaktionsplan betrachtet bzgl. des Straßenverkehrslärms nur die A 2 und die L 665 (Hammer Straße) als klassifizierte Straßen mit DTV >8.200 Kfz. Im Zuge des Ausbaus der A 2 sind bereits umfangreiche aktive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt worden. Für einzelne Gebäude unmittelbar an der A 2 besteht darüber hinaus Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen. Im Ergebnis wird die A 2 durch den Gutachter nicht weiter betrachtet. Die L 665 (Hammer Straße) wird dagegen nur vom südlichen Ortseingang bis zur L 667 (Bahnhofstraße) als Belastungsachse mit Handlungsbedarf identifiziert. Der aus Hammer Sicht für die Zufahrt zum INLOGPARC bedeutsame Nordabschnitt ist nicht betroffen. Daher bestehen aus Sicht der Stadt Hamm keine Bedenken gegen den vorliegenden Lärmaktionsplan - Stufe 2.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.