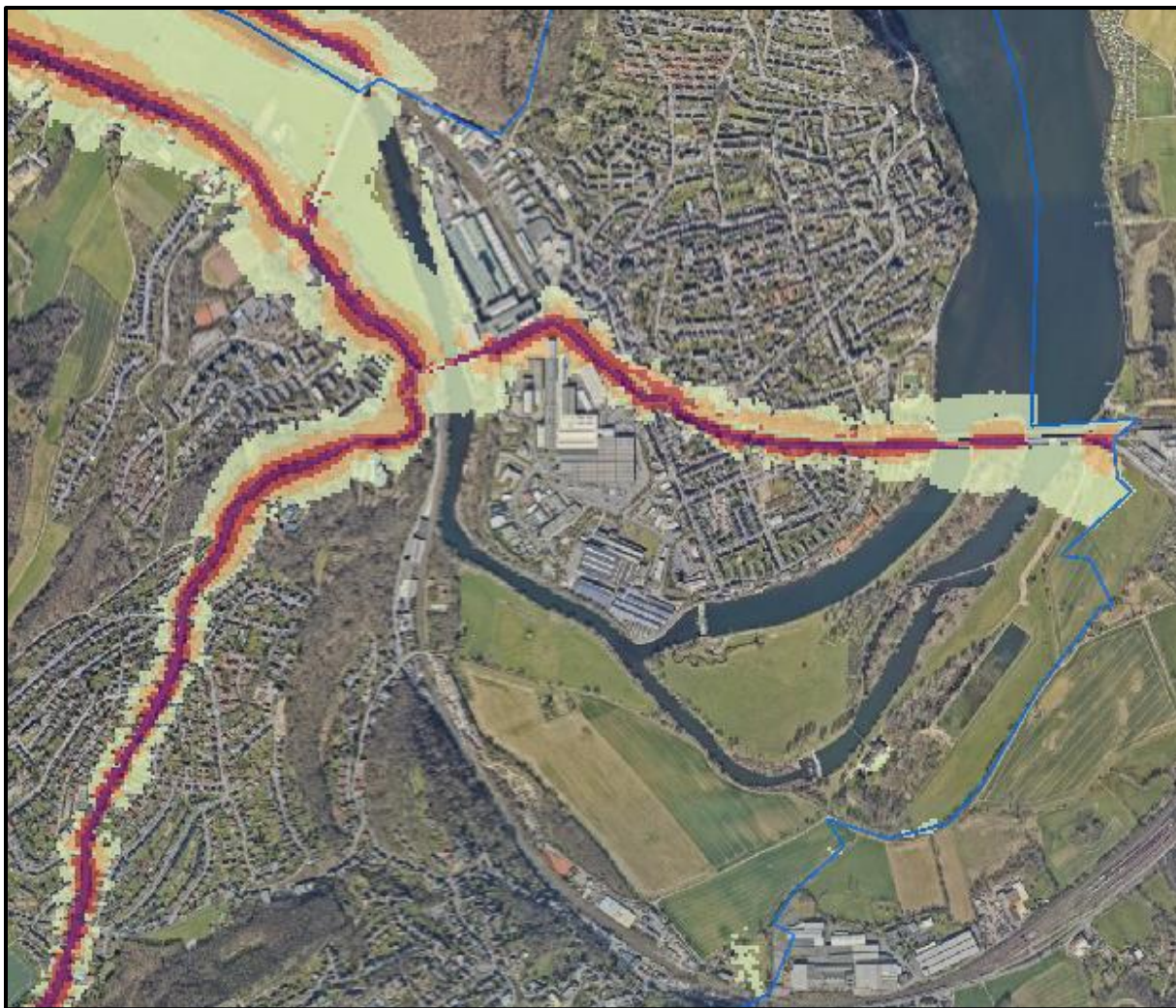




Lärmaktionsplan Stadt Wetter (Ruhr)

2024



Stadt Wetter (Ruhr)

Inhalt

	Abkürzungsverzeichnis.....	3
1	Allgemeine Angaben	4
2	Bewertung der Ist-Situation	9
3	Maßnahmenplanung	25
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit	30
5	Evaluierung des Aktionsplans	32
6	Inkrafttreten des Aktionsplans	32
	Quellenverzeichnis.....	33

Abkürzungsverzeichnis

CNOSSOS	(Common Noise Assessment Methods) europäische Berechnungsmethode für den Umgebungslärm – EU und DE
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BUB	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
Kfz	Kraftfahrzeug
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
LAP	Lärmaktionsplan
L _{DEN}	Lärminde: Tag-Abend-Nacht-Pegel (day/evening/night). Dabei werden die Abendstunden (in der Regel 19.00 - 23.00 Uhr) mit einem Zuschlag von 5 dB und die Nachtstunden (23.00 - 7.00 Uhr) mit einem Zuschlag von 10 dB gewichtet.
L _{Night}	Lärminde: Nacht-Pegel (night)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MUNV	Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW
NRW	Nordrhein-Westfalen
StV	Straßenverkehr
SV	Schwerlastverkehr / Schwerverkehr
SVZ	Straßenverkehrszählung
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
VLärmSchR	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde:	Stadt Wetter (Ruhr)
Amtlicher Gemeindeschlüssel:	05954032
Vollständiger Name der Behörde:	Stadt Wetter (Ruhr) / Fachbereich Bauwesen / Fachdienst Umwelt und Verkehr
Straße:	Kaiserstraße
Hausnummer:	170
PLZ:	58300
Ort:	Wetter (Ruhr)
E-Mail:	stadtverwaltung@stadt-wetter.de
Internet-Adresse:	www.stadt-wetter.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Stadt Wetter (Ruhr) ist eine mittlere kreisangehörige Stadt im südöstlichen Ruhrgebiet mit 27.954 Einwohnern (Stand 31.12.2022, Quelle: Einwohnermeldeamt).

Naturräumlich liegt die Stadt Wetter (Ruhr) an der mittleren Ruhr in der Übergangszone zwischen dem Ruhrgebiet und der bergisch-märkischen Zone. Das Stadtgebiet umfasst 31,5 km² und ist landschaftlich durch die Lage am Harkortsee bzw. im Ardeygebirge geprägt.

Die nächsten Großstädte Hagen, Dortmund und Bochum sind innerhalb von 20 Minuten mit dem Auto oder der Bahn zu erreichen. Die verkehrliche Anbindung stellt sich über die räumliche Nähe zu den Bundesautobahnen A1, A45 sowie die A43 und A44 in Nord-Süd- wie in Ost-West-Richtung als gut dar. Durch den Ausbau der Anschlussstelle Volmarstein an die Autobahn A1 ist die verkehrliche Erreichbarkeit der Stadt Wetter (Ruhr) noch weiter verbessert worden. Über die S-Bahnlinie S 5 (Dortmund-Hagen), die Regionalexpresslinie RE 16 und Regionalbahnlinie RB 40 (Essen-Bochum-Hagen) sowie den Rhein-Ruhr-Express RE 4 (Dortmund-Düsseldorf-Aachen) ist die Stadt gut an das regionale und überregionale Schienennetz angebunden.

Die Stadt Wetter (Ruhr) hat bereits zwei Lärmaktionsplanungen durchgeführt und in den Jahren 2014 und 2018 Lärmaktionspläne veröffentlicht (s. Chronologie, Seite 7). Die erste Runde der Lärmkartierung 2008 zeigte für Wetter (Ruhr) keine Überschreitungen der Richtwerte für Wohngebiete. Ein Lärmaktionsplan wurde damals folglich nicht erstellt.

Im Rahmen der vierten Runde der Lärmkartierung (2022) durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) wurden für die Stadt Wetter (Ruhr) klassifizierte Hauptverkehrsstraßen (Autobahn, Bundes- und Landesstraßen) mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr bzw. mehr als 8.200 Kfz/Tag als Hauptlärmquellen berücksichtigt. Die Ergebnisse wurden online bereitgestellt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Folgende Straßen wurden berücksichtigt:

- **Autobahn 1** (A1 mit Anschlussstelle Volmarstein),
- **Bundesstraße 226** (B226; Oberwengerner Straße und Gederner Straße (außerhalb des Stadtgebiets)),

- **Bundesstraße 234** (B 234; Ruhrstraße, Grundschötteler und Schwelmer Straße),
- **Landesstraße 675** (L 675; Oberwengerner Straße, Osterfeldstraße und Wittener Straße),
- **Landesstraße 807** (L 807; Vogelsanger Straße und An der Kohlenbahn) und die
- **Friedrichstraße.**

Die Kaiserstraße findet aufgrund zu geringer Verkehrsstärken in der vierten Runde der Lärmkartierung (2022) keine Berücksichtigung - weder die untere noch die obere Kaiserstraße als klassifizierte Landesstraße (L675).

Da die obere Kaiserstraße jedoch aus Sicht der Stadtverwaltung als direkte Verbindungsstrecke von der B226 und der B234 sowie von Witten nach Herdecke und umgekehrt Teil eines übergeordneten überörtlichen Straßennetzes ist und auch gemäß der Rückmeldungen der Bürger*innen im Rahmen der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung eine lärmbelastete Straße ist, wird sie in den vorliegenden Lärmaktionsplan aufgenommen und somit entsprechend berücksichtigt.

Die untere Kaiserstraße wird ebenfalls in den Lärmaktionsplan aufgenommen, da ihre Aufnahme in der politischen Beteiligung explizit gewünscht und sie in vorherigen Lärmaktionsplänen bereits berücksichtigt wurde. Hier wurden bereits zahlreiche Maßnahmen zur Lärmentlastung umgesetzt (s. Kapitel 3.2).

Zur Kenntnis: Für Lärm in der Umgebung von Haupteisenbahnstrecken ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Es hat die vierte Runde der Umgebungslärmkartierung durchgeführt, deren Ergebnisse online eingesehen werden können (<http://www.eba.bund.de/laermkartierung>). Unter Beteiligung der Öffentlichkeit wird der entsprechende Lärmaktionsplan erarbeitet, der am 18. Juli 2024 veröffentlicht sein soll. Ihm sind auch eventuelle Lärmsanierungsmaßnahmen zu entnehmen.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG, ihrer nationalen Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung - 34.BImSchV.

Die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) wurde am 25. Juni 2002 vom europäischen Parlament und dem Rat der europäischen Union erlassen. Ziel der Richtlinie ist die Festlegung eines gemeinsamen Konzeptes, um schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. In deutsches Recht wurde diese Richtlinie durch die Einfügung des sechsten Teils „Lärminderungsplanung“ mit dem Paragraphen 47 a bis f in das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) umgesetzt. Die Verordnung über die Lärmkartierung, 34. BImSchV, konkretisiert die Anforderungen an Lärmkarten nach § 47 c des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Diese Verordnung regelt Details für die Erstellung der Lärmkarten in Deutschland. Außerdem konkretisiert sie einige Begrifflichkeiten.

Der 2008 veröffentlichte Runderlass des Umweltministeriums NRW zur Lärmaktionsplanung dient der einheitlichen Auslegung und Durchführung der Lärmaktionsplanung im Land und unterstützt die Kommunen bei ihren Arbeiten. Und schließlich enthalten die Hinweise des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) die Empfehlungen für die Kommunen, wie die Lärmkartierung durchgeführt werden kann und erläutert die Vorgehensweise. Im Bereich der Lärmaktionsplanung konkretisieren sie, im welchen Umfang und auf welche Art und Weise die Lärmaktionsplanung durchgeführt wird, was dabei zu berücksichtigen ist, welche anderen Behörden zu beteiligen sind und wie die Öffentlichkeit aktiv eingebunden werden kann.

Seit 2022 werden alle Lärmkarten in der EU nach neuen, EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren (gemäß CNOSSOS-EU/ -DE bzw. BUB, Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen) erstellt, damit die Ergebnisse zwischen den Mitgliedstaaten vergleichbar sind.

Aus diesem Grund sind „die neuen Lärmkarten nicht mit den Lärmkarten aus dem Jahr 2017 vergleichbar“ (LAI 2022, LUBW 2023).

Die neue Berechnung „führt selbst bei unveränderter Vor-Ort Situation dazu, dass tendenziell mehr lärmbelastete Flächen und deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen werden“ (LAI 2022, LUBW 2023).

Größere lärmbelastete Flächen und mehr sowie stärker lärmbelastete Menschen ergeben sich aus der veränderten Rundungsregel, die bedingt, dass sich die 5 Dezibel breiten Pegelklassen um 0,5 Dezibel zu niedrigeren Werten verschieben (LAI 2022, LUBW 2023).

Ein weiterer Hintergrund für die höhere Anzahl lärmbelasteter Menschen ist, dass die Einwohner*innen von Wohngebäuden früher gleichmäßig in einem Gebäude verteilt wurden - auf laute und leise Seiten. Jetzt hingegen werden alle Einwohner*innen eines Gebäudes der lauterer Vorderseite zugewiesen; die leisere Rückseite eines Gebäudes wird nicht berücksichtigt (LAI 2022, LUBW 2023).

„Zwischenzeitlich erfolgte Lärminderungsmaßnahmen und ihre Wirkung können so nur sehr bedingt oder gar nicht aus den aktuellen Lärmkarten und den Belastetenzahlen abgelesen werden“ (LAI 2022, LUBW 2023).

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie „selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte. Vielmehr sind diese im deutschen Fachrecht [s.16. BImSchV, VLärmSchR, Lärmschutz-Richtlinie StV und TA Lärm] verankert. Im Folgenden ist eine Übersicht der wesentlichen geltenden nationalen Werte dargestellt. [...]

Die angegebenen Lärmpegel beziehen sich jeweils auf die Beurteilungszeiträume Tag/ Nacht, wobei der Tagzeitraum als die Zeit von 06:00 – 22:00 Uhr und der Nachtzeitraum als die Zeit 22:00 – 06:00 Uhr festgelegt ist“ (Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 2022: Anhang III). Dies weicht bereits von den Lärmkarten ab, die die berechnete Belastung über 24 Stunden (L_{DEN} ; Day-Evening-Night) sowie über Nacht (L_{Night} , definierter Zeitraum 22:00 bis 06:00 Uhr) abbilden. Die in der Tabelle aufgeführten Lärmpegel beruhen außerdem „auf anderen Ermittlungs- bzw. Berechnungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig“ (Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 2022: Anhang III). Dies gilt bei der Prüfung der Wirksamkeit von Lärmschutzmaßnahmen wie beispielsweise der Ausweisung von Tempo 30 zur Lärmreduktion sowie für die Berechtigung auf Kostenerstattung für den Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern. Die benötigten Berechnungen werden durch die Straßenbaubehörden entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen auf Basis der Berechnungsmethoden RLS-90 (Tempo 30) und RLS-19 (passiver Lärmschutz wie Fenster etc.) durchgeführt.

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ²⁴ Tag / Nacht [dB(A)]	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Bau- last des Bundes ²⁵ sowie an Schienenwegen des Bundes ²⁶ Tag / Nacht [dB(A)]	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen ²⁷ Tag / Nacht [dB(A)]	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen ²⁸ Tag / Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (für Krankenhäuser)
Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA)	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbanes Gebiet	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/50

Tabelle 1: Übersicht über nationale Grenz-, Auslöse- und Richtwerte zum Lärmschutz (Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 2022: Anhang III).

²⁴ Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

- 25 Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1201 und 12 Titel 891 05 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665
- 26 Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1202 Titel 891 05
- 27 Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007
- 28 Die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) konkretisiert für die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtenden IE-Anlagen in Ballungsräumen die in der Nachbarschaft maximal zulässige Höhe der Geräuscheinwirkung.

1.5 Ablauf der Lärmaktionsplanung

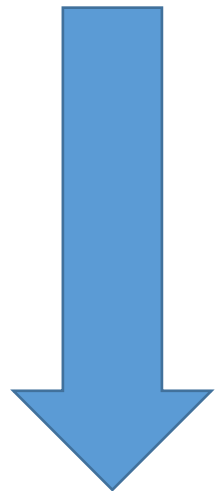
Lärmaktionspläne müssen den aktuellen Mindestanforderungen entsprechen. Der vorliegende Plan orientiert sich daher an der Vorlage des LANUV, in der alle Informationen enthalten sind, die nach Bundes-Immissionsschutzgesetz, nach Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) sowie entsprechend des EU-Durchführungsbeschlusses 2021/1967 für die Berichterstattung der Lärmaktionsplanung an die EU-Kommission benötigt werden.

Darüber hinaus orientiert sich der Ablauf der Lärmaktionsplanung an den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung des Länderausschusses für Immissionsschutz.

Der Ablauf kann wie folgt ganz generell skizziert werden:

0.	Veröffentlichung der Lärmkarten
1.	Frühzeitige Mitwirkung der Öffentlichkeit und Beteiligung anderer Behörden mit eigener Bekanntmachung (Öffentlichkeitsbeteiligung Phase 1)
2.	Überprüfung und Überarbeitung des letzten LAP (als Entwurf) oder erstmalige Erstellung des LAP (als Entwurf)
3.	Ortsübliche Bekanntmachung, Auslegung, Beteiligung von TÖB und anderen Behörden; Gelegenheit zur Mitwirkung der Öffentlichkeit (Öffentlichkeitsbeteiligung Phase 2)
4.	Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Mitwirkung (Abwägung) und Fertigstellung des LAP bzw. der Beschlussvorlage
5.	Inkrafttreten des LAP durch Beschluss des Rates (bis 18.07.2024)
6.	Öffentliche Bekanntmachung
7.	Berichterstattung über das Land an die EU (bis 18.01.2025)

Tabelle 2: Schematischer Ablauf der Lärmaktionsplanung (eigene Darstellung nach Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) 2022: Seite 7).



Chronologie

Aufgrund der Feststellung des Erfordernisses der Lärmaktionsplanung für Wetter (Ruhr) wurde die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes in der Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses der Stadt Wetter (Ruhr) erstmalig am 17.04.2013 beschlossen.

Ein erster Lärmaktionsplan wurde anschließend auf Basis der zweiten Runde der Lärmkartierung im Jahr 2014 erstellt. Eine kurzgefasste Fortschreibung aus dem Jahr 2018 liegt ebenfalls vor. Diese skizziert die Ergebnisse der dritten Runde der Lärmkartierung.

Mit dem vorliegenden Lärmaktionsplan erfolgt eine Neuaufstellung auf Basis der neusten, der vierten Runde der Lärmkartierung – entsprechend EU-weit einheitlicher Vorgaben.

2 Bewertung der Ist-Situation

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen wurden durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) erstellt und im Internet unter www.umgebungslaerm.nrw.de veröffentlicht. Dort können die visualisierten Lärmrechnungen für einzelne Adressen abgerufen werden. Dies ist insofern relevant, als dass die im Folgenden abgebildeten Karten mitsamt Lärmbelastungen eher der Übersicht dienen. Generell sei darauf hingewiesen, dass die Karten auf einer Ausbreitungsrechnung ausgehend von einer modellhaften Abbildung der realen Umwelt basieren und keine Messungen durchgeführt wurden. Die graphische Darstellung der berechneten Lärmsituation mit Isophonen-Bändern für die Lärmpegel in 5 dB-Schritten führt dementsprechend (auch) bei adressgenauer Betrachtung zu Unschärfe.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass es keine Lärmkarte für die Gesamtbelastung gibt. Die einzelnen Geräuschquellen werden separat behandelt, da die einzelnen Lärmarten bei gleicher Lärmbelastung von den Menschen unterschiedlich wahrgenommen werden. In den abgebildeten Karten ist ausschließlich der Umgebungslärm der eingangs genannten Hauptverkehrsstraßen dargestellt.

Auf die neue, EU-weit einheitliche Berechnung der Belastung durch Umgebungslärm wurde bereits in Kapitel 1.3 eingegangen. Die neue Vereinheitlichung führt dazu, dass die Ergebnisse der vierten Runde der Lärmkartierung mit den vorherigen nicht vergleichbar sind. Eine Verbesserung oder Verschlechterung der Lärmsituation ist so nur sehr bedingt oder gar nicht abzulesen.

Folgende Kartenausschnitte verdeutlichen die Ist-Situation insgesamt sowie mit Blick auf die einzelnen Hauptverkehrsstraßen. Sie bilden die Lärmkartierung der vierten Runde (2022) für das Gebiet der Stadt Wetter (Ruhr) und die Lärmquelle Straße ab.

Es ist immer zuerst der 24h-Pegel (L_{DEN}) und dann der Nachtpegel (L_{Night}) – zunächst für das gesamte Stadtgebiet und weiter für die einzelnen Hauptverkehrsstraßen – dargestellt.

Mit den visualisierten Pegelbereichen lässt sich das Ausmaß der Lärmbelastung ablesen. Rückschlüsse auf rechtlich mögliche oder gar nötige Maßnahmen lassen sich wie unter Punkt 1.4 erläutert nicht ziehen. Dennoch sind auf den ersten Blick Lärmbelastungen in unmittelbarer Umgebung aller Hauptverkehrsstraßen zu erkennen, wobei die flächenhafte Ausdehnung des Lärms um die A1, die nur in Teilen durch die Topographie zu erklären ist, besonders ins Auge fällt.

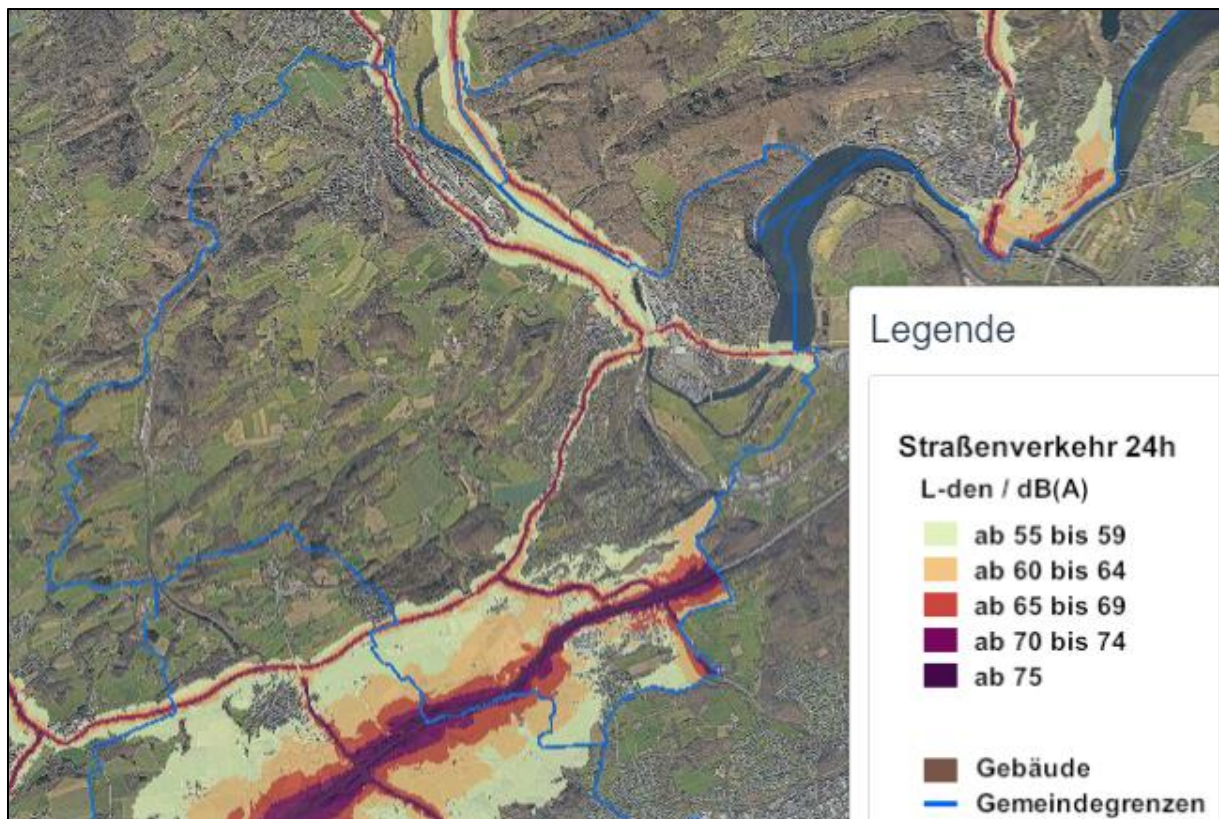


Abbildung 2: 24h-Pegel (L_{DEN}) für die Stadt Wetter (Ruhr) (Quelle: Umgebungslärm in NRW © LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022))



Abbildung 3: Nachtpegel (L_{NIGHT}) für die Stadt Wetter (Ruhr) (Quelle: Umgebungslärm in NRW © LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022))

Die von der Autobahn **A1** ausgehende Lärmbelastung ab 55 dB(A) betrifft große, unbesiedelte, aber auch besiedelte Flächen insbesondere unterhalb der Schwelmer Straße, in Volmarstein sowie in Schmandbruch. In unmittelbarem Umfeld der A1 übersteigen die berechneten 24h-Werte 75 dB(A).

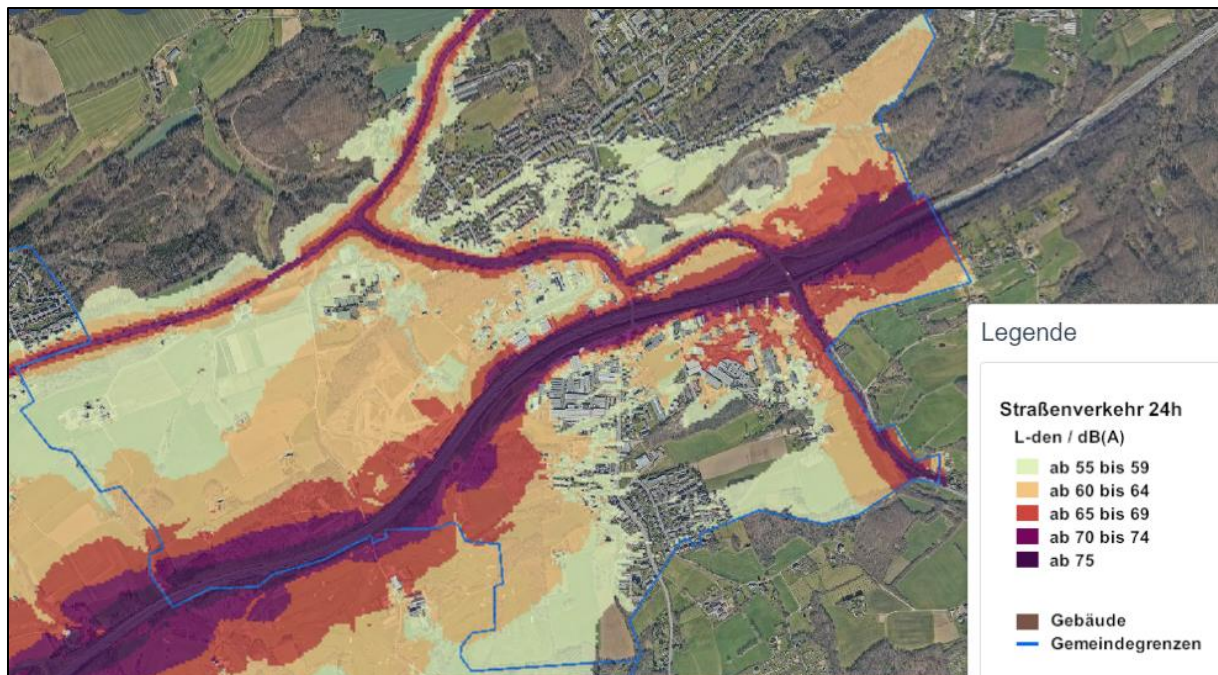


Abbildung 4: 24h-Pegel (L_{DEN}) für die A1 (Quelle: Umgebungslärm in NRW © LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022))

Nachts ist das lärmbelastete Gebiet kaum kleiner, die Werte sind aber geringer: Nachtpegel von bis zu 74 dB(A) sind ausschließlich in direkter Umgebung der Autobahn zu erkennen. Werte über 75 dB(A) wurden nicht berechnet.



Abbildung 5: Nachtpegel (L_{Night}) für die A1 (Quelle: Umgebungslärm in NRW © LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022))

Für die Oberwengerner und Gederner Straße (**B226**) sind punktuell 24h-Werte von über 75 dB(A) und Nacht-Werte von streckenweise bis zu 69 dB(A) berechnet. Die Ausdehnung des Umgebungslärms ab 55 dB(A) erstreckt sich insbesondere weit in Richtung Ruhr.

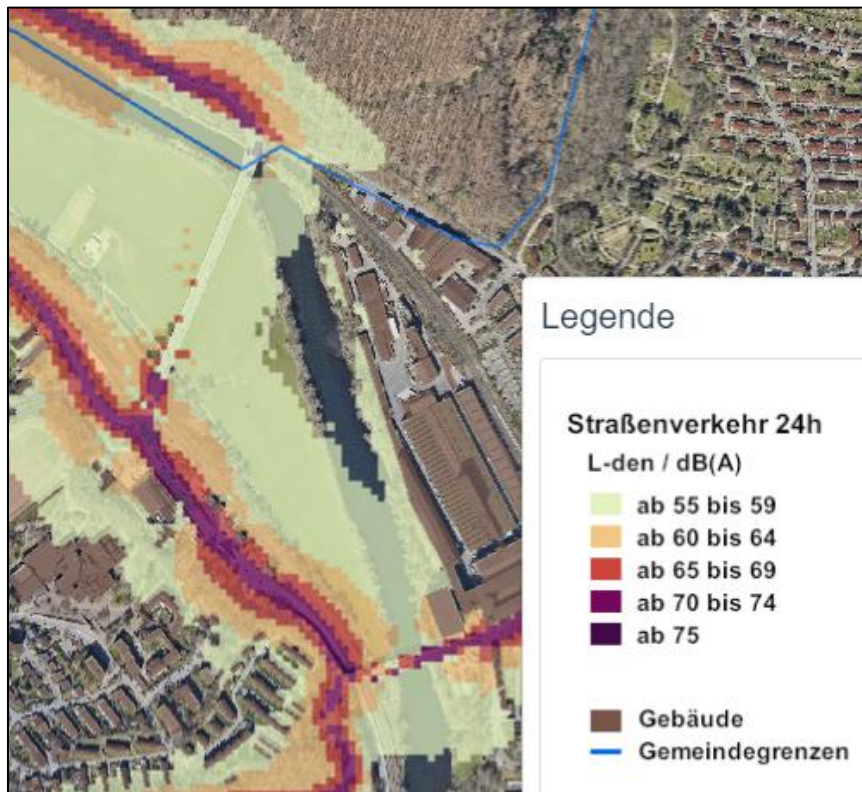


Abbildung 6: 24h-Pegel (L_{DEN}) für die B226 (Quelle: Umgebungslärm in NRW © LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022))

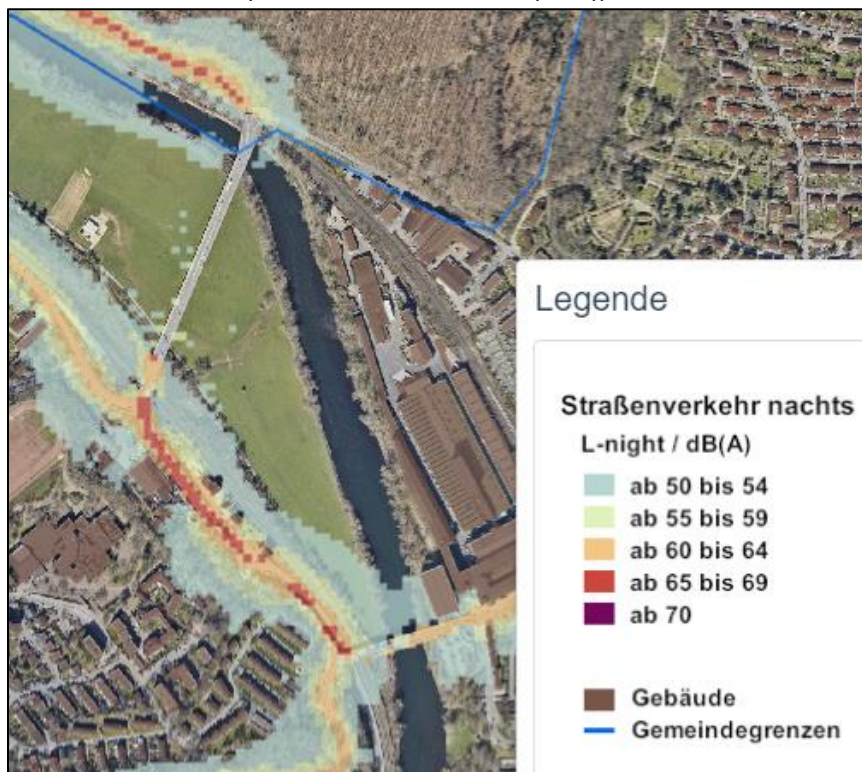
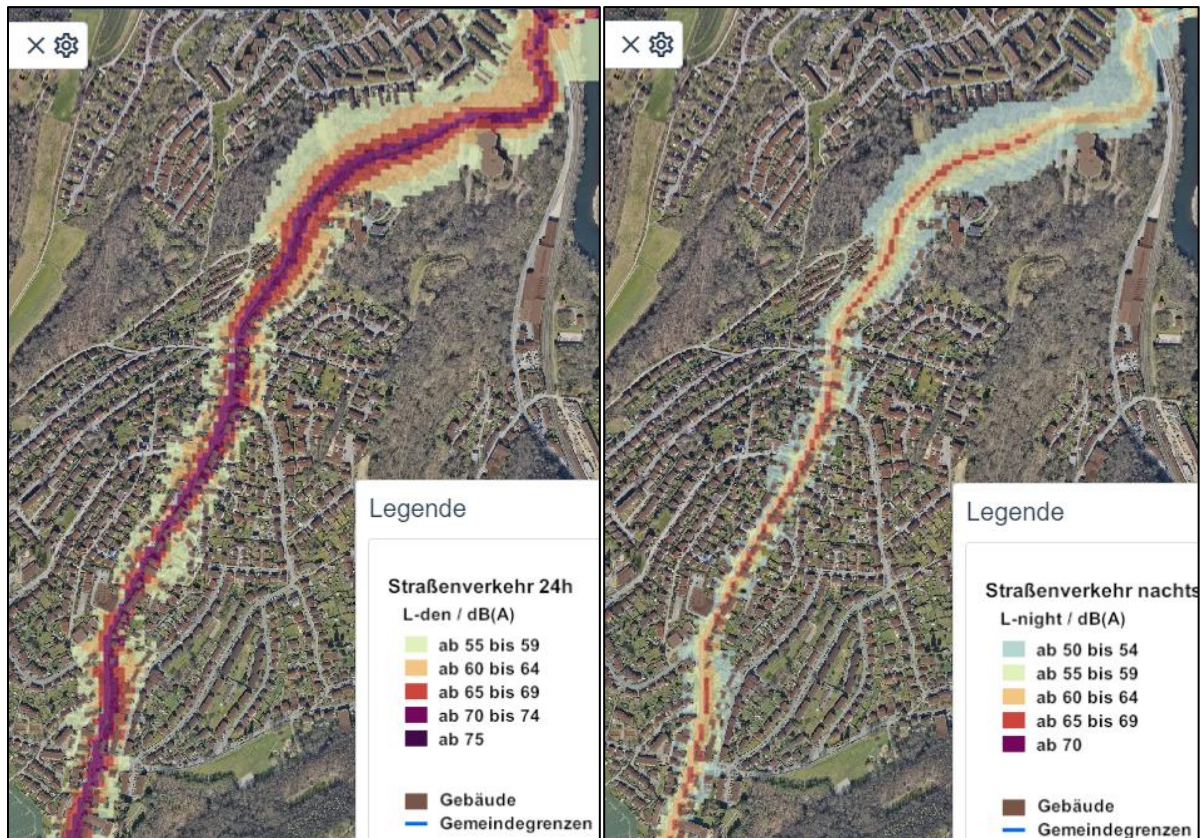


Abbildung 7: Nachtpegel (L_{Night}) für die B226 (Quelle: Umgebungslärm in NRW © LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022))

Im Folgenden wird die **B234**, Grundschötteler Straße, zunächst im nördlichen Bereich betrachtet, der insbesondere den dicht (an die Straße heran) bebauten Ortskern von Volmarstein-Grundschöttel umfasst.

Dort sind punktuell 24h-Werte von über 75 dB(A) und durchgehend 24h-Werte von bis zu 74 dB(A) in unmittelbarer Umgebung der Straße berechnet. Die berechneten Nacht-Werte betragen auf der Strecke teilweise bis zu 69 dB(A) und in direktem Umfeld der Straße bis zu 64 dB(A). Zu einer größeren Ausdehnung des berechneten Lärms kommt es nur im nördlichen, weniger dicht bebauten Bereich. Im Ortskern dämpft bereits die erste, hoch belastete Häuserreihe die weitere Ausbreitung.



Abbildungen 8 und 9: 24h-Pegel (L_{DEN}) und Nachtpiegel (L_{Night}) für den nördlichen Teil der B234 (Quelle: Umgebungslärm in NRW © LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022))

Für den südwestlichen Teil der **B234**, der die Grundschötteler Straße außerorts sowie die Schwelmer Straße umfasst, zeigt die Lärmkartierung ein ähnliches Bild, wie im Ortskern: Punktuell sind 24h-Werte von über 75 dB(A) und durchgehend bis zu 74 dB(A) in unmittelbarem Umfeld der Straße berechnet. In diesem Bereich breitet sich die Belastung ab 55 dB(A) weiter über Wiesen und in den Wald aus.

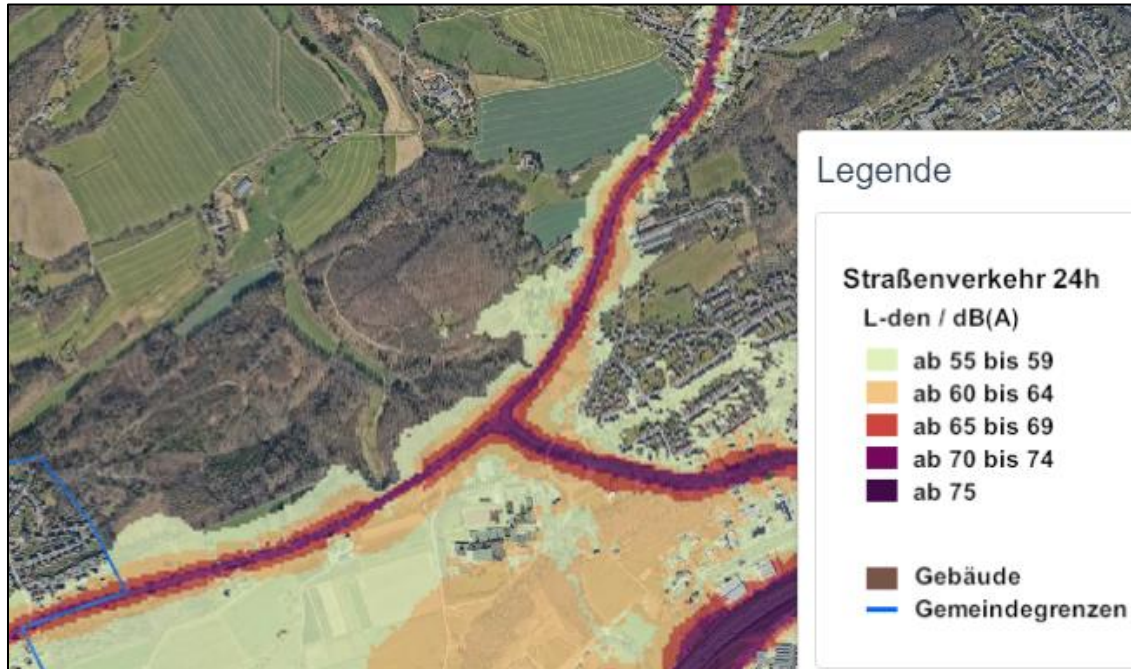


Abbildung 10: 24h-Pegel (L_{DEN}) für den südwestlichen Teil der B234 (Quelle: Umgebungslärm in NRW © LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022))

Die berechneten Nachtpegel weisen über weite Strecken Werte von bis zu 69 dB(A) aus. Auch nachts ist die Ausbreitung des Umgebungslärms ab 50 dB(A) größer als innerorts.



Abbildung 11: Nachtpegel (L_{Night}) für den südwestlichen Teil der B234 (Quelle: Umgebungslärm in NRW © LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022))

Die Osterfeld- bzw. Wittener Straße (**L675**) zeigt in Wengern, berechnete 24h-Werte von bis zu 74 dB(A), von denen insbesondere die erste Häuserreihe betroffen ist. Außerorts liegen diese Werte bei über 75 dB(A) im Bereich der Fahrbahn der Oberwengerner Straße. Der Lärm breitet sich außerorts insbesondere in Richtung Ruhr mit Werten ab 55 dB(A) aus.

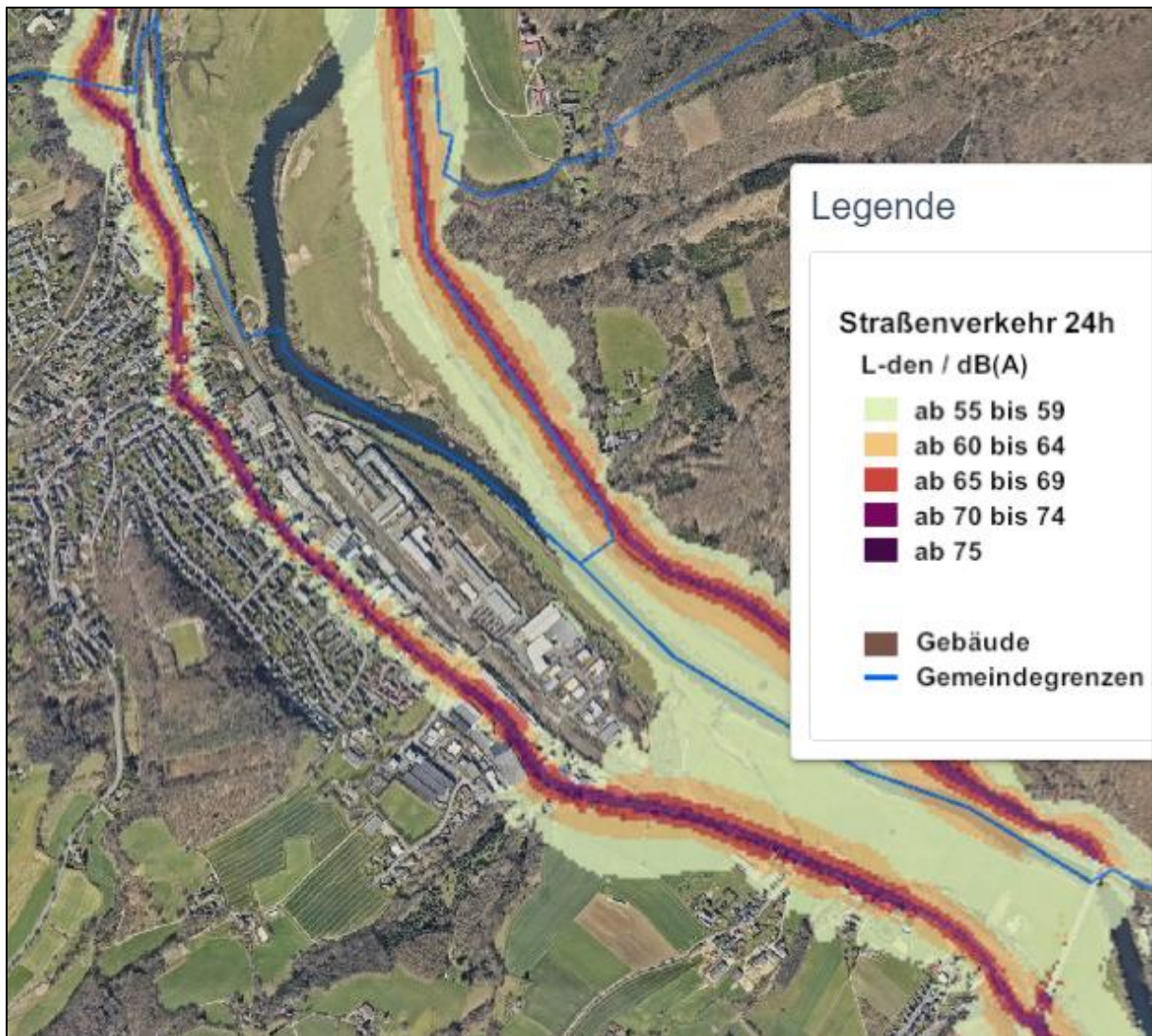


Abbildung 12: 24h-Pegel (L_{DEN}) für die L675 (Quelle: Umgebungslärm in NRW © LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022))

Nachts liegen die berechneten Werte entlang der Osterfeld- und Wittener Straße bei bis zu 64 dB(A). Punktuell an der Einmündung der Schmiedestraße sowie außerorts im Bereich der Oberwengerner Straße liegen die Werte bei bis zu 69 dB(A). Die berechneten Lärmbereiche mit Werten ab 50 dB(A) dehnen sich auch nachts insbesondere außerorts und in Richtung Ruhr aus.

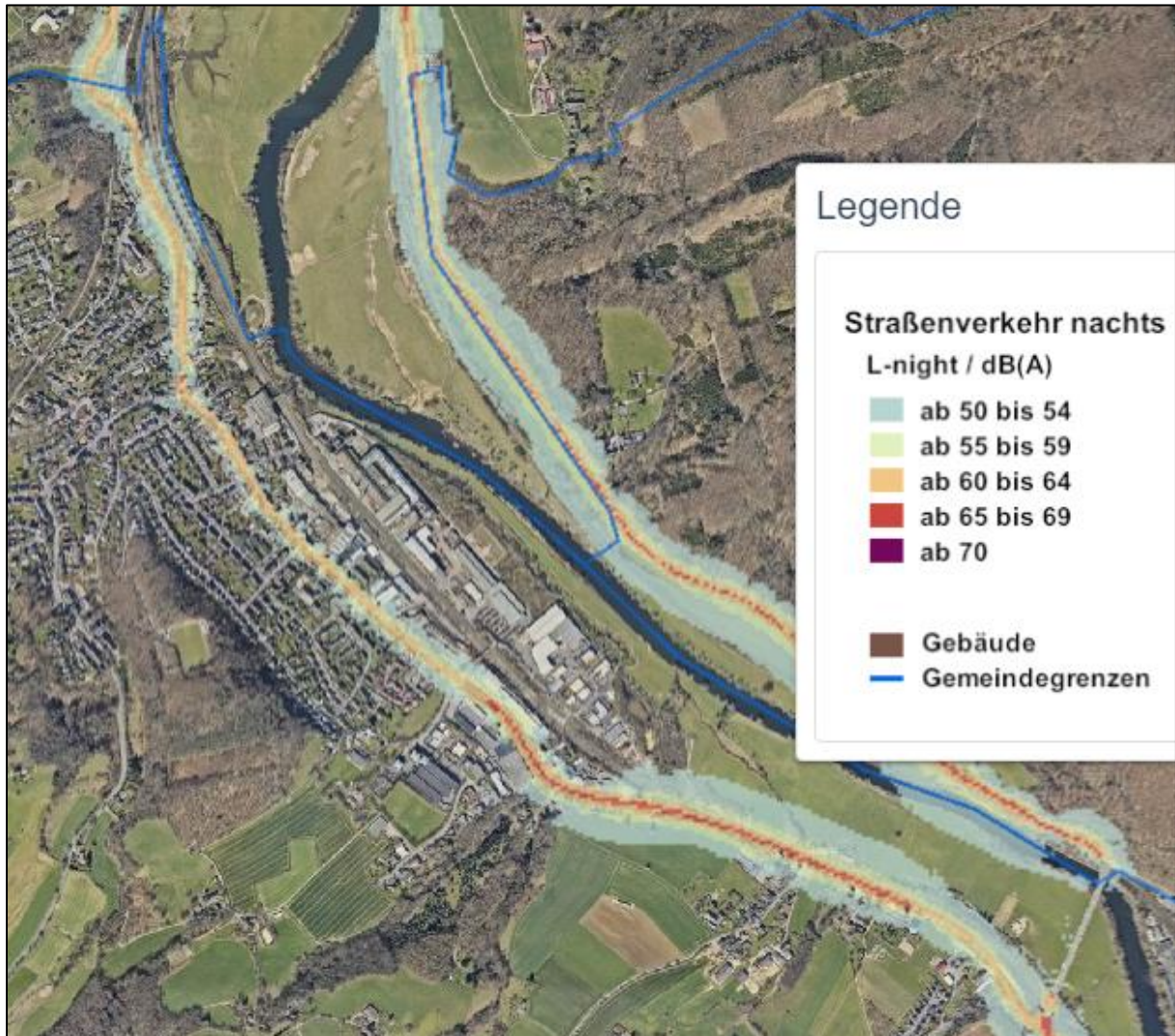


Abbildung 13: Nachtpegel (L_{Night}) für die L675 (Quelle: Umgebungslärm in NRW © LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022))

Die Vogelsanger Straße sowie die Straße An der Kohlenbahn (**L807**) fallen im Bereich der Fahrbahn mit 24h-Werten von größtenteils über 75 dB(A) auf. Die Bereiche mit Pegeln ab 55 dB(A) dehnen sich zum Teil bis in das Wohngebiet Volmarstein aus.

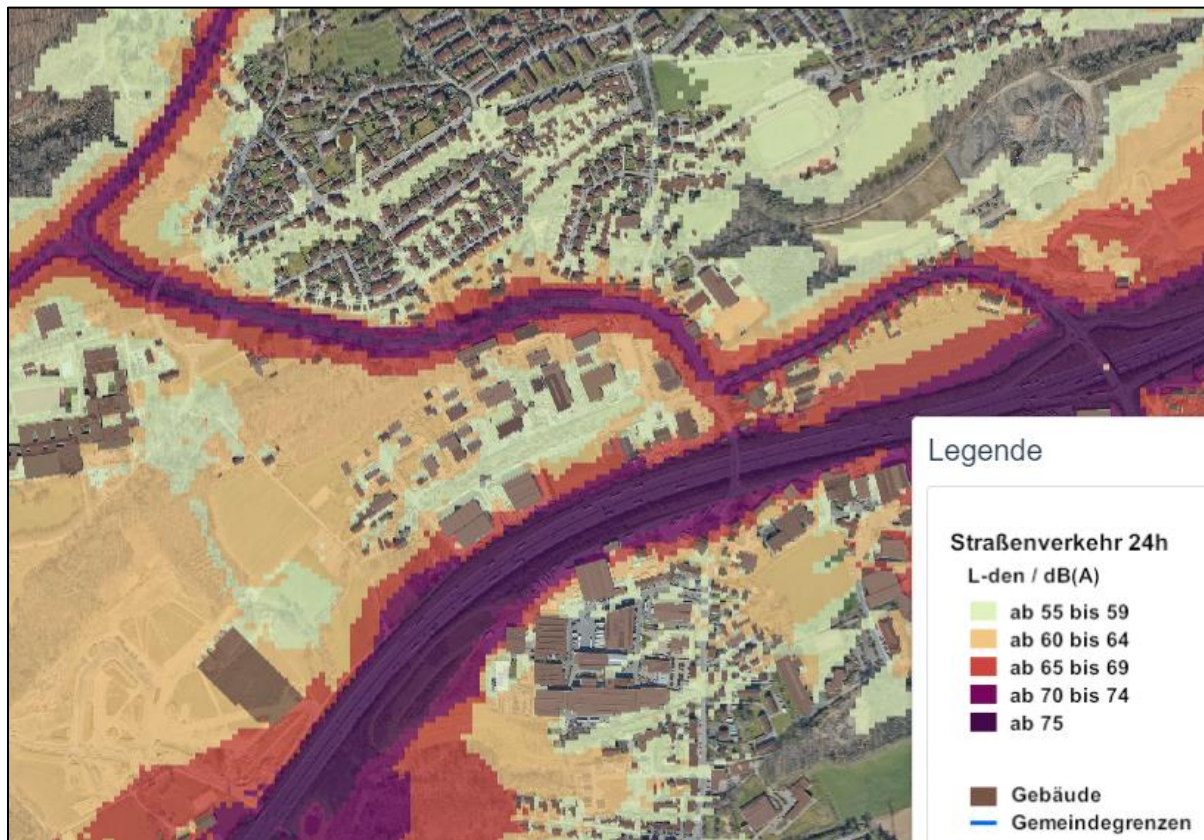


Abbildung 14: 24h-Pegel (L_{DEN}) für die L807 (Quelle: Umgebungslärm in NRW © LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022))

In der Nacht liegen die berechneten Pegel bei bis zu 69 dB(A) im Bereich der Fahrbahn. Auch nachts dehnen sich die Bereiche mit Pegeln ab 50 dB(A) unterschiedlich tief in das Wohngebiet Volmarstein aus.

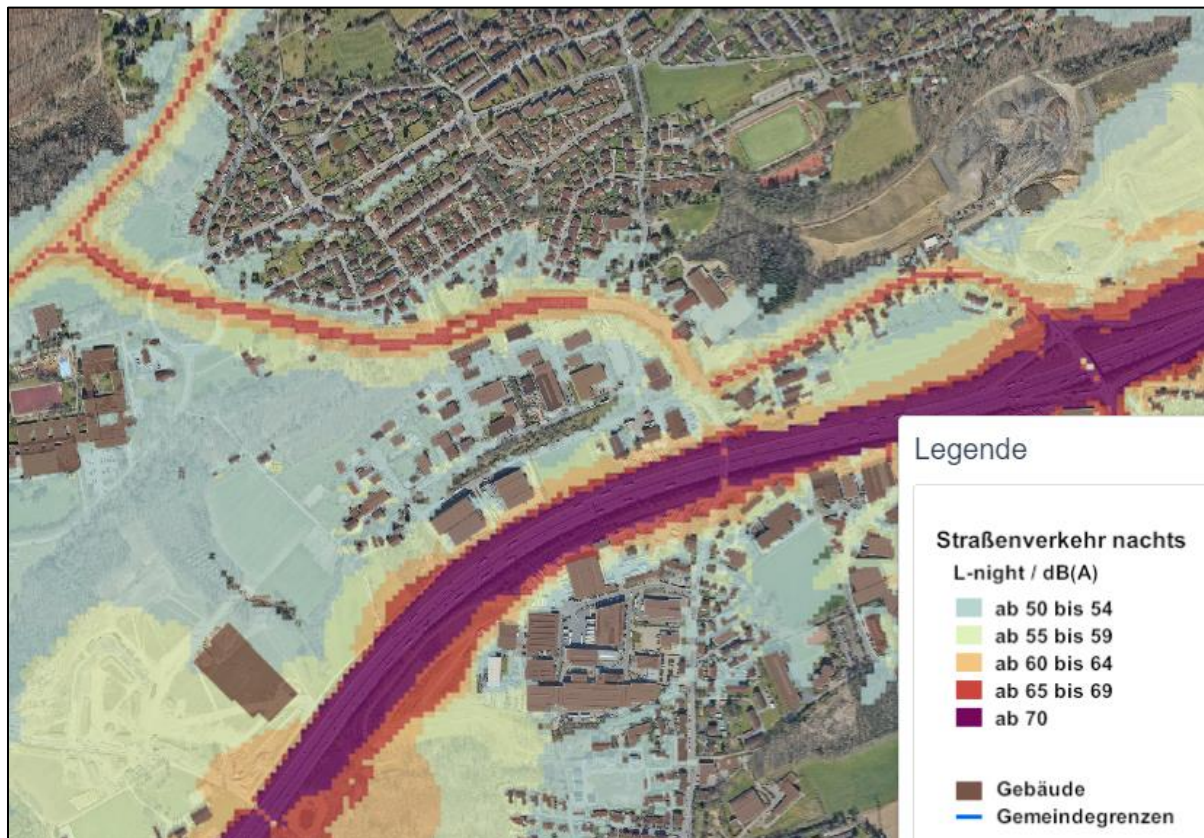


Abbildung 15: Nachtpegel (L_{Night}) für die L807 (Quelle: Umgebungslärm in NRW © LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022))

Die **Friedrichstraße** zeigt in ihrer unmittelbaren Umgebung einen berechneten 24h-Pegel von bis zu 74 dB(A) und einen Nachtpegel von bis zu 64 dB(A) sowie an einem Punkt von bis zu 69 dB(A).



Abbildung 16: 24h-Pegel (L_{DEN}) für die B234 und die Friedrichstraße (Quelle: Umgebungslärm in NRW © LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022))



Abbildung 17: Nachtpegel (L_{Night}) für die B234 und die Friedrichstraße (Quelle: Umgebungslärm in NRW © LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022))

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Im Folgenden werden die zahlenmäßigen Ergebnisse der Lärmkartierung, die das Portal „Umgebungsärm in NRW“ in Form des Berichts zur Lärmkartierung (online abrufbar unter <https://www.umgebungsärm-kartierung.nrw.de/>) ausgibt, für das gesamte Stadtgebiet tabellarisch dargestellt.

In Tabelle 3 geht es um die Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet...

... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:	4.631
... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:	2.895

Tabelle 3: Anzahl der Personen, die Lärmbelastungen ausgesetzt sind
(eigene Darstellung mit Daten vom Portal Umgebungsärm in NRW © LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022))

Wo die Personen im Einzelnen wohnen, die der Lärmbelastung ausgesetzt sind, ist den Ergebnissen der Lärmkartierung nicht zu entnehmen. Die Karten zeigen jedoch ein deutliches Bild: Die B234 in Volmarstein-Grundschtöl und die L675 in Wengern führen durch dicht besiedelte Ortskerne, in denen die Wohnbebauung vielfach bis direkt an die Straße heran- und damit in den besonders lärmbelasteten Bereich hineinreicht. Außerdem ist der lärmbelastete Bereich um die A1 herum sehr groß und reicht bis in die Wohngebiete Volmarstein und Volmarstein-Schmandbruch hinein. Insbesondere in diesem Bereich sowie in den Ortskernen ist die Anzahl der von Verkehrslärm belasteten Personen folglich als hoch einzuschätzen.

Hinweis: Die Anzahl der Personen, die einer Lärmbelastung durch Lärm von Schienenwegen ausgesetzt sind, ist dem Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes zu entnehmen ([EBA - Lärmaktionsplanung \(bund.de\)](https://www.bund.de/Content/DE/Bundesministerium/Infrastruktur/Laerm/Laermaktionsplan/Laermaktionsplan.html)).

Abbildung 18 fasst die Ergebnisse der Lärmkartierung für Wetter (Ruhr) im Hinblick auf die von Lärm belasteten Menschen bzw. schützenswerte (Wohn-)Gebäude (wie Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude) tabellarisch zusammen. Auch die von Lärm belastete Fläche ist ausgewiesen. Die Größe dieser Fläche umfasst etwa 25 % der Gesamtfläche des Stadtgebietes von Wetter (Ruhr).

Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen

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

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Wetter (Ruhr):

LDEN dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	2077	1019	1055	476	4

LNight dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	1267	1093	529	6	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Wetter (Ruhr):

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	5,9	1,81	0,44

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Wetter (Ruhr):

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	2203	729	1
Schulgebäude	7	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Abbildung 18: Ausschnitt aus dem Bericht zur Lärmkartierung (Quelle: Umgebungslärm in NRW © LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022))

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

Gemäß den obigen Tabellen sind tagsüber in der Stadt Wetter (Ruhr) etwa 16,6 % aller Einwohner*innen von Lärm entlang der Hauptverkehrsstraßen betroffen. Nachts sind etwa 10,4 % aller Einwohner*innen belastet.

Lärm kann das Wohlbefinden beeinträchtigen, dauerhafte Lärmbelastung gilt als Gesundheitsrisiko. Wie viele Menschen gesundheitliche Auswirkungen aufgrund des Lärms in der Umgebung von Hauptverkehrsstraßen aufweisen, wurde EU-weit einheitlich anhand der geschätzten Zahl der lärmbelasteten Menschen (s. Seite 21) in Kombination mit einer Inzidenzrate (nach WHO-Werten) berechnet.

Die Ergebnisse aus der 4. Runde der Lärmkartierung sind im Folgenden aufgeführt:

Gesundheitliche Auswirkungen	Starke Belästigung	Starke Schlafstörungen	Ischämische Herzkrankheiten
Anzahl der Belasteten	836	195	2

Tabelle 4: Anzahl der Menschen mit gesundheitlichen Auswirkungen (eigene Darstellung mit Daten vom Portal Umgebungslärm in NRW © LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022))

Vorsicht: Da es sich bei den Einwohner*innen der Stadt Wetter (Ruhr) um eine relativ kleine betrachtete Bevölkerungsgruppe handelt, sind die in der Tabelle aufgeführten Zahlen, die auf Basis von Daten, die sich auf repräsentative Populationen beziehen, berechnet wurden, kritisch zu hinterfragen.

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Die Situation auf dem Stadtgebiet der Stadt Wetter (Ruhr) stellt sich gemäß der vierten Runde der Lärmkartierung (2022) wie folgt dar:

Im direkten Umfeld der Hauptverkehrsstraßen Autobahn A1, Oberwengerner Straße zwischen Ruhrstraße und neuer Ruhrbrücke (B226), Grundschötteler Straße (B234), Osterfeld- und Wittener Straße (L675) sowie Vogelsanger Straße und An der Kohlenbahn (L807) sowie der Friedrichstraße liegen insbesondere innerorts die Gebiete mit besonders starker Lärmbetroffenheit. Dabei ist die Umgebung der Autobahn A1 mit einer großen flächenhaften Ausdehnung der Lärmbelastung besonders auffällig.

Aus den Umgebungslärmkarten, der Öffentlichkeitsbeteiligung, deren Auswertung separat ins Internet eingestellt wurde (<https://www.stadt-wetter.de/laermaktionsplan>), sowie eigenen Erfahrungen geht hervor, dass die Lärmbelastungen in den Ortskernen von Wetter (Ruhr) besonders hoch ist und dass auch insbesondere die obere Kaiserstraße als klassifizierte Verbindungsstraße (L675) einer hohen Verkehrs- und entsprechenden Lärmbelastung ausgesetzt ist. Als Konsequenz wird die obere Kaiserstraße im Abschnitt von der Gustav-Vorsteher-Straße bis zur Straße Tiefer Weg unterhalb des Rathauses in die Betrachtung dieses Lärmaktionsplans aufgenommen.

Die untere Kaiserstraße wird ebenfalls in die Betrachtung bzw. den Lärmaktionsplan aufgenommen, da ihre Aufnahme in der politischen Beteiligung explizit gewünscht und sie in

vorherigen Lärmaktionsplänen bereits berücksichtigt wurde. Hier wurden bereits zahlreiche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduktion zur Lärminderung umgesetzt (s. Kapitel 3.2).

Da Lärm in innerörtlichen Bereichen besonders belastend wirkt, hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW auf Bitte der Stadt Wetter (Ruhr) die Lärmbelastungen für weite Teile der Grundschoetteler Straße, der Osterfeld- und Wittener Straße sowie der oberen Kaiserstraße gemäß der RLS-90 berechnet. Die Voraussetzungen für die Einrichtung von Tempo 30 zur Lärmreduktion sowie die Berechnungsergebnisse sind im Folgenden zusammenfassend skizziert:

Für die Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 gibt es zwei rechtliche Kriterien:

1. Der Lärmpegel (gemäß RLS-90) muss durch die Geschwindigkeitsreduzierung um (aufgerundet) mind. 3 dB(A) sinken;
2. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (im Wohngebiet 70/60 dB(A) oder Mischgebiet 72/62 dB(A) (Tag/Nacht)) müssen überschritten sein (s. Kapitel 1.4).

Die Berechnungen des Landesbetriebs Straßenbau NRW nach RLS-90 ergaben Folgendes:

- **Grundschoetteler Straße (B234):** Entlang der Ortsdurchfahrt Volmarstein-Grundschoettel würde der Lärmpegel bei Einrichtung einer Tempo-30-Strecke an allen Adressen tagsüber um 2,4 dB(A) und nachts um 2,5 dB(A) sinken – das Kriterium der Lärmpegelsenkung um aufgerundet 3 dB(A) ist damit erfüllt. Außerdem ergab die Berechnung hier (im reinen und allgemeinen Wohngebiet), dass auch der entsprechende Richtwert nachts (60 dB(A)) an zahlreichen Stellen erreicht und überschritten wird. Da die entsprechenden Adressen auf der Grundschoetteler Straße zum Großteil zwischen den Hausnummern 93 und 130 und weitere zwischen Ortseingang (aus Richtung Silschede kommend) und der Heilkenstraße liegen und dort auch tagsüber eine zum Teil hohe Lärmbetroffenheit gegeben ist, wird folgende, fachliche Empfehlung zur Anhörung in die Maßnahmenliste aufgenommen:

Einrichtung einer Tempo-30-Strecke in beiden Fahrtrichtungen der Grundschoetteler Straße zwischen den Hausnummern 93 und 130 sowie zwischen der Hausnummer 45 bzw. dem Ortseingangsschild und der Einmündung der Heilkenstraße.

- **Osterfeld- und Wittener Straße (L675):** In Wengern wurde die Erweiterung der bereits bestehenden Tempo-30-Strecke auf der Osterfeldstraße in südöstliche und nördliche Richtung geprüft. Die erforderliche Lärmpegelsenkung ist teilweise erfüllt (Differenz tagsüber: 2,4 dB(A) und Differenz nachts: 2,5 dB(A)) und variiert generell sehr stark. Der nächtliche Richtwert für Wohngebiete ist nicht überschritten, wird aber einmalig erreicht – allerdings an einem Gebäude, das gemäß Flächennutzungsplan in ein Mischgebiet fällt. Da das entsprechende Gebäude jedoch weitgehend der Wohnnutzung zu dienen scheint und im Bereich zwischen bestehender Tempo-30-Strecke und dem vorgenannten Gebäude insbesondere im Mündungsbereich der Schmiedestraße auch tagsüber eine zum Teil hohe Lärmbetroffenheit gegeben ist, wird folgende, fachliche Empfehlung zur Anhörung in die Maßnahmenliste aufgenommen:

Einrichtung einer Tempo-30-Strecke in beiden Fahrtrichtungen in der Osterfeldstraße südöstlich beginnend an der bestehenden Tempo-30-Strecke, Osterfeldstraße 25, bis zur Wittener Straße 10.

- **obere Kaiserstraße (L675):** Hier sind zwar die benötigten Lärmpegeldifferenzen tagsüber und nachts erreicht, allerdings werden die Richtwerte für Tag und Nacht an keiner Stelle erreicht oder überschritten.

Die Einrichtung einer lärmbedingten Tempo-30-Strecke ist hier zunächst nicht geplant.

Bei einer gesetzlichen Anpassung der Richtwerte würde hinsichtlich der Ausweisung von lärmreduzierenden Tempo-30-Strecke eine Neubewertung erfolgen.

Da es sich bei den o.g. Hauptverkehrsstraßen um Straßen in der Baulast des Landesbetriebs Straßenbau NRW handelt, mit dem hinsichtlich der Einrichtung von Tempo 30 Einvernehmen hergestellt werden sollte, ist seine weitere Einbindung zur Maßnahmenprüfung vorgesehen bzw. erfolgt bereits. Auch die Anhörung weiterer Träger öffentlicher Belange erfolgt parallel zur Fertigstellung des LAP.

Die Maßnahme Nr. 1 der Maßnahmentabelle unter 3.2 wird vorbehaltlich der weiteren Anhörung umgesetzt.

Für die zuvor genannten sowie alle weiteren in der Lärmkartierung und im Lärmaktionsplan betrachteten (Hauptverkehrs-)Straßen sind im Folgenden bereits vorhandene sowie geplante Maßnahmen zur Lärminderung aufgeführt.

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, was)
1.	Neue Infrastruktur: Neubau einer Umgehungsbrücke	2011 wurde die Ruhrbrücke zur Verlagerung eines Teils des Durchgangsverkehrs der B226 von der unteren Kaiserstraße und über die heutige L675 auf die südliche Seite eröffnet.
2.	Ausweisung einer verkehrsberuhigten Zone mitsamt baulicher Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	Die untere Kaiserstraße wurde zunächst zur Gemeindestraße heruntergestuft. Im Anschluss wurde dort ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo-20-Zone und baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung eingerichtet. Außerdem besteht im Weiteren ein Tempo-30-Bereich.
3.	Lärmschutzwände/ -wälle gegen Autobahnlärm	Zwischen den Straßen Am Grünewald und Köhlerstraße wurde entlang der Vogelsanger Straße (L 807) eine 4 m hohe Lärmschutzwand/-wand-Kombination installiert (von Straßen.NRW).
4.	Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen; Veränderung des Modal Split	Der Fußverkehr wurde durch den Fußverkehrs-Check und die Umsetzung diverser Maßnahmen bspw. zur weiteren Herstellung der Barrierefreiheit im Anschluss (Bordsteinabsenkungen, Kontrolle des Gehwegparkens) gefördert. Die Förderung des Radverkehrs fand insbesondere durch die Errichtung neuer Fahrradabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet sowie Fahrradboxen am Bahnhof statt.
5.	Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	Zur Reduzierung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit wurde in Volmarstein-Grundschtöl (B234) die Fahrbahn streckenweise verengt. Zudem wurden wechselseitige Parkstreifen sowie Querungshilfen eingerichtet (durch Landesbetrieb Straßenbau NRW).
6.	Geschwindigkeitsüberwachung	Die Stadt hat mittlerweile zwölf Geschwindigkeits- bzw. sogenannte Dialogfeldanzeigetafeln angeschafft, die an regelmäßig wechselnden Orten aufgehängt werden und dort für ein erhöhtes Bewusstsein sowie für die weitgehende Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeiten sorgen.
7.	Passiver Lärmschutz: Schalldämmung an Gebäuden	Es besteht durchgehend die Möglichkeit, einen Antrag beim Straßenbaulastträger Straßen.NRW zwecks passiven Lärmschutzes zu stellen. Dieser prüft die Lärmbelastung und erstattet in berechtigten Einzelfällen bis zu 75 % der Kosten für den Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern.

Der Nutzen dieser Maßnahmen kann in den Karten im Vergleich mit den bisherigen Lärmkartierungen bzw. LAP wegen der Änderung der Berechnungsweise nicht abgelesen werden.

Seite 25 von 33

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Geplante Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen:

Lfd. Nr.	Maßnahmenart	Erläuterungen (Wo, was)
1.	Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung (vorbehaltlich der weiteren Anhörung)	- Grundschötteler Straße (B234): Einrichtung einer Tempo-30-Strecke in beiden Fahrtrichtungen der Grundschötteler Straße zwischen den Hausnummern 93 und 130 sowie zwischen der Hausnummer 45 bzw. dem Ortseingangsschild und der Einmündung der Heilkenstraße - Osterfeld- und Wittener Straße (L675): Einrichtung einer Tempo-30-Strecke in beiden Fahrtrichtungen in der Osterfeldstraße südöstlich beginnend an der bestehenden Tempo-30-Strecke, Osterfeldstraße 25, bis zur Wittener Straße 10
2.	Maßnahmen zur Verhaltensänderung: Förderung der lärmarmen Mobilität durch Verbesserungen der Infrastruktur für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen und Förderung der Barrierefreiheit im ÖPNV	Im gesamten Stadtgebiet sollen Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs umgesetzt werden, u.a.: - Einrichtung von Radabstellplätzen an zentralen Stellen, - Umgestaltung der unteren Kaiserstraße Stadteingang Witten mit Einrichtung eines Fahrradschutzstreifens bzw. einer Piktogrammreihe, - Weiterqualifizierung des RuhrtalRadwegs als Alltagsradweg u.a. mit Einrichtung einer Fahrradstraße im Schöntal und Ausbau der Radwegevernetzung im Stadtgebiet, - Neue Verbindung: Einrichtung einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr zwischen Volmarstein und Alt-Wetter in Höhe des Skateparks (REME-Straße) - Weiterer barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen, - Ausbau der Schulwegsicherheit Maßnahmen des Landesbetriebs Straßen.NRW sind u.a.: - Radverkehrsanlage als Lückenschluss auf der Vogelsanger Straße (Kreisverkehr Dieselstraße bis Brücke A1), - Einrichtung eines befestigten gemeinsamen Geh-Radweg An der Kohlenbahn zwischen AS Volmarstein und Kreisverkehr Vogelsanger Straße.
3.	Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung: Geschwindigkeitsüberwachung	Die Stadtverwaltung wird ihre zwölf Geschwindigkeits- bzw. sogenannte Dialogfeldanzeigetafeln auch weiterhin an regelmäßig wechselnden Orten aufhängen und dort für ein erhöhtes Bewusstsein sowie für die weitgehende Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeiten sorgen.
4.	Kommunikation: Lärmüberwachung	Die Geschwindigkeits- und Dialogfeldanzeigetafeln werden um ein sogenanntes Lärmdisplay erweitert, das wechselweise an den lärmbelasteten Straßen zum Einsatz kommen wird.
5.	Passiver Lärmschutz: Schalldämmung an Gebäuden	Fortlaufend besteht die Möglichkeit für Haus- und Wohnungseigentümer sowie Erbbauberechtigte Anträge bei Straßen.NRW zu stellen und sich bei Berechtigung die Kosten für den Einbau von Schallschutzfenstern / Schalldämmlüftern mit bis zu 75 % erstatten zu lassen. Jede*r Straßenlärmbelastete kann einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines*ihres Wohnhauses an die Straßenbauverwaltung richten: Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

		RNL Südwestfalen/Außenstelle Hagen Rheinstraße 8 58097 Hagen
6.	Maßnahme zur Geschwindigkeits-reduzierung	Vorgesehene Herabstufung der Friedrichstraße (B 226 zwischen Kreuzung B 234/B 226 bis zur Stadtgrenze) zur Gemeindestraße mit anschließender Geschwindigkeitsreduktion

Tabelle 6: Übersicht über geplante Lärminderungsmaßnahmen (eigene Darstellung)

Erläuterungen des Planungsstandes der jeweiligen Maßnahme

Zu 1.: im Prozess der Anhörung

Zu 2.: in Vorbereitung und z.T. in Umsetzung

Zu 3.: laufende Maßnahme

Zu 4.: in Vorbereitung

Zu 5.: laufende Maßnahme

Zu 6.: in Vorbereitung

Erläuterungen des erwarteten Nutzens

Zu 1.: Es wurden Lärmpegelreduzierungen um (aufgerundet) bis zu 3 dB(A) berechnet, die durch die Einrichtung einer oder mehrerer Tempo-30-Bereiche (auf entsprechenden Streckenabschnitten) zu erwarten sind.

Zu 2.: Durch die Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen sowie zur Förderung der Barrierefreiheit im ÖPNV soll eine Veränderung des Modal Split zugunsten von Rad, Fuß, Bus und Bahn erfolgen. Die Rechnung ist klar: weniger MIV verursacht weniger Straßenlärm. Eine konkrete Größenordnung kann jedoch nicht prognostiziert werden.

Zu 3.: Die Geschwindigkeitsüberwachung sorgt für Bewusstsein und dafür, dass Geschwindigkeiten (vermehrt) eingehalten werden.

Zu 4.: Lärmüberwachung schärft das Bewusstsein der einzelnen Lärmverursacher*innen und bedingt planmäßig eine freiwillige Reduktion der Geräuschkulisse.

Zu 5.: Schallschutzfenster lassen viel weniger Lärm in das jeweilige Gebäude dringen als normale Fenster. Schalldämmlüfter ersparen den Lärmbelasteten das Öffnen der Fenster zum Lüften, wodurch die Lärmbelastung reduziert wird.

Zu 6.: Die Geschwindigkeitsreduktion würde die entstehenden Lärmpegel senken.

Hinweis: Für Maßnahmen an Haupteisenbahnstrecken ist der Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes einzusehen. In der Stadt Wetter (Ruhr) gibt es Schallschutzwände und die Möglichkeit Anträge auf teilweise Kostenerstattung für den Einbau von Schallschutzfenstern zu stellen: [EBA - Lärmaktionsplanung \(bund.de\)](https://www.bund.de/Content/DE/Bundesministerium/Infrastruktur/Laerm/Laermaktionsplan/Laermaktionsplan.html).

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Gibt es eine langfristige Strategie? **Ja, im weitesten Sinne.**

Zwar gibt es keine als solche explizit formulierte langfristige Strategie zur Reduzierung von Umgebungslärm, aber es bestehen und sind Maßnahmen geplant, die über einen Realisierungszeitraum von fünf Jahren hinausreichen, bspw. auch im Rahmen der Flächennutzungs- und Bauleitplanung.

So wird zum einen bei Aufstellung eines Bauleitplans, falls erforderlich, durch schalltechnische Untersuchungen überprüft, ob zur Realisierung des Projektes Lärmschutzmaßnahmen notwendig sind.

Zum anderen sind im Mobilitätskonzept zahlreiche Maßnahmen niedergeschrieben, die langfristig umzusetzen sind. Insgesamt wird damit die Infrastruktur für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen verbessert sowie die Barrierefreiheit im ÖPNV gefördert, wodurch letztendlich eine Veränderung des Modal Splits erreicht werden soll – weg vom motorisierten und lärmenden Individualverkehr.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Angabe, ob im Lärmaktionsplan ruhige Gebiete festgesetzt werden: **Nein**

Die Identifizierung und Festlegung ruhiger Gebiete ist der Stadt Wetter (Ruhr) aus einer Vielzahl an Gründen nicht möglich:

- die Lärmkartierung ist wegen ihrer lückenhaften Netzdichte sowie ausschließlichen Betrachtung des Straßenlärms keine ausreichende Grundlage,
- wirklich ruhige Gebiete sind kaum zu identifizieren, da in der Lärmkartierung nur Bereiche mit mehr als 55 dB(A) L_{DEN} ausgewiesen sind,
- der zusätzlich erhöhte Abstimmungsaufwand intern übersteigt die personellen Kapazitäten, da der Zeitraum zwischen den Meldepflichten für Lärmkartierung und Aktionsplanung lediglich ein Jahr beträgt und
- es fehlen allgemein gültige Auswahlkriterien und existieren Unsicherheiten hinsichtlich der Bindungswirkung und möglicher Rechtsfolgen einer Festsetzung.

Da ein „ruhiges Gebiet auf dem Land“ definiert ist als ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist, sind auf dem Stadtgebiet von Wetter durchaus ruhige, wenn auch nicht explizit als solche ausgewiesene, Gebiete zu finden. Der Blick auf die Lärmkarten lässt erahnen, dass diese insbesondere im Bereich von Esborn zu finden sind. Auch die meisten Waldgebiete sind in Wetter (Ruhr) als weitgehend ruhig anzusehen.

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

Wenn die geplanten Maßnahmen im vollem Umfang umgesetzt werden können, sollte sich der Lärm für zahlreiche Betroffene verringern. Allein die geplanten Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30, für die eine genaue Schätzung möglich ist, könnten Entlastungen für insgesamt etwa 388 Betroffene herbeiführen – konkret für etwa 260 Betroffene in Grundschoßel, für etwa 64 Betroffene in Wengern sowie für etwa 64 Betroffene in der Friedrichstraße.

3.6 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Schienenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert

Unter diesem Punkt soll eine Angabe erfolgen, die sich ausschließlich auf die in Kapitel 3.2 aufgeführten kommunalen, außerhalb des Lärmaktionsplans des EBA festgelegten Maßnahmen an Haupteisenbahnstrecken bezieht. Da die Stadt Wetter (Ruhr) jedoch keine (ergänzenden) Maßnahmen an Haupteisenbahnstrecken vorsieht, können hierzu keine Angaben gemacht werden.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Von: 10.08.2023 bis: 14.05.2024

Konkret:

1. Phase von 10.08.2023 bis 21.09.2023
2. Phase von 02.04.2024 bis 14.05.2024

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

Die Öffentlichkeitsbeteiligung fand jeweils (Phase 1 und 2) in Form einer öffentlichen Auslegung der Unterlagen sowie Mitwirkungsmöglichkeit über die Beteiligungsplattform NRW statt. Alle Unterlagen waren sowohl online zur Einsicht veröffentlicht als auch analog und barrierefrei im Rathaus II einsehbar. Bekanntgemacht wurde die Möglichkeit der Öffentlichkeitsbeteiligung jeweils in der Presse, auf der Internetseite sowie in den sozialen Medien der Stadt.

Bei Rückfragen konnte jederzeit eine Ansprechpartnerin kontaktiert werden.

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

Alle, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben, sind nach Einschätzung der Stadtverwaltung betroffene Bürgerinnen und Bürger, deren Interesse die Verbesserung ihrer Wohnsituation in Bezug auf Lärm ist, oder interessierte Bürger*innen.

Insgesamt haben 43 Personen an der öffentlichen Konsultation teilgenommen (Phase 1: 27 Personen – eine Person mit zwei fast wortgleichen Stellungnahmen; Phase 2: 16 Personen – eine Person mit zwei unterschiedlichen Stellungnahmen).

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Ja, im Laufe der öffentlichen Konsultation sind insgesamt 45 Stellungnahmen eingegangen (Phase 1: 28 Stellungnahmen, wobei es sich bei zwei Stellungnahmen um eine fast textgleiche Dopplung handelt; Phase 2: 17 Stellungnahmen).

Ja, teilweise wurden die während der öffentlichen Konsultation eingegangenen Stellungnahmen in den LAP aufgenommen.

Zunächst einmal wurden alle während der öffentlichen Konsultation eingegangenen Stellungnahmen zur Kenntnis genommen und einem Abwägungsprozess unterzogen. Einige Stellungnahmen betreffen nicht das Thema des vorliegenden Lärmaktionsplan, d.h. Umgebungslärm von Hauptverkehrsstraßen, sondern beziehen sich auf andere Lärmquellen wie zum Beispiel Bahn und Gewerbe oder auf nichtklassifizierte, innerörtliche Straßen. Diese, für den vorliegenden Lärmaktionsplan nicht relevanten, Stellungnahmen wurden an die jeweils zuständige Stelle mit Bitte um Prüfung und weitere Veranlassung weitergeleitet.

Ja, der LAP wurde nach der öffentlichen Konsultation auf Basis der relevanten Stellungnahmen überarbeitet:

Zum einen wurden die betrachteten Bereiche um den Abschnitt der oberen Kaiserstraße ergänzt, der vielfach genannt ebenfalls einen lärmbelasteten Bereich darstellt und zum anderen konnten die bereits aus den Lärmkarten entnommenen Problembereiche bestätigt und hierfür insbesondere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung in den Lärmaktionsplan übernommen werden.

4.5 Dokumentation

Insgesamt lässt sich die öffentliche Konsultation inhaltlich wie folgt zusammenfassen:

Es gingen insgesamt 45 Stellungnahmen (mit einer textlichen Dopplung) ein. Hauptsächlich wurde hierbei der Lärm an Ortsdurchfahrten angesprochen. Ebenso kamen Stellungnahmen zur Autobahn. Von Behörden gingen keine Stellungnahmen ein.

Folgender Link führt zur Webseite u.a. mit der Dokumentation der öffentlichen Konsultation in Form der Abwägungstabellen:

<https://www.stadt-wetter.de/laermaktionsplan>

5 Evaluierung des Aktionsplans

5.1 Überprüfung der Umsetzung

Ja, es ist eine Regelung für die Überprüfung der Maßnahmenumsetzung des Lärmaktionsplans vorgesehen: Die unter 3.2 genannten geplanten Maßnahmen sollen sukzessive umgesetzt werden. Ihre Umsetzung wird überprüft, indem die erstellte Tabelle ins Excel-Format überführt und die Kategorie „Umsetzungsstand“ ergänzt wird. In der entsprechenden Spalte ist dann jeder Fortschritt einzutragen. Dabei werden die Umsetzungsschritte wie folgt benannt: „geplant“, „in Umsetzung“ und „abgeschlossen“.

Auskünfte zu eingebauten Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern oder zu vorgelagerten Anträgen sind Straßen.NRW nicht möglich. Der Stadt wird der Einbau dieses passiven Lärmschutzes von Privaten oder Gewerblichen nicht mitgeteilt. Dementsprechend kann in diesem Bereich keine Überprüfung erfolgen.

5.2 Überprüfung der Wirksamkeit

Nein, eine Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans ist nicht vorgesehen, da diese mit den zur Verfügung stehenden Mitteln nicht möglich erscheint. Die Wirksamkeit der Maßnahmen im Lärmaktionsplan wird sich aber voraussichtlich in seiner nächsten Fortschreibung widerspiegeln.

6 Inkrafttreten des Aktionsplans

6.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten

Der Lärmaktionsplan ist am 16.07.2024 durch die öffentliche Bekanntmachung* in Kraft getreten.

6.2 Link zum Aktionsplan im Internet

Der Link zum Lärmaktionsplan lautet: <https://www.stadt-wetter.de/laermaktionsplan>.

*redaktionelle Änderung am 15.08.2024

Quellenverzeichnis

Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) (ein Arbeitsgremium der Umweltministerkonferenz der Bundesrepublik Deutschland), 2022: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung.

Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) (ein Arbeitsgremium der Umweltministerkonferenz der Bundesrepublik Deutschland), 2022: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung; bearbeitet 2023 von der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW).

Alle Kartendarstellungen (inkl. der auf dem Deckblatt) entstammen dem Umgebungslärmportal NRW des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW) mit folgendem Copyright:
© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0,
© Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)

Der gesamte Lärmaktionsplan wurde auf Basis des Musters vom LANUV erstellt:
Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV NRW),
2023: Lärmaktionsplanung - Anforderungen und Hilfestellung, Stand 07/2023.