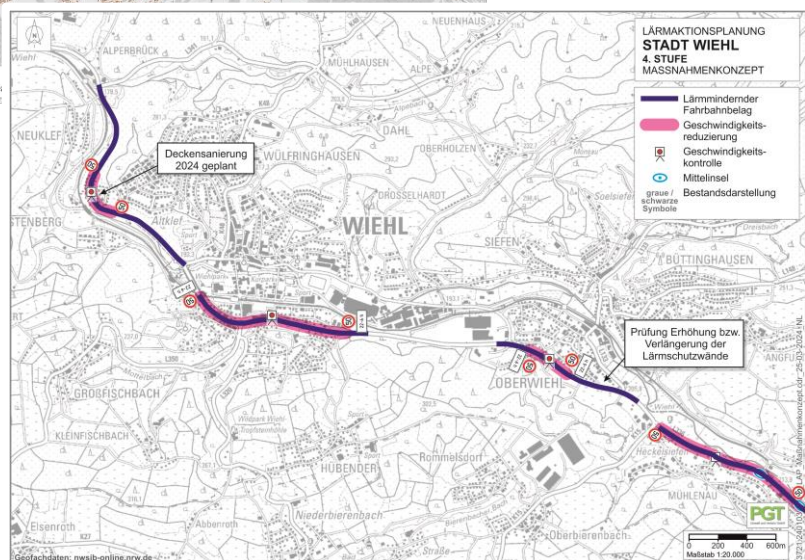
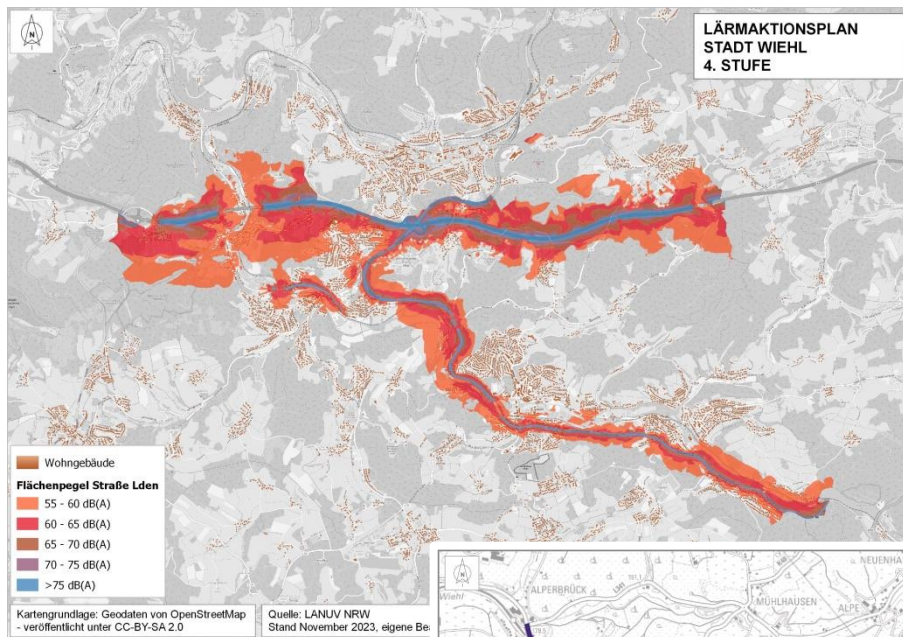


LÄRMAKTIONSPLAN 4. STUFE STADT WIEHL



LÄRMAKTIONSPLAN 4. STUFE STADT WIEHL

- ENDBERICHT -

Auftraggeber: Stadt Wiehl
Bahnhofstr. 1
51674 Wiehl

Auftragnehmer: PGT Umwelt und Verkehr GmbH
Vordere Schöneworth 18
30167 Hannover
Telefon: 0511 / 38 39 40
Telefax: 0511 / 38 39 450
Mail: Post@PGT-Hannover.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Heinz Mazur
Corinna Wilmers, M.Sc.
Dipl.-Geogr. D. Lauenstein

Grafik: Dipl.-Geogr. R. Nöllgen

Hannover, 03.06.2024

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	1
2	Aufstellung des Lärmaktionsplanes.....	3
2.1	Rechtliche Rahmenbedingungen	3
2.2	Wesentliche Neuerungen im Rahmen der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung der 4. Stufe.....	4
2.3	Belastung durch Lärm	6
2.4	Auslösewerte der Lärmkartierung.....	9
3	Vorgehen	10
4	Analyse der Lärmbelastung.....	11
5	Bewertung der Lärmsituation in Wiehl.....	16
6	Lärminderungsstrategien und –potenziale.....	18
6.1	Stellung der LAP	18
6.2	Strategien der Lärmaktionsplanung.....	19
6.3	Handlungsfelder und Maßnahmen	19
6.4	Leitlinien bei der Maßnahmenwahl.....	21
7	Handlungskonzept zum Lärmaktionsplan.....	22
7.1	Vorhandene bzw. geplante Maßnahmen.....	22
7.2	Maßnahmenvorschläge.....	22
7.3	Verantwortung der Baulastträger	26
8	Wirkungen.....	27
9	Ruhige Gebiete	30
10	Kostenschätzung	31
11	Fazit.....	32
	ANHANG	33

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 2.1:	Berechnungsverfahren VBUS und BUB im Vergleich	5
Tab. 2.2:	Lärmrelevante Grenz- und Orientierungswerte (DIN 18005, Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV, VLärmSchR 97).....	9
Tab. 3.1	Vorgehen bei der Bearbeitung des Lärmaktionsplanes Stadt Wiehl	10
Tab. 4.1:	Belastetenzahlen durch Straßenverkehrslärm nach Pegelklassen – Hauptverkehrsstraßennetz	12
Tab. 4.2:	Angaben zu gesundheitlichen Auswirkungen und Belästigungen.....	13
Tab. 8.1:	Wirkung von Maßnahmen zur Lärminderung	28
Tab. 8.2:	Belastetenzahlen nach Pegelklassen – Reduzierung der Betroffenenanzahlen im Straßenverkehr.....	29
Tab. 10.1:	Vereinfachte Kostenübersicht	31

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Lärmbelastigung in Deutschland	1
Abb. 2.1:	Bekannte Geräusche und ihre Einordnung auf der dB(A)-Skala7	
Abb. 4.1	Verkehrsmengen DTV [Kfz / Tag]	14
Abb. 4.2	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten [Pkw / Tag].....	14
Abb. 4.3	Schallimmissionen Straßenlärm (Flächenpegel, Lnight).....	15
Abb. 4.4	Schallimmissionen Straßenlärm (Fassadenpegel, Lnight).....	15
Abb. 6.1:	Querschnittsorientierte Stellung der Lärminderungsplanung im kommunalen Planungsprozess	18
Abb. 6.2:	Strategien der Lärminderungsplanung	19
Abb. 7.1:	Maßnahmenkonzept Weiershagen und Bielstein	24
Abb. 7.2:	Maßnahmenkonzept Altklef, Wiehl, Oberwiehl, Mühlenau	25

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	
B+R	Bike und Ride
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)
dB	Dezibel (Schallpegelmessung in Dezibel)
dB (A)	Die „A“-Bewertung der Frequenzen (dB(A)) trägt der Tatsache Rechnung, dass das Ohr insbesondere bei mittlerer Lautstärke die mittleren Tonlagen als lauter wahrnimmt als tiefe oder sehr hohe Töne.
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DTVw	Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz
LAP	Lärmaktionsplan
L_{den}	Lärmindex über 24h mit unterschiedlicher Gewichtung der Zeiträume Day (Tag 6:00-18:00 Uhr mit + 0 dB(A)), Evening (Abend 18:00-22:00 Uhr mit + 5 dB(A)) und Night (Nacht 22:00-6:00 Uhr mit + 10 dB(A))
L_{night}	Lärmindex für Nachtstunden
Mittelungspegel	Der Mittelungspegel (äquivalenter Dauerschallpegel) L_m wird aus der Häufigkeit, Dauer und Pegelintensität der momentanen Einzelpegel über einen längeren Zeitraum gebildet
Modal Split	Verteilung der Verkehre auf die verschiedenen Verkehrsarten
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park und Ride
RLS-90	Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen(nach 16. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzv. 16. BImSchV)
SV	Schwerverkehr, > 3,5 t
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
BUB	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (BUB)
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen (in der Baulast des Bundes)
16. BImSchV	16. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

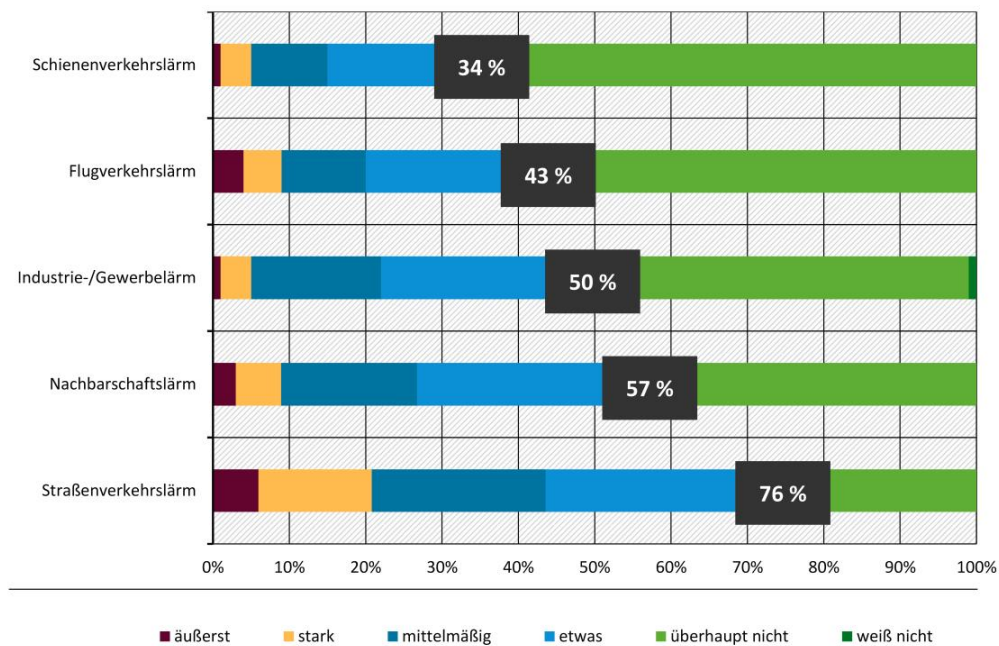
LITERATURVERZEICHNIS
Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12: Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38, ausgegeben zu Bonn am 29. Juni 2005: Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ vom 24. Juni 2005
Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (2022): Hinweise zur Lärmkartierung 3. Aktualisierung, online unter: https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/lai-hinweise-laermkartierung-2022_1654006649.pdf
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Köln 1990
Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (2022): Umgebungslärmkartierung geht mit neuen Rechenverfahren in die nächste Runde, online unter: https://www.hlnug.de/fileadmin/dokumente/das_hlnug/jahresberichte/2022/13_jb_2022_14_Umgebungslaermkartierung_Web.pdf
Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen: Handreichungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Umweltbereich, 2012
Niedersächsisches Ministerium für Umwelt und Klimaschutz u.a. (Hrsg.): Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, Lärmaktionsplanung, Handlungsempfehlung zur Dokumentation und Berichterstattung (Musteraktionsplan), Hannover 2008
Losert / Mazur / Theine / Weisner (PGT, Hrsg. Umweltbundesamt): Handbuch Lärmaktionspläne – Modellhafte Lärmvorsorge und –sanierung in ausgewählten Städten – Berichte des Umweltbundesamtes; 07/1994 – liegt nur als Druckausgabe vor. Taschenbuch. VII, 207 S., Paperback, Erich-Schmidt-Verlag ISBN 978-3-503-03667-7
Planungsbüro Richter-Richard, Jochen Richard / PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Heinz Mazur, Dirk Lauenstein: Handbuch Lärmaktionspläne – Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung, Hrsg.: Umweltbundesamt, Aachen und Hannover 2015
Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Walter Theine (PGT): Lärmrelevanz und EU-Anforderungen – Erfordernisse, Abgrenzungs- und Anpassungsprozesse zum Lärmschutz im Experimentellen Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, im Auftrag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Hannover 2007
Umweltbundesamt (Hrsg.): Physikalische und biologische Phänomene im Ohr beim Hören, Dessau-Roßlau 2012

1 Einleitung

Viele Menschen fühlen sich durch Lärm – und insbesondere durch Straßenverkehrslärm - belästigt. Gem. einer repräsentativen Umfrage des Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) aus dem Jahr 2020 fühlen sich 76 Prozent der deutschen Bevölkerung vom Straßenverkehrslärm mindestens etwas gestört oder belästigt, 43 Prozent vom Flugverkehrslärm sowie 34 Prozent vom Schienenverkehrslärm¹.

Lärm wirkt sich negativ auf die Gesundheit, die Erholung und die Entspannung aus. Aber auch konzentriertes Arbeiten und das psychische Wohlbefinden werden durch Lärm negativ beeinflusst.

Lärmbelästigung in Deutschland (in %)



Frage: Wenn Sie einmal an die letzten 12 Monate hier bei Ihnen denken, wie stark haben Sie sich persönlich durch den Lärm von folgenden Dingen gestört oder belästigt gefühlt?
(Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt)

Quelle: Umweltbundesamt 2020

Abb. 1.1: Lärmbelästigung in Deutschland ²

¹ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrslaerm#belastigung-durch-verkehrslaerm>

² <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/laermwirkungen/laermbelaestigung>

Der Lärmaktionsplan ist ein wichtiges Instrument, welches zur Aufgabe hat, den Verkehrslärm – im Bestandsnetz auf Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen – zu betrachten und bei Feststellung einer Lärmbelastung diese zu minimieren.

Durch den Bundestagsbeschluss des Gesetzes zur „Umsetzung der EG-Richtlinie 2002/49/ EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (sog. Umgebungslärmrichtlinie) vom 24. Juni 2005 sind für Hauptverkehrsstraßen oberhalb definierter Verkehrsbelastungen Lärmaktionspläne (LAP) aufzustellen.

Die Stadt Wiehl genügt dieser Verpflichtung durch die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes 4. Stufe. Dieser stellt eine Überprüfung und Fortschreibung des LAP 3. Stufe dar³. Der Lärmaktionsplan sollte gem. EU-Frist bis zum 18. Juli 2024 abgeschlossen sein.

Der vorliegende Endbericht zur Lärmaktionsplanung 4. Stufe wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung sowie mit den Trägern öffentlicher Belange (TÖB) abgestimmt und ist am 28.05.2024 durch den Rat der Stadt Wiehl beschlossen worden. Anregungen und Bedenken aus dem Beteiligungsverfahren sind im Anhang dokumentiert und kommentiert.

³ Lärmaktionsplan der 3. Stufe Stadt Wiehl, Accon Köln GmbH

2 Aufstellung des Lärmaktionsplanes

2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die rechtlichen Grundlagen der Lärminderungsplanung sind im § 47a-f Bundes-Immissions-Schutz-Gesetz (BImSchG) geregelt und gehen auf die „Richtlinie 2002/49/EG“ des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zurück.

Nach der EU-Umgebungslärm-Richtlinie sind im Anschluss an die Lärmkartierung Lärmaktionspläne zu erstellen, die Maßnahmen zur Minderung der Lärmprobleme enthalten.

Die Lärmaktionsplanung ist ebenso wie die Lärmkartierung ein kontinuierlicher Prozess, der von der Europäischen Union (EU) mit einer fünfjährigen Fortschreibungsfrist verankert wurde. Für die Aufstellung des LAP wurde die Frist zwischen 3. und 4. Stufe ausnahmsweise auf 6 Jahre verlängert.

Gem. der rechtlichen Vorgaben werden in der **Lärmkartierung** Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen berücksichtigt. Die Zuständigkeit für die Lärmkartierung dieser Straßen liegt in Nordrhein-Westfalen beim Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV). In der Lärmaktionsplanung sind alle Straßen mit einem Jahresaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz betroffen, was einem durchschnittlichen Aufkommen von rund 8.000 Kfz/24 h (DTV) entspricht, sowie Ballungsräume mit über 100.000 Einwohnern.

Bei Bedarf können durch die Kommune in einem vorgezogenen Verfahren zusätzlich Kreis- und Gemeindestraßen zur Lärmkartierung beim Land gemeldet werden. Die Lärmkartierung für die 4. Stufe ist abgeschlossen, neue Straßen bzw. Änderungen werden erst wieder im Rahmen der Lärmkartierung der 5. Stufe berücksichtigt.

Die Zuständigkeit für die **Durchführung eines Lärmaktionsplans zur Lärminderung** liegt bei den Kommunen. Die Kommune kann auf Basis der Vorschläge des LAP auf die Baulastträger einwirken und Abstimmungsgespräche zur Umsetzung von Maßnahmen durchführen. Damit wird die Behandlung des Lärms zu einer ergänzenden Aufgabe des bestehenden Städtebaurechts, welches eine Berücksichtigung der Lärmsituation lediglich bei Um- oder Neubauten vorsieht. Die Umsetzung der Maßnahmen bzw. deren Abwägung erfolgt durch die zuständigen Baulastträger.

Verbindlicher Teil des Lärmaktionsplans ist die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit.

2.2 Wesentliche Neuerungen im Rahmen der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung der 4. Stufe

In der Lärmaktionsplanung der 4. Stufe kommen erstmalig europaweit einheitliche Berechnungsverfahren zur besseren Vergleichbarkeit zum Einsatz. Für die Lärmkartierung wurde das Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) angewandt, mit dem sich im Vergleich zum vorherigen Verfahren (VBUS) folgende Änderungen ergeben^{4,5}:

- In Bezug auf das Verkehrsaufkommen werden anstelle von zwei Fahrzeugklassen (Leichtverkehr und Schwerverkehr) in der Berechnung vier Fahrzeugklassen berücksichtigt. Der Schwerverkehr wird in mittelschwere und schwere Fahrzeuge unterteilt. Da die Fahrzeugklassen der BUB nicht denen der Straßenverkehrszählung (SVZ) entsprechen, wurden entsprechende Faktoren zur Berechnung festgelegt.
- Erstmals besteht die Möglichkeit zur Berücksichtigung von Motorrädern in der Lärmkartierung.
- Die Auswirkungen von Fahrzeugklassen sowie Geschwindigkeiten ab schon 30 km/h werden hinsichtlich der Art der Straßenoberfläche berücksichtigt.
- Der Einfluss des Beschleunigens und Abbremsens vor und nach Ampelkreuzungen (AK) und Kreisverkehren (KV) wird durch eine Korrektur berücksichtigt. Diese Korrektur wird den Antriebs- und Rollgeräuschen zugeschlagen. Jeder Emissionspunkt erhält abhängig von Verkehrszusammensetzung und Kreuzungsart bis zu Entfernung 100 m eine individuelle Korrektur.
- Weitere Veränderungen beispielsweise in der Schallausbreitungsrechnung finden sich in der unten stehenden Tabelle:

⁴ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (2022): Hinweise zur Lärmkartierung 3. Aktualisierung

⁵ Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (2022): Umgebungslärmkartierung geht mit neuen Rechenverfahren in die nächste Runde

Parameter	VBUS	BUB
Emission / Ausbreitung	Ein Pegel	Pegel in 8 Oktaven
Straßenoberflächen	Oberflächenbeiwert DStro	Emissionsprofile für verschiedene Bauwei- sen
Fahrzeugklassen	Leichtverkehr, Schwer- verkehr	Motorräder, PKW, leichte und schwere LKW
Antriebs- und Rollge- räusche	Zusammengefasst	getrennt
Kreisverkehre / LSA- geregelte Kreuzungen	nein	Ja
Emissionshöhe	0,5 m	0,05 m
Reflektion	Mehrfach	einfach

Tab. 2.1: Berechnungsverfahren VBUS und BUB im Vergleich⁶

Das BUB gilt nicht für Schallberechnungen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) und ist mit den Berechnungen nicht vergleichbar.

Geändert wurde auch die Berechnung der Belastetenzahlen. Das in der 4. Stufe erstmalig angewandte Berechnungsverfahren BEB führt zu einer deutlich Erhöhung der Belastetenzahlen gegenüber der vorherigen Methode (VBEB).

Statt der bisherigen Gleichverteilung der Einwohner auf alle Fassadenpunkte wird im BEB das Median-Verfahren angewandt. Das Median-Verfahren berechnet die Lärmbelastung gleichmäßig über alle Fassadenpunkte, bildet den Median-Wert und ordnet die Hälfte der Bewohner der lauterer Seite zu. Dies kann zu einer Verschiebung der Lärmbelastung um eine oder mehrere Pegelklassen nach oben führen, was zu einer höheren Anzahl belasteter Menschen in den zu kartierenden Pegelklassen führt⁷.

⁶ Eigene Darstellung nach: <https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/L/laermschutz/laermsh/laermkarten.html>

⁷ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (2022): Hinweise zur Lärmkartierung 3. Aktualisierung

Gemäß des Umweltbundesamts (UBA) ist über den gesamten Kartierungsbereich ($L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$, $L_{Night} > 50 \text{ dB(A)}$) mit einer Zunahme von ca. 50 % im Vergleich zur 3. Stufe zu rechnen. Für Werte von $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ sowie $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ ergaben Vergleichsrechnungen eine noch deutlichere Zunahme von etwa 75 %. Eine Vergleichbarkeit der Belastetenzahlen von der 3. zur 4. Stufe ist daher kaum möglich.

2.3 Belastung durch Lärm

2.3.1 Grundlagen

Um die Komplexität der subjektiven Lärmwahrnehmung handhabbar zu machen, wurden objektive Verfahren zur Bewertung von Schall entwickelt, die zu einer „Normierung der Lärm- und Schallbeurteilung“ führen.

Schall ist auf Schwingungen in der Luft zurückzuführen, die sich von einer Schallquelle ausgehend in der Luft bewegen. Die Luftdruckschwankungen sind als Schalldruck wahrnehmbar. Je größer diese Schwankungen sind, umso lauter ist die Schallwahrnehmung. Dabei wird die Spanne zwischen der Hörschwelle, d.h. dem Punkt, an dem ein Geräusch überhaupt wahrnehmbar ist, und der Schmerzgrenze für das menschliche Gehör für eine Beschreibung der Geräuschempfindung herangezogen.

Zur übersichtlicheren Darstellung gibt man den Schallpegel in Dezibel (dB) an. Die Dezibel-Skala ist logarithmisch aufgebaut. Die „A“-Bewertung (dB(A)) berücksichtigt die Tatsache, dass das Ohr insbesondere bei mittlerer Lautstärke die mittleren Tonlagen als lauter wahrnimmt als tiefe oder sehr hohe Töne.

Abb. 2.1 zeigt eine Reihe bekannter Geräusche und ihre Einordnung auf der dB(A)-Skala.

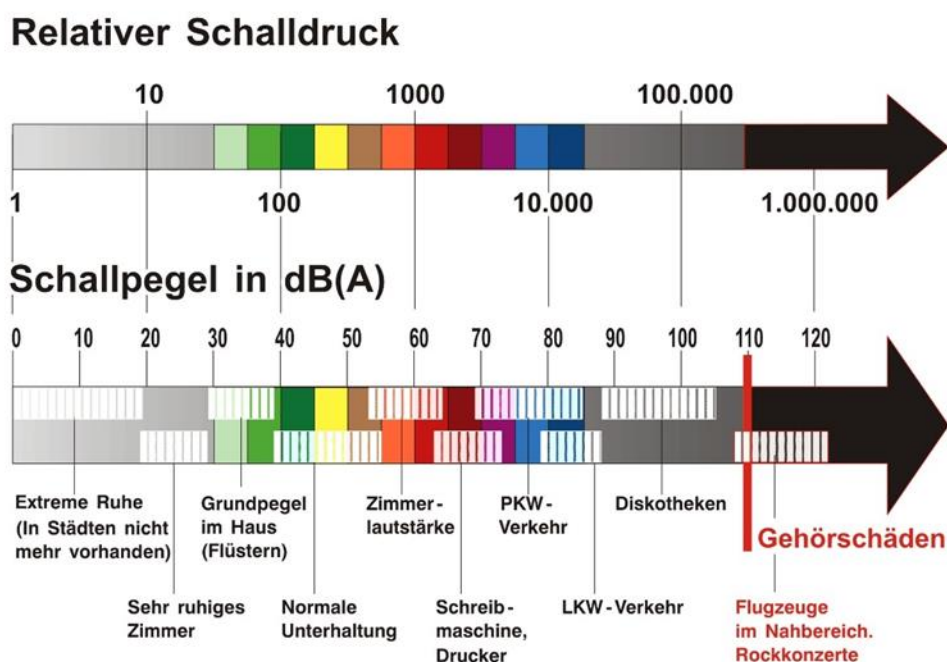


Abb. 2.1: Bekannte Geräusche und ihre Einordnung auf der dB(A)-Skala⁸

2.3.2 Auswirkungen der Geräuschbelastung

Der Anteil der durch den Verkehrslärm betroffenen Bevölkerung ist hoch. Nach Angaben der EU-Kommission⁹ sind in Europa rund 20 % der Bevölkerung insgesamt und 15 % im Nachtzeitraum von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) betroffen. Durch vom Schienenverkehr induzierten Lärm über 55 dB(A) sind 4 % über gesamten Tag und 3 % in der Nacht betroffen. Etwa 1,5 % über den gesamten Tag bzw. etwa 0,5 in der Nacht sind Lärm vom Luftverkehr ausgehend ausgesetzt.

Das Recht des Menschen auf Gesundheit erfordert, Lärmfolgen nicht nur wegen somatischer, sondern bereits wegen psychischer und das soziale Wohlbefinden beeinträchtigender Auswirkungen zu bekämpfen.

Der Einfluss von Verkehrslärm auf die Gesundheit ist vielfältig und kann erhebliche negative Auswirkungen auf das Wohlbefinden haben. Grundsätzlich wird dem Lärm bereits ab einem niedrigen Mittelungspegel ein Belästi-

⁸ PGT Umwelt und Verkehr, Hannover, in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Richter-Richard, Aachen, Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA), Handbuch Lärmaktionspläne Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung, Dessau-Roßlau, Texte 81/2015

⁹ European Environment Agency (2020): Environmental noise in Europe, online unter: <https://www.eea.europa.eu/publications/environmental-noise-in-europe>

gungsfaktor zugeordnet. Zahlreiche chronische Erkrankungen haben ihren Ursprung in einer qualitativ wie quantitativ nicht ausreichender Nachtruhe. Insbesondere kann die kontinuierliche Belastung durch Verkehrslärm zu Schlafstörungen führen, was wiederum zu Müdigkeit und verminderter Leistungsfähigkeit führen kann. Darüber hinaus ist Lärm eine bedeutende Stressquelle, die mit psychischen Gesundheitsproblemen wie Angstzuständen und Depressionen in Verbindung gebracht wird. Langfristige Exposition gegenüber Verkehrslärm ist auch mit einem erhöhten Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen verbunden, wie beispielsweise Bluthochdruck und Herzinfarkten. Zudem kann der Lärm die Konzentration, kognitive Leistungsfähigkeit und die Atemwegsgesundheit beeinträchtigen¹⁰.

2.3.3 Städtebauliche Bewertung von Lärm

Für die Bewertung des Lärms im Rahmen des Städtebaus sind die in Tab. 2.2 dargestellten Grenz- und Orientierungswerte nach 16. BImSchV bzw. nach DIN 18005 („Schallschutz im Städtebau“) maßgeblich.

¹⁰ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrslaerm#belastigung-durch-verkehrslarm>

Art der zu schützenden Nutzung	Tag 06.00 – 22.00 Uhr			Nacht 22.00 – 06.00 Uhr		
	Orientierungswerte*)	Grenzwerte**) 16. BImSchV	Grenzwerte Verkehrslärmschutzrichtlinie (***)	Orientierungswerte*)	Grenzwerte**) 16. BImSchV	Grenzwerte Verkehrslärmschutzrichtlinie (***)
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	45 dB(A)	57 dB(A)	64 dB(A)	40 dB(A)	47 dB(A)	54 dB(A)
Reine Wohngebiete	50 dB(A)	59 dB(A)	64 dB(A)	40 dB(A)	49 dB(A)	54 dB(A)
Wochenendhaus- / Ferienhaus	50 dB(A)	64 dB(A)	--	40 dB(A)	54 dB(A)	--
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	55 dB(A)	59 dB(A)	64 dB(A)	45 dB(A)	49 dB(A)	54 dB(A)
Kerngebiete, Dorf- und Mischgebiete	60 bzw. 63 dB(A)	64 dB(A)	66 dB(A)	50 bzw. 53 dB(A)	54 dB(A)	56 dB(A)
Gewerbegebiete	65 dB(A)	69 dB(A)		55 dB(A)	59 Dezibel (A)	

*) Orientierungswerte DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ (zur Abwägung im Städtebau)

**) Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes / Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036) – letzte Änderung am 4.11.2020

***) VLärmSchR 97

Tab. 2.2: Lärmrelevante Grenz- und Orientierungswerte (DIN 18005, Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV, VLärmSchR 97)

2.4 Auslösewerte der Lärmkartierung

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans mit Maßnahmen werden in Nordrhein-Westfalen vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) Auslösewerte von 70/60 dB(A) (Lden und Lnight) für eine Lärmaktionsplanung festgesetzt.

Die Auslösewerte liegen deutlich über den Grenzwerten der 16. BImSchV für die Lärmbewertung von Straßen bzw. den Werten der DIN 18005 (vgl. Tab. 2.2).

3 Vorgehen

Für die Stadt Wiehl wurden – im Rahmen der Bewertung der durch das LANUV erstellten Lärmkarten – Belastungsstufen zur Lärmbelastung und die Dringlichkeit der örtlichen Problematik herausgearbeitet.

Anschließend erfolgte ein Abgleich mit der Lärmkartierung in Bezug auf Änderungen der Belastungssituation der 3. Stufe sowie eine Evaluierung der vorgeschlagenen Maßnahmen und eine Einstufung hinsichtlich des Prüfungs- bzw. Umsetzungsstand.

Unter Berücksichtigung der Belastungssituation und der vorhandenen und geprüften Maßnahmen werden Handlungsschwerpunkte und konkrete Maßnahmeempfehlungen entwickelt und priorisiert. Für die Maßnahmen werden Auswirkungen sowie eine Kostenschätzung aufgestellt.

Die Bewertung der Lärmsituation sowie die daraus resultierenden Maßnahmenstrategien wurden im Entwurf zum Lärmaktionsplan zusammenfassend erläutert, der die Basis für die Beteiligungsverfahren mit der Öffentlichkeit sowie den TÖB darstellte. Anregungen und Bedenken aus dem Beteiligungsverfahren werden im Anhang dokumentiert und kommentiert.

Das Vorgehen zeigt die Tabelle 3.1.

VORGEHEN / ABLAUF	STAND
• Erstellen der Lärmkarten durch das LANUV gemäß EU-Umgebungslärm-Richtlinie gem. BUB	√
• Sichtung der Lärmkartierung gem. BUB	√
• Bewertung der Lärmsituation	√
• Herausarbeitung von Belastungsstufen und Maßnahmenschwerpunkten	√
• Prüfung vorhandener Vorschläge und ergänzender Maßnahmenstrategien	√
• Entwicklung von Prioritäten und Handlungsschwerpunkten – Der Lärmaktionsplan	√
• Öffentlichkeitsinformation / Beteiligungsverfahren	√
• Kosten und Umsetzung	√

Tab. 3.1 Vorgehen bei der Bearbeitung des Lärmaktionsplanes Stadt Wiehl

4 Analyse der Lärmbelastung

Die Berechnung der Lärmkarten gemäß BUB wurde durch das LANUV für das Straßennetz der Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen durchgeführt. Das Untersuchungsnetz der Stadt Wiehl umfasst die BAB 4, die Bundesstraße B 256 sowie die Landesstraßen L 305, L 321 und L 336.

Wichtige verkehrliche Kennwerte, die in der Berechnung der Lärmkarten des LANUV verwendet wurden, wie bspw. Verkehrsmengen (DTV – Kfz/24 h) und zulässige Höchstgeschwindigkeiten, sind den Abb. 4.1 und Abb. 4.2 zu entnehmen. Weitere Informationen zu den verkehrlichen Eingangsdaten sind auch im Internet auf der Seite des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) abrufbar.¹¹

Verkehrsmengen

Die vom LANUV berücksichtigten Verkehrsmengen, die auf der Hochrechnung der Straßenverkehrszählung (SVZ) aus dem Jahr 2015 beruhen, da die SVZ 2020 pandemiebedingt verschoben werden musste, bilden die tatsächliche Situation teilweise ungenau ab. Es ist zu beachten, dass bei der SVZ längere Straßenabschnitte abgebildet werden, die lokal auftretende Verkehrsbeziehungen nicht darstellen können. Die Verkehrsmengen können daher abschnittsweise höher liegen.

In einigen Abschnitten der L 336 wurde das Verkehrsaufkommen, welches der Lärmkartierung als Eingangswert zu Grunde liegt, im Vergleich zur Straßenverkehrszählung 2021 sowie zu durch die Stadt Wiehl im Jahr 2024 durchgeführten Verkehrserhebungen unterschätzt. Dies gilt beispielsweise für die Abschnitte zwischen L 336 (Bielsteiner Straße) und L 341 (Alperbrück) sowie der Oberwiehler Straße östlich der L 350 (Dörner Straße), in denen von einer Erhöhung der Verkehrsmenge um etwa 50 % ausgegangen werden kann.

Die Lärmkarten mit den Flächen- und Fassadenpegeln sind exemplarisch gemäß dem L_{night} in den Abb. 4.3 sowie Abb. 4.4 dargestellt. Fassadenpegel beschreiben die Lärmpegel an der Außenfassade von Wohngebäuden.

¹¹ <https://www.umgebungslaerm.nrw.de/>

Die Ergebnisse der Lärmkartierung bzw. die eigene Betroffenheit können online¹² auf der Seite des MUNV öffentlich frei zugänglich eingesehen werden.

Die Anzahl der durch Straßenlärm Betroffenen ist der Tab. 4.1 unterteilt nach Pegelklassen zu entnehmen. Aufgrund der Änderung des Berechnungsverfahrens (vgl. Kap. 2.2) sind die Belastetenzahlen deutlich größer gegenüber der 3. Stufe.

Lärmindex Straßen- verkehrs- lärm	Bereich in dB(A)	Anzahl der Belasteten (3. Stufe)	Anzahl der Belasteten (4. Stufe)
DEN		gem. Lärm- kartierung 2018	gem. Lärm- kartierung 2022
	über 55 – bis 60	911	2.369
	über 60 – bis 65	416	1.183
	über 65 – bis 70	118	406
	über 70 – bis 75	23	127
	über 75	3	11
NIGHT			
	über 50 – bis 55		
	über 55 – bis 60	599	1.187
	über 60 – bis 65	119	566
	über 65 – bis 70	13	110
	über 70	3	11

*Tab. 4.1: Belastetenzahlen durch Straßenverkehrslärm nach Pegelklassen
– Hauptverkehrsstraßennetz¹³*

Entsprechend § 4 Abs. 4 Nr. 9 der 34. BImSchV enthalten die Lärmkarten auch tabellarische Angaben über gesundheitliche Auswirkungen und Belästigungen. Diese betreffen Abschätzungen der Anzahl der Fälle ischämi-

¹² <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>

¹³ https://www.gis.nrw.de/arcgis/rest/services/umwelt_laerm/stufe4/MapServer/2/280/attachments/236

scher Herzkrankheiten, starker Belästigungen und starker Schlafstörungen auf Basis von Expositions-Wirkungs-Beziehungen.

Die Ermittlung erfolgt entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen. Diese basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ veröffentlichte und gelten für ausreichend große, repräsentative Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht repräsentativ.¹⁴

Anzahl Fälle ischämische Herzkrankheiten	Anzahl Fälle starker Belästigung	Anzahl Fälle starker Schlafstörung
1	639	112

Tab. 4.2: Angaben zu gesundheitlichen Auswirkungen und Belästigungen

¹⁴https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/larmschutz/eu_umgebungslarm/aktuelle_kartierungsergebnisse/aktuelle-kartierungsergebnisse-157342.html

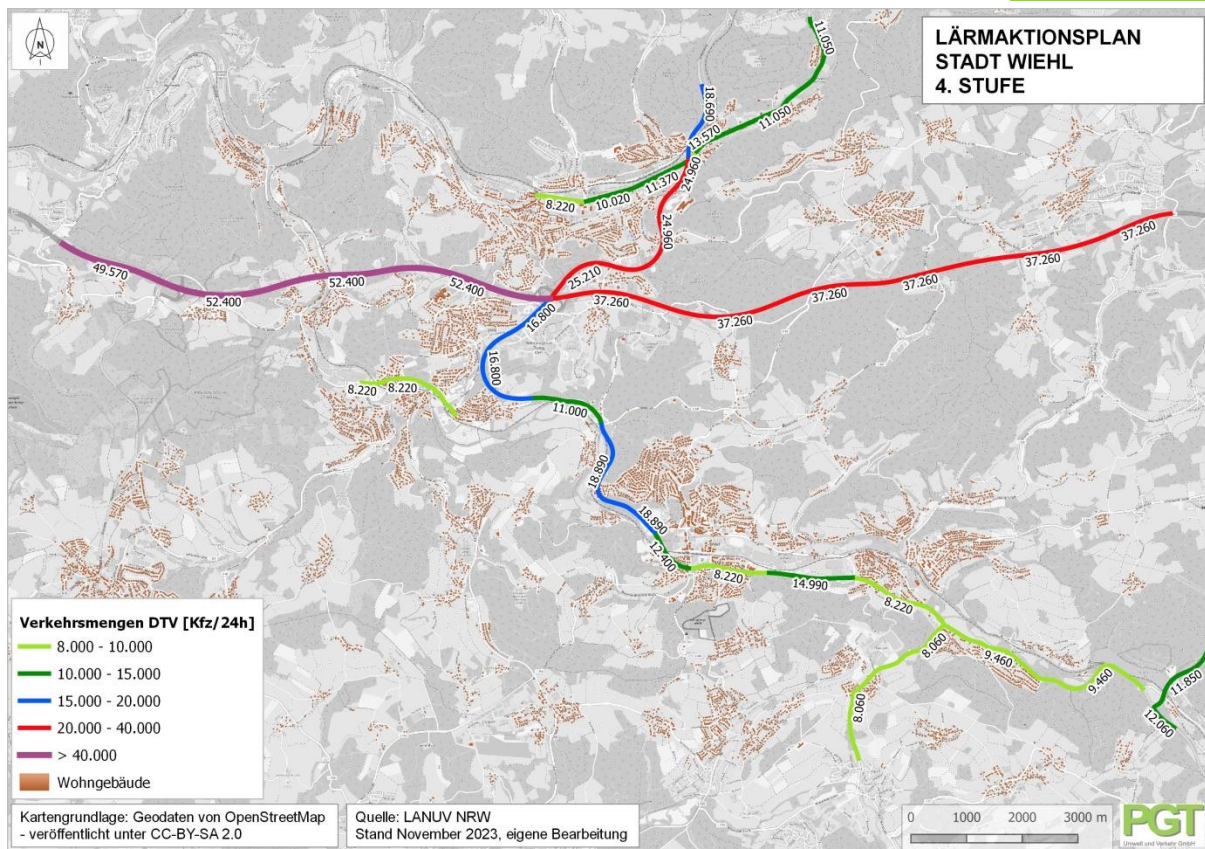


Abb. 4.1 Verkehrsmengen DTV [Kfz / Tag]

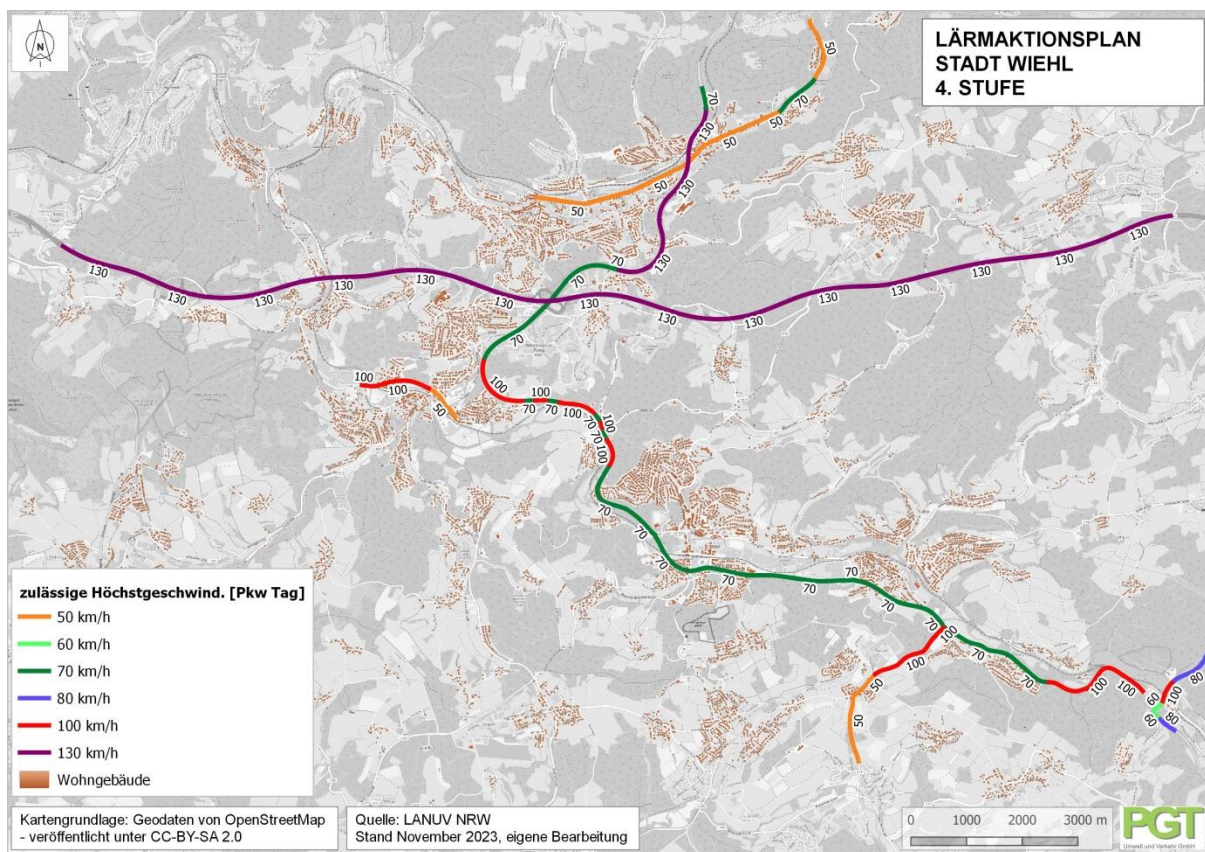


Abb. 4.2 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten [Pkw / Tag]

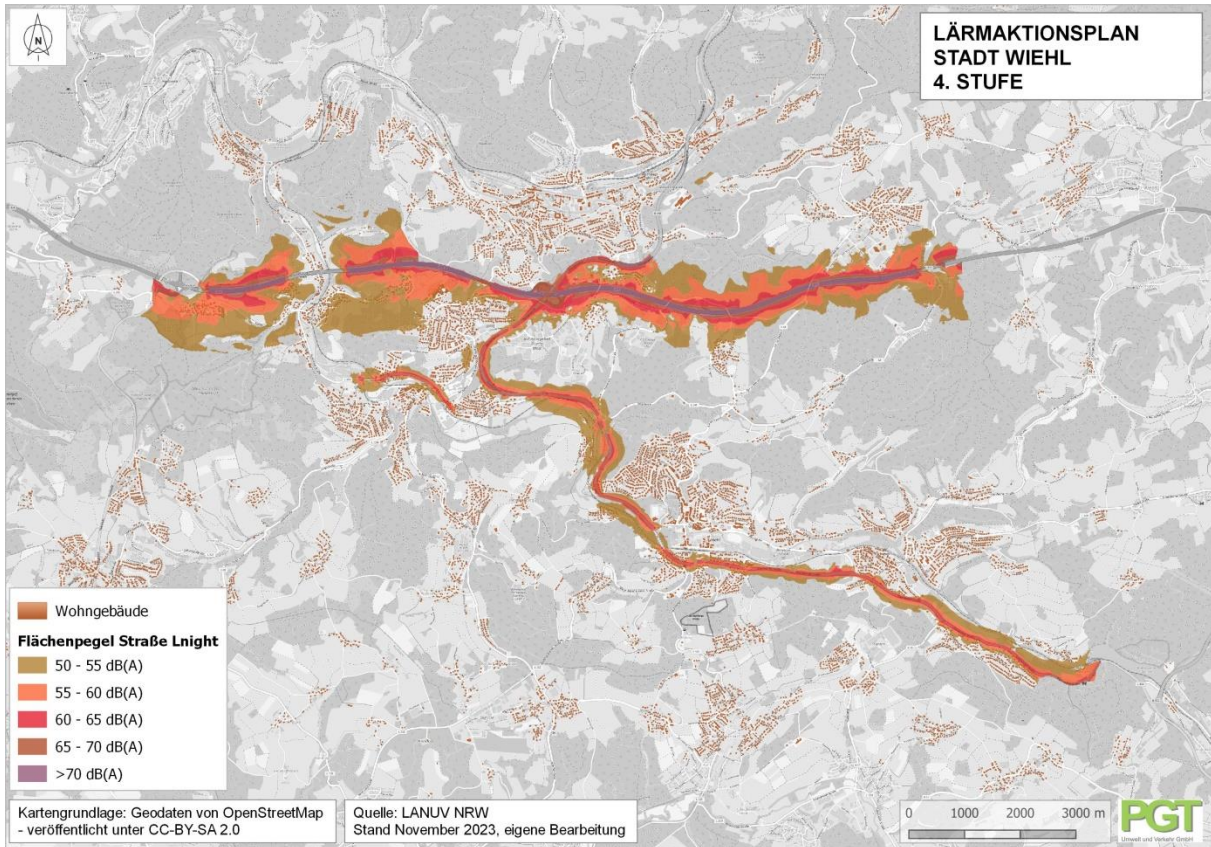


Abb. 4.3 Schallimmissionen Straßenlärm (Flächenpegel, Lnight)

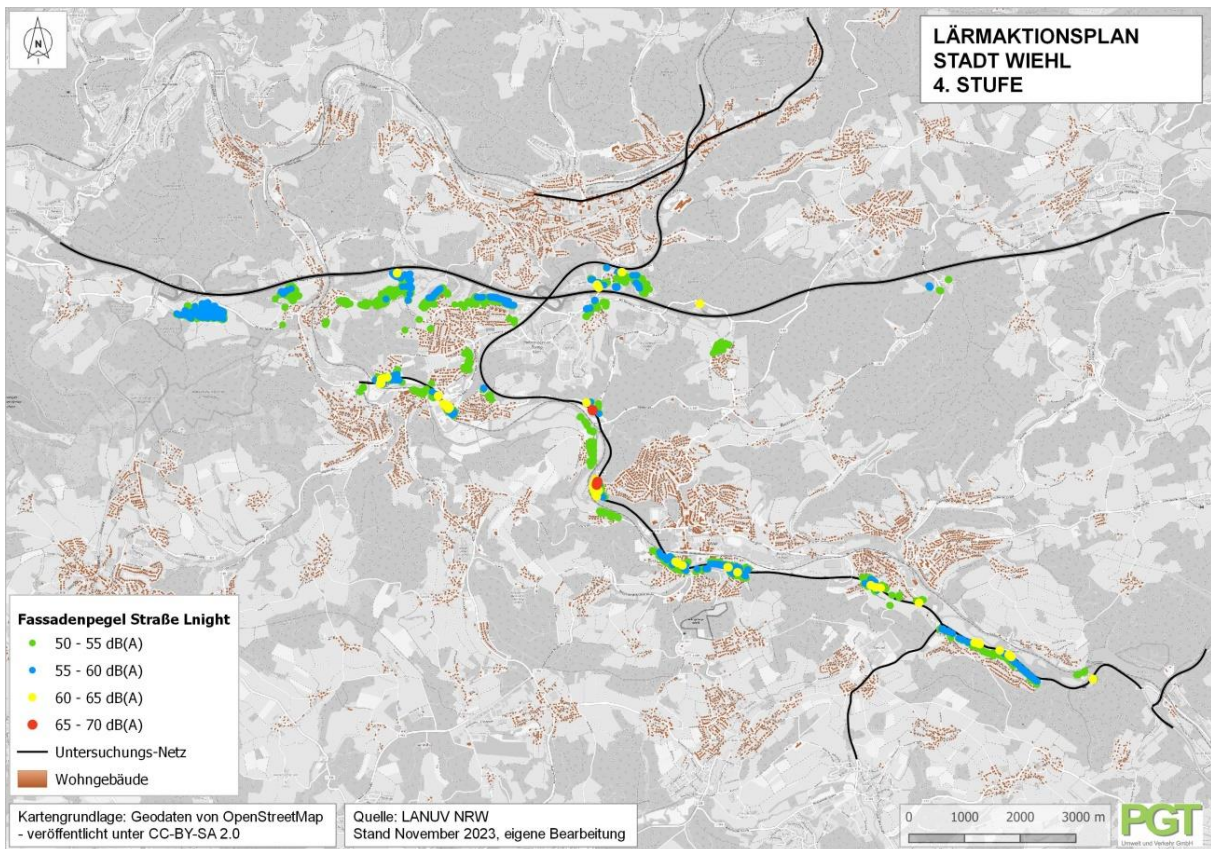


Abb. 4.4 Schallimmissionen Straßenlärm (Fassadenpegel, Lnight)

5 Bewertung der Lärmsituation in Wiehl

Die Bewertung der Lärmsituation für die Stadt Wiehl bezieht sich auf die Lärmkartierung gem. EU-Umgebungslärmrichtlinie, die 2022 fertiggestellt wurde. Aufgrund der in Kap. 4 beschriebenen teilweise fehlerhaften verkehrlichen Eingangsdaten im Berechnungsnetz wird auch eine gutachterliche Einschätzung der Lärmsituation auf Basis vorliegender Verkehrsmengen und der bestehenden städtebaulichen Situation (Wohnnutzung, Wohndichte etc.) berücksichtigt.

Für die Stadt Wiehl werden aufgrund der Rechenungenauigkeiten bei der Lärmkartierung Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A) (L_{den}/L_{night}) vorgeschlagen, die jeweils 5 dB(A) unter den in Kap. 2.4 genannten Werten liegen. Damit sind Ungenauigkeiten bei der Abgrenzung der Pegelklassen ausgeschlossen.

Aufgrund der besonderen Bedeutung der Nachtruhe wurde schwerpunktmäßig eine Bewertung der nächtlichen Lärmbelastung gemäß des Lärmindez L_{night} durchgeführt. Die Straßenabschnitte bzw. Bereiche, die oberhalb des genannten Auslösewertes > 55 dB(A) nachts liegen, werden vertiefend untersucht.

Die Lärmkartierung in Wiehl zeigt eine vergleichsweise hochbelastete Situation im Bereich der L 321 und L 336 sowie abschnittsweise der BAB 4. Die genannten Straßen weisen im Stadtgebiet Belastungen mit > 60 dB(A) gemäß L_{night} auf.

Die Belastungsbereiche mit Angabe der Belastungsklassen in dB(A) ist der Abb. 4.4 mit Darstellung der Fassadenpegel zu entnehmen. Auslösewerte, die eine Lärmaktionsplanung erforderlich machen, werden an verschiedenen Stellen erreicht.

Die „HotSpots“ gem. der vorliegenden Lärmkartierung im Einzelnen:

- Im Zuge der L 321 (Bielsteiner Straße) zwischen Im Hänchen und Zur Zippelgosse sowie Im Stiefen und Höhenweg werden Lärmpegel von über 60 dB(A) nachts erreicht.
- Die L 336 im Abschnitt Altklef Nord und Altklef Süd weist eine Lärmbelastung von über 60 dB(A) L_{night} bzw. an einzelnen Wohnhäusern auf der Ostseite der Straße von über 65 dB(A) L_{night} auf.

- Im weiteren Verlauf der L 336 (Oberwiehler Straße) zwischen Brucher Straße und Bahnhofstraße, östlich der Kampstraße sowie K 15 bis Perker Straße werden Fassadenpegel an den Wohnhäusern von 55 dB(A) bzw. vereinzelt von 60 dB(A) L_{night} berechnet.
- Auch im Zuge der L 336 im Abschnitt Homburger Straße bis Neuwiehler Straße wird eine Lärmbelastung von über 55 dB(A) gemäß L_{night} festgestellt. Durch ein etwa 50 % höheres Verkehrsaufkommen erhöht sich die Lärmbelastung um etwa 1-2 dB(A).
- Im Zuge der BAB 4 liegt die Lärmbelastung in verschiedenen Abschnitten bei über 55 dB(A) nachts.
- Aufgrund des Höhenunterschieds und der rechnerisch abschirmenden Schallausbreitung der Wiehltal-Brücke bzw. weiterer Brücken im Zuge der BAB 4 wurden in diesen Bereichen keine Lärmpegel ermittelt.

6 Lärminderungsstrategien und –potenziale

6.1 Stellung der LAP

Die Lärmaktionsplanung ist eine querschnittsorientierte Planung, die integrativ und ämterübergreifend ausgeführt werden sollte. Entscheidend für den Erfolg der Lärminderung ist die Integration der Aussagen des Lärmaktionsplanes in das gesamte Verwaltungshandeln und die schrittweise Umsetzung der aufgezeigten Maßnahmen. Planung, Finanzierung und Anordnung bzw. Reduzierung der Lärmierungsmaßnahmen erfolgen durch verschiedene Träger. Aufgrund der Verpflichtung der EU, alle fünf Jahre eine Fortschreibung durchzuführen, ist die Lärmaktionsplanung als kontinuierlicher Prozess zu verstehen.

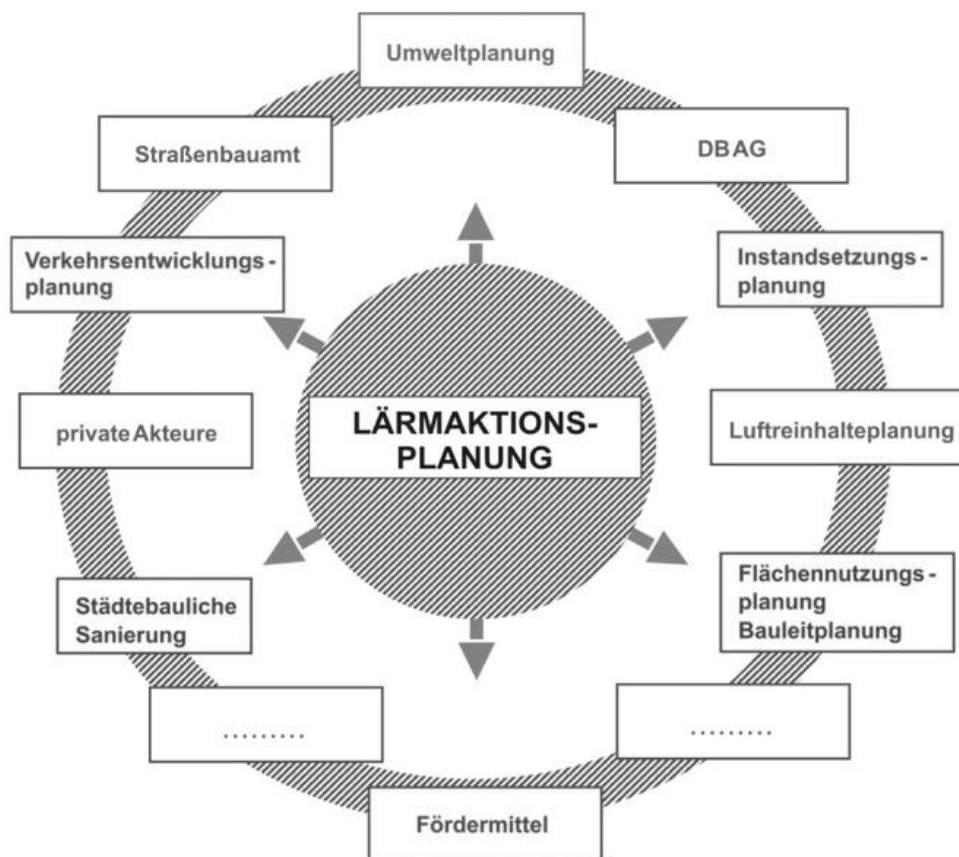


Abb. 6.1: Querschnittsorientierte Stellung der Lärmierungsplanung im kommunalen Planungsprozess ¹⁵

¹⁵ PGT Umwelt und Verkehr, Hannover, in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Richter-Richard, Aachen, Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA), Handbuch Lärmaktionspläne Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung, Dessau-Roßlau, Texte 81/2015

Bei der Aufstellung und Umsetzung des Lärmaktionsplanes wird dem Schutz der Nachtruhe oberste Priorität eingeräumt. Lärm beeinträchtigt den Schlaf und vermindert die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit.

6.2 Strategien der Lärmaktionsplanung

Die wesentlichen Strategien zur Lärmvermeidung werden als die „vier V“ zusammengefasst und umfassen die in Abb. 6.2 aufgeführten Punkte. Sie werden ergänzt um Maßnahmen zur Stärkung der Robustheit der Straßenräume, die aufgrund der Verkehrsbedeutung nicht alle ruhig bzw. leise sein können.



Abb. 6.2: Strategien der Lärminderungsplanung

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind solche Festsetzungen zu treffen, die die Bedingungen für eine städtebauliche Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen bspw. durch abschirmende Bauten oder veränderte Wohnungsgrundrisse weiter verbessern.

Strategisch sollen kurzfristig wirksame Maßnahmen (5-Jahres-Zeitraum) und mittel- bis langfristige Maßnahmen aufgeführt werden.

6.3 Handlungsfelder und Maßnahmen

Basis der verkehrlichen Maßnahmenansätze sind:

⇒ Verkehrsvermeidung

Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV

- ⇒ **Verkehrsverlagerung**
Ggf. mittel- bis langfristig Verlagerung von Kfz-Verkehren
- ⇒ **Verringerung der Kfz-Fahrgeschwindigkeiten**
Kfz-Fahrgeschwindigkeiten auf niedrigem Niveau bedeuten niedrige Lärm- und Abgasimmissionen. Insbesondere soll die Fahrgeschwindigkeit nachts reduziert werden, um den Schutz der Nachtruhe zu gewährleisten
- ⇒ **Verstetigung des Verkehrsflusses**
Verbesserte Verkehrsabwicklung durch Veränderung der Fahrbahnquerschnitte, Anlage von Kreisverkehren etc.
- ⇒ **Straßenraumgestaltung**
Gestalterische Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrs- und der Lärmsituation innerhalb des Straßenraums, insbesondere in Bereichen mit hoher Nutzungsintensität (Geschäftsbereiche, Bereiche mit hohem Fuß-/Radverkehrsaufkommen) sind sinnvoll. Die Wirkungsweise verkehrsdämpfender Maßnahmen im Straßenraum zur Reduzierung der Lärmimmissionen ist hinreichend nachgewiesen.
- ⇒ **Vergrößerung des Abstands zur Fahrbahn**
Maßnahmen zur Abstandsvergrößerung wie bspw. Radfahrstreifen, Schutzstreifen für Radfahrer etc. bzw. ergänzende Parkstreifen
- ⇒ **Verbesserung der Fahrbahnbeläge**
Sanierung von Fahrbahnbelägen, Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge im Zuge von Sanierungsarbeiten bei hochfrequentierten Straßen unter Beachtung der technischen Regelwerke und der finanziellen/wirtschaftlichen Auswirkungen

Hierzu eignen sich bspw.:

- Für Geschwindigkeiten – 50 km/h:
 - Splittmastix (optimierte Mischung mit Lärmvorteilen (~ 2 dB(A)) gegenüber Standardbelägen),
 - DSH-V-Belag (dünne Schichten in Heißeinbau auf Versiegelung) (Lärminderung bis zu ~ 2 - 4 dB(A))
 - LOA 5D: modifizierter Splittmastix mit geänderter Mikrotextur (Lärminderung bis zu ~ 2 - 4 dB(A)),

- SMA LA 0/8 mit im Vergleich zu herkömmlichem SMA 0/8 höherem Hohlraumgehalt (Lärminderung ~ 2 -3 dB(A))
- Für Geschwindigkeiten > 70 km/h:
 - OPA / ZWOPA mit hohem Hohlraumgehalt der Asphaltdecke: zweischichtiger offenporiger Asphalt besteht aus einer oberen Schicht mit einer relativ feinen Körnung eine zweiten, gröber gekörnten Schicht, die größere akustisch wirksame Hohlräume besitzt (Lärminderung bis zu > ~ 5 dB(A), im Neuzustand bis zu ~ 10 dB(A)).

⇒ **Öffentlichkeitsarbeit**

Anleitung zu lärminderndem Verhalten,
Geschwindigkeitsanzeigen

6.4 Leitlinien bei der Maßnahmenwahl

Eine Kombination von Maßnahmen ist sinnvoll. Die Gesamtwirkung ergibt sich aus der ergänzenden Wirkung verschiedener Einzelmaßnahmen.

Der Schwerpunkt soll auf örtliche Maßnahmenansätze gelegt werden, die Lärmauswirkungen vor Ort spürbar verringern.

Lärmverlagerungen in lärmempfindliche Bereiche sind zu vermeiden.

Die Lärminderungswirkung von Maßnahmen wird subjektiv oft stärker empfunden, als ihre rechnerische Ermittlung aussagt. Entsprechende Erfahrungswerte werden bei der Auswahl der Maßnahmen berücksichtigt.

7 Handlungskonzept zum Lärmaktionsplan

7.1 Vorhandene bzw. geplante Maßnahmen

Sanierung der L 336

Im Frühjahr 2024 plant Straßen.NRW die Sanierung eines Abschnitts der Landstraße L 336 zwischen der Straße Alperbrück (L 341) und der Hauptstraße. Im Rahmen dieser Maßnahme soll der bestehende Straßenbelag durch Asphaltbeton ersetzt werden.

Mobilitätskonzept WiehlMobil

Das Mobilitätskonzept in Wiehl ist ein strategischer Plan, der in den nächsten Jahren detailliertere Konzepte und Teilstrategien inspirieren soll. Das Ziel ist eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung, um die Lebensqualität zu verbessern und die Stadt attraktiver zu machen. Dabei liegt ein Schwerpunkt auf der Förderung und Verbesserung von öffentlichem Nahverkehr, Rad- und Fußverkehr, um den Verkehr effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten.

7.2 Maßnahmenvorschläge

In Abhängigkeit der Konfliktschwere und der Priorisierung wurden für die Maßnahmenswerpunkte bzw. „Hot Spots“ Maßnahmenvorschläge ausgearbeitet (Kap. 516).

In der Stadt Wiehl sind kurz- bis mittelfristig nennenswerte Verkehrsverlagerungen nicht zu erwarten. Daher sind insbesondere Maßnahmen zur Verlangsamung, Verstetigung und Dämpfung des bestehenden Verkehrs sowie Maßnahmen zur Förderung der Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV zur mittel- bis langfristigen Änderung der Verkehrsmittel und zur Reduzierung von Kfz-Fahrten insbesondere im Verkehr zu ergreifen.

BAB 4

Wiehltalbrücke

Aus statischen Gründen können Lärmschutzwände im Zuge der Wiehltalbrücke nicht angebracht werden. Ggf. ist zu prüfen, ob das vorhandene Gitter durch geeignete Materialien geschlossen werden kann.

Die im LAP 3. Stufe vorgeschlagene Reduzierung der zul. Geschwindigkeit im Bereich der Wiehltal-Brücke auf 80 km/h soll fortgeschrieben werden.

Die Realisierungsmöglichkeiten Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der Brücke umzusetzen, werden durch den Baulastträger geprüft.

Hunstigtalbrücke¹⁶

Die Autobahn GmbH führt zurzeit eine Instandsetzung und Verstärkung der Brücke Hunstigtal durch, die bis Ende 2025 abgeschlossen sein soll. In dem Zusammenhang werden auf den Brückenkappen neue Lärmschutzwände errichtet und als Fahrbahnbelag soll lärmarmere Splittmastixasphalt verwendet werden. Die Maßnahmen werden zu einer Lärmreduzierung im Bereich der Hunstigtalbrücke führen.

L 321

Im Zuge der L 321 in Bielstein wird im Zuge von Sanierungsarbeiten der Einbau von lärminderndem Fahrbahnbelag vorgeschlagen

Verschiedene dämpfende Maßnahmen wie Fahrbahnteiler sowie ein Kreisverkehrsplatz sind im Abschnitt östlich der Bielsteiner Straße bereits vorhanden. Zudem wird zur weiteren Homogenisierung der Verkehrsabläufe vorgeschlagen, die Mittelmarkierung zu entfernen.

L 336

Altklef

Die Maßnahmen des LAP 3. Stufe im Bereich des Ortsteils Altklef sollen fortgeschrieben werden. Durch Straßen.NRW ist im Rahmen der Sanierung der Einbau von Asphaltbeton vorgesehen. Es sollte dringend geprüft werden, ob ein Fahrbahnbelag, der eine deutlich lärmindernde Wirkung aufweist, zumindest im angebauten Bereich eingebracht werden kann.

Zusätzlich sollte in dem Bereich der Bebauung die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h geprüft werden. Die Fahrgeschwindigkeiten sollten mit Hilfe von Kontrollen überwacht bzw. der Einbau eines Geschwindigkeitsdisplays überlegt werden, um die Spitzen-Geschwindigkeiten zu reduzieren.

Wiehl

Auch im weiteren Verlauf der L 336 auf Höhe der Hot Spot Bereiche sollten im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen lärmindernde Fahrbahnbeläge eingebracht werden.

¹⁶ <https://www.autobahn.de/die-autobahn/projekte/detail/a4-verstaerkung-und-instandsetzung-der-bruecke-hunstigtal#uebersicht>

Es sollte zudem die Temporeduzierung auf 50 km/h nachts geprüft werden.

Oberwiehl

Im Zuge der L 336 auf Höhe Oberwiehl sollte bei einer Sanierung der Straße lärmindernder Fahrbahnbelag eingebracht werden.

Es wird empfohlen, die bestehenden Lärmschutzwände in Bezug auf eine Erhöhung bzw. Verlängerung zu prüfen. In den Bereichen, in denen keine Lärmschutzwand realisiert werden kann, wird vorgeschlagen die Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h zumindest nachts zu prüfen.

Mühlenau

Auch im Bereich von Mühlenau sollte bei einer Sanierung lärmindernder Fahrbahnbelag eingebracht werden. Zudem sollte die Anordnung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h geprüft werden.

Zur Verstetigung des Verkehrsflusses sowie zur Verbesserung der Querungssituation sollte der Einbau von Fahrbahnteilern auf Höhe der Remperger Straße sowie zur Ortseingangsgestaltung auf Höhe der Perker Straße untersucht werden.

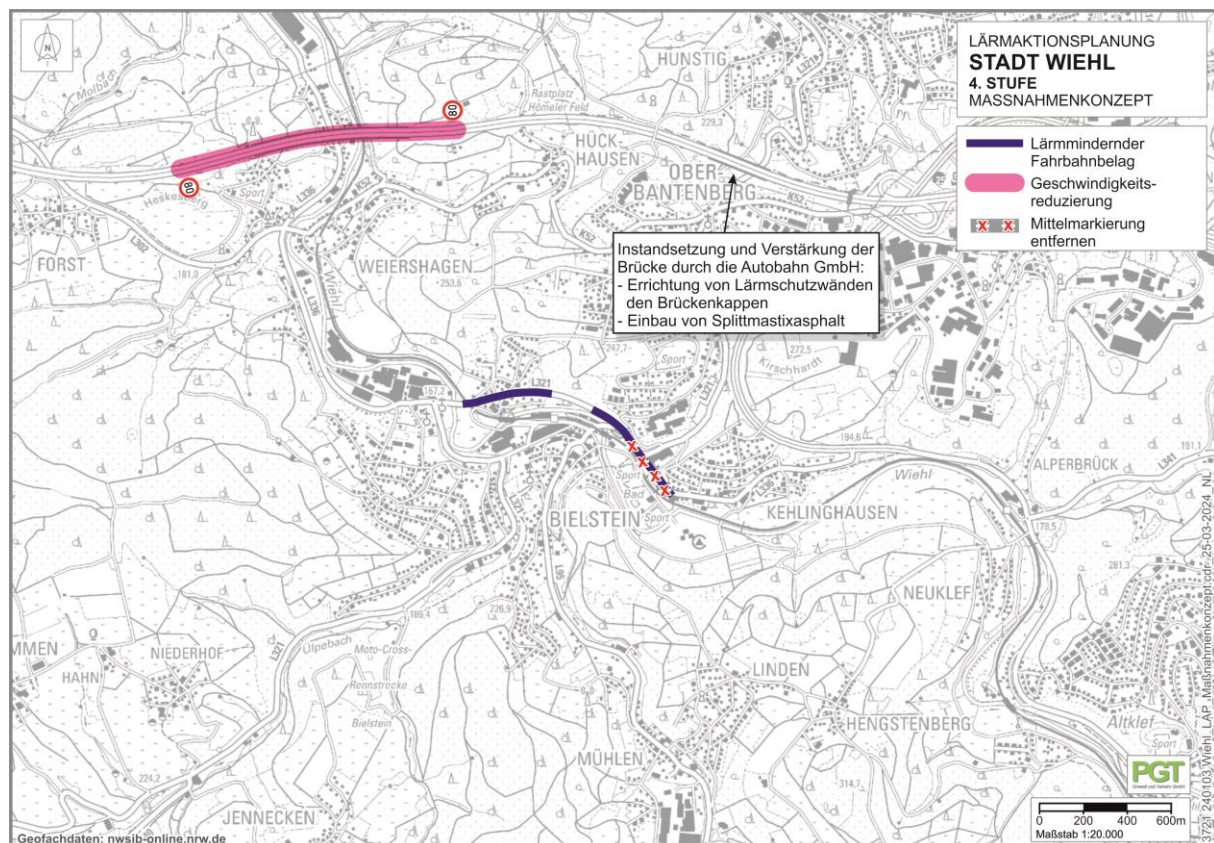


Abb. 7.1: Maßnahmenkonzept Weiershagen und Bielstein

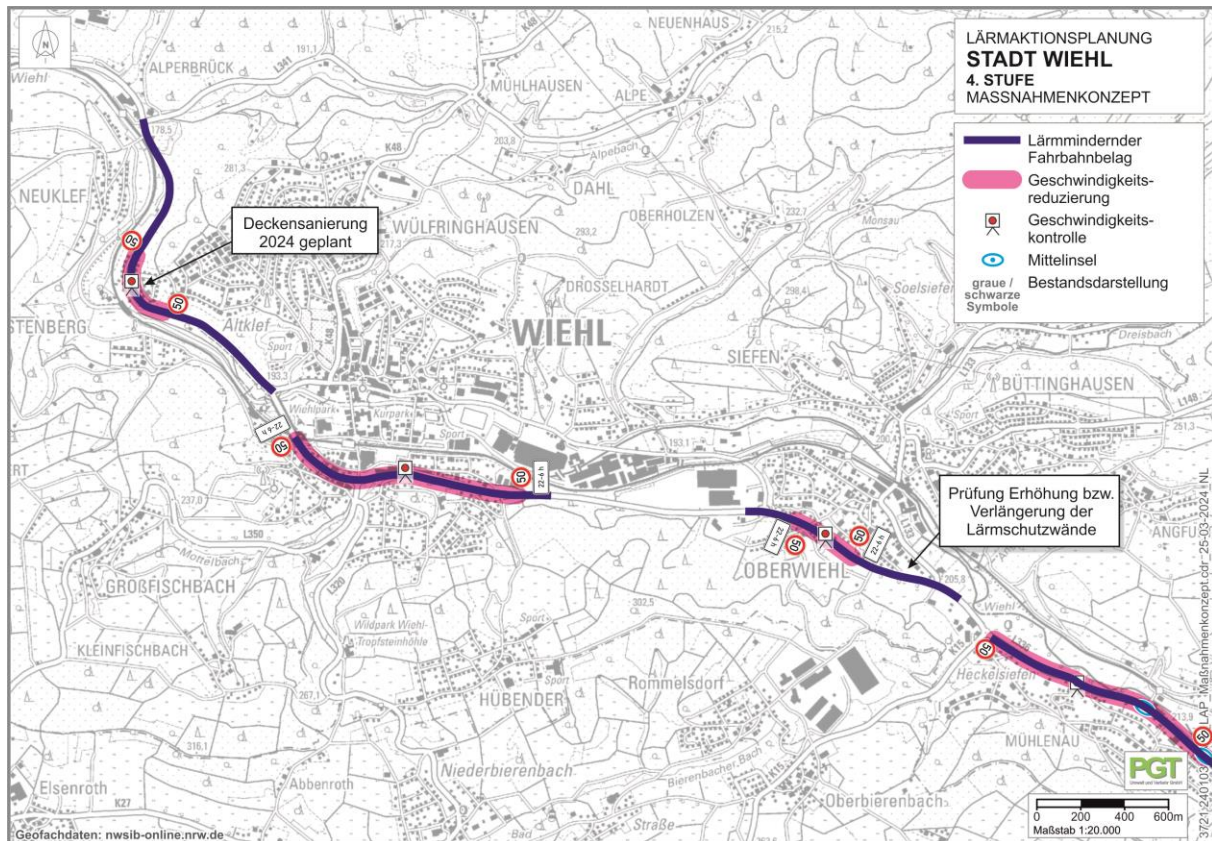


Abb. 7.2: Maßnahmenkonzept Altklef, Wiehl, Oberwiehl, Mühlenu

Förderung des Fuß- und Radverkehr

Um eine mittelfristige Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu erreichen, sollte die Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch durchgehende, komfortable und sichere Infrastruktur konsequent weiterverfolgt werden.

Ein Baustein stellt das derzeit in der Bearbeitung befindliche Mobilitätskonzept dar, welches nach Abschluss sukzessive umgesetzt werden sollte.

Passive Lärmschutzmaßnahmen

Unabhängig von den Aktivitäten der Stadt Wiehl hat jeder stark von Lärm betroffene Anwohner als Privatperson die Möglichkeit, einen formlosen Antrag auf lärmtechnische Berechnungen an den Straßenbaulastträger Straßen.NRW zu stellen. Diese lärmtechnischen Berechnungen basieren auf den „Richtlinien für Lärmschutz an Straßen“ (RLS-19), also auf nationalem Recht. Bei Überschreitungen von $L_{den} > 70 \text{ dB(A)}$ und / oder $L_{night} > 60 \text{ dB(A)}$ (Richtwerte für Wohngebiete) kann nach Einzelfallprüfung eine freiwillige Leistung (des Bundes oder des Landes) im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gewährt werden, die bis zu 75 % der Kos-

ten für die am Gebäude durchgeführten Schalldämmmaßnahmen betragen kann. Der privat zu erbringende Eigenanteil von 25 % der Baukosten wird den Betroffenen als allgemeine Verbesserung der Bausubstanz zugerechnet.

Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit kann zur Verkehrsvermeidung durch Umstieg auf den ÖPNV, zu „lärmarmem“ Verhalten etc. beitragen. Öffentlichkeitswirksame Aktionen oder Flyer zu lärmarmem Verhalten sowie Auswirkungen von Lärmbelastung sind sinnvoll. Denkbar ist bspw. auch die Durchführung von „Dialog-Foren“ bei konkreten Anlässen, wie bei Lärmbelastungen durch Veranstaltungen, etc.

7.3 Verantwortung der Baulastträger

Straßen.NRW ist als Baulastträger zuständig für die Bundes- und Landesstraßen, die Autobahn GmbH für die Bundesautobahnen.

Eine Umsetzung der Maßnahmen seitens des zuständigen Baulastträgers aus der 3. Stufe erfolgte nicht. Eine Berücksichtigung der im LAP 4. Stufe beschlossenen Maßnahmen durch die für die Umsetzung zuständigen Behörden Straßen.NRW und die Autobahn GmbH ist anzustreben.

Insofern sollte frühzeitig eine Abstimmung zwischen der Stadt Wiehl und der zuständigen Behörde zu den vorgeschlagenen Maßnahmen gesucht werden, in der das weitere Vorgehen besprochen wird. Im Rahmen der Beteiligung der TÖB nehmen die Baulastträger zudem Stellung zu den Inhalten des LAP.

8 Wirkungen

Gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz sollen in den Aktionsplänen Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der Betroffenen enthalten sein.

Einige der vorgeschlagenen Maßnahmen, insbesondere zur Förderung des Radverkehrs haben Wirkungen, die sich räumlich nicht konkret verorten lassen. Einige der Wirkungen von Maßnahmen, die im Lärmaktionsplan aufgeführt sind, lassen sich hingegen grob in ihrer lokalen Wirkung abschätzen (vgl. Tab. 8.1). Es bleibt der konkreten Maßnahmenumsetzung vorbehalten, die Wirkungsabschätzung weiter zu präzisieren.

Die Reduzierung der Betroffenzahlen im Straßenverkehr wird nach Abstimmung der im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen abschnittsbezogen abgeschätzt und in Tab. 8.2 dargestellt.

Die Berechnung der Betroffenzahlen und die Abschätzung der Veränderungen erfolgen auf Basis der BUB-Berechnungen, die für die Beurteilung EU-weit verbindlich sind.

Maßnahmen	Lärmminderung (Mittelungs-/ Max.pegel) bis zu 12 dB(A)	flankierende Wirkungen			
		Luftschadstoff- (Feinstaub-)minderung	Verkehrssicherheit	Gestaltung	Freiraumnutzung
LKW-Lenkung					
Sperrung für den Schwerverkehr		x	x	x	x
Kfz-Verlagerung					
Reduzierung der Verkehrsmengen um 50 % und mehr		x	x		
Erneuerung Fahrbahnbelag					
Austausch Kopfsteinpflaster gegen Asphalt bei 30 km/h		x		(*)	
Austausch Kopfsteinpflaster gegen Asphalt bei 50 km/h		x			
Lärmmindernder Asphalt		x			
Geschwindigkeitsreduzierung					
Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h		x	x		x
Geschwindigkeitsreduzierung für den Schwerverkehr > 7,5 to von 50 km/h auf 30 km/h		x	x		
Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 40 km/h		x	x		
Geschwindigkeitskontrolle		x	x		
Verstetigung der Fahrgeschwindigkeit		x	x		
Straßenraumgestaltung					
Verdoppelung des Abstandes zur Lärmquelle		x		x	x
Anlage eines Radfahrstreifens			x		
Einziehung des rechten Fahrstreifens		x		x	x
Abschirmung durch parkende Fahrzeuge		x		x	
Querungsstellen und Mittelinseln		x	x	x	x
Gestaltung, Straßenraumbegrünung z.B. Baumtor	subjektiv	(*)		x	x
Rasengleise				x	
Ersetzen von Lichtsignalanlagen durch Kreisel		x	x	x	

x = Wirkung vorhanden (*) = positive Wirkung möglich

Tab. 8.1: Wirkung von Maßnahmen zur Lärmminderung
(eigene Zusammenstellung PGT)

Lärmindex	Bereich in dB(A)	Anzahl der Belasteten 2022* gemäß Lärmkartierung	Anzahl der Belasteten nach Umsetzung Maßnahmen LAP
DEN	über 55 – bis 60	2.400	2.230
	über 60 – bis 65	1.200	1.180
	über 65 – bis 70	400	190
	über 70 – bis 75	100	40
	über 75	0	0
Night	über 50 – bis 55		
	über 55 – bis 60	1.200	330
	über 60 – bis 65	600	40
	über 65 – bis 70	100	3
	über 70	0	0

* 0-Werte rundungsbedingt (Auf-/ Abrundung auf 10er Stellen)

Tab. 8.2: Belastetenzahlen nach Pegelklassen – Reduzierung der Betroffenenanzahlen im Straßenverkehr

9 Ruhige Gebiete

Die Kennzeichnung und Erhaltung von ruhigen Gebieten sind Bestandteile des Lärmaktionsplans. Jedoch gibt es keine festgelegten Grenzwerte oder verbindliche Kriterien zur Definition von ruhigen Gebieten. Gemäß § 47a Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) erfolgt eine Unterscheidung zwischen "öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraumes" und "ruhigen Gebieten auf dem Land". Gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG wird hervorgehoben, dass Lärmaktionspläne auch das Ziel haben, ruhige Gebiete vor einer Zunahme von Lärm zu schützen. Demnach dürfen durch die Umsetzung von Maßnahmen im Lärmaktionsplan keine zusätzlichen Lärmbelastungen entstehen.

Die Stadt Wiehl sollte im weiteren Verfahren die Ausweisung von ruhigen Gebieten prüfen und bis zur nächsten Stufe der Lärmkartierung hierzu Vorschläge abstimmen. Im Stadtgebiet gibt es zahlreiche Wald- bzw. Landschaftsschutzgebiete, die in weiten Teilen der Erholung dienen und sich somit als ruhige Gebiete eignen.

Anzustreben ist zunächst, die „unverbindliche“ Einführung als „ruhiges Gebiet“ im Rahmen des anvisierten kontinuierlichen Monitoring- und Umsetzungsprozesses als besondere Prüfgröße einer Lärmverträglichkeit Einzelfall bezogen sorgfältig abzuwägen.

In den „ruhigen Gebieten“ sollten ein Mittelungspegel von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts als Zielwerte gelten. Die Zielwerte sind aufgrund des besonderen Schutzstatus der „ruhigen Gebiete“ in Anlehnung an die Grenzwerte der 16. BImSchV¹⁷ für Wohngebiete gewählt worden.

Vorrangig sind „ruhige Gebiete“ Bereiche, die der Erholung dienen, und Bereiche, die einem hohen Schutzstatus unterliegen. Auch die Sicherung und Vernetzung der Naherholungsbereiche (bspw. die Landschafts- und Naturschutzgebiete) sollten ein wichtiges Ziel sein.

¹⁷ Die Stadt Wuppertal hat bspw. für „ruhige Gebiete“ mit 50 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts noch niedrigere Zielwerte festgelegt.

10 Kostenschätzung

Die vorläufige Kostenschätzung für Einzelmaßnahmen des Lärmaktionsplanes (Auswahl) ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Bereich/Abschnitt	Maßnahme	Kosten (netto in €) / Einheit
BAB 4, L 336	Geschwindigkeitskonzept / Beschilderung	ca. 500 € je Schild
L 321, L 336	Lärmmindernder Fahrbahnbelag	bei Umsetzung im Zuge anstehender Sanierungsmaßnahmen (bis zu 10-20% teurer als herkömmlicher Splittmastixasphalt)
L 336	Entfernen Mittelmarkierung	ca. 10 € / lfd. m
L 336	Fahrbahnteiler	jeweils ca. 50.000 – 150.000 €
L 336	Dialog-Display	ca. 2.500 – 5.000 € je Display (zzgl. Tiefbau)

Tab. 10.1: Vereinfachte Kostenübersicht

11 Fazit

Die Lärmkartierung in der Stadt Wiehl zeigt eine vergleichsweise belastete Situation im Zuge der BAB 4 sowie der L 321 und L 336.

Der Lärmaktionsplan der Stadt Wiehl weist Handlungsstrategien und Maßnahmenempfehlungen für die wesentlichen Belastungspunkte auf. Eine Lärminderung kann vor allem durch

- den Einbau von lärmminderndem Asphalt im Zuge der Belastungsbereiche
- ein Geschwindigkeitskonzept mit Geschwindigkeitsreduzierungen zumindest im Nachtzeitraum sowie Geschwindigkeitskontrollen
- Maßnahmen zur weiteren Dämpfung des Verkehrsflusses erreicht werden.

Für die untersuchten Straßenabschnitte können die vorgeschlagenen Maßnahmen des vorliegenden Lärmaktionsplans 4. Stufe zu einer deutlichen Minderung der Lärmsituation beitragen.

Der vorliegende Endbericht zur Lärmaktionsplanung wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung sowie mit den Trägern öffentlicher Belange (TÖB) abgestimmt und ist am 28.05.2024 vom Rat der Stadt Wiehl beschlossen worden.

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des LAP werden dabei ermittelt und bewertet.

Hannover, 03.06 2024



Dipl.-Ing. Heinz Mazur
- Geschäftsführung -

ANHANG

- I. Stellungnahmen der TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe der Stadt Wiehl
- II. Anregungen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan 4. Stufe der Stadt Wiehl

Anhang I: Stellungnahmen der TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe der Stadt Wiehl

Anregungen TÖB

Nr.	Name / Adresse / Datum	Stellungnahme	Abwägung
1	<p>Autobahn GmbH Deutz-Kalker Straße 18-26 50679 Köln</p> <p>25.04.2024</p> <p>Thomas Frohn Teamleiter Straßen- verwaltung</p>	<p>Zunächst möchten wir darauf hinweisen, dass Umgebungslärmkartierungen für Straßen mit dem von der EU eingeführten Berechnungsmethode BUB berechnet werden. Darüber hinausgehende lärmtechnische Berechnungen für Straßen werden einheitlich mit dem national vorgeschriebenen Rechenvorschrift RLS-19 durchgeführt. Grundlegender Unterschied ist dabei, dass die RLS-19 den Lärm in Tag (06 - 22 Uhr) und Nacht (22 – 06 Uhr) unterteilt. Bei der Erstellung von Umgebungslärmkartierungen wird dagegen der Lärm in Day – Evening – Night zusammenberechnet. Daher berücksichtigen wir beim Lärmaktionsplan die Umgebungslärmkartierung für nachts, die dem national vorgeschriebenen Berechnungsverfahren RLS-19 nahekommt.</p> <p>Die Beurteilung der Verkehrslärmsituation an Bundesfernstraßen hat auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV vom 12.6.1990) und der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR97 vom 2.6.1997) zu erfolgen.</p> <p>Bei der Lärmvorsorge geht es darum, unzumutbare Einwirkungen durch Verkehrslärm beim Neubau oder bei einer wesentlichen Änderung von Straßen (z. B. Ausbau) zu vermeiden. Wenn die lärmtechnischen Untersuchungen zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz. Der Straßenbaulastträger ist in dem Fall verantwortlich für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen. Es besteht zum einen die Möglichkeit, aktive Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg vorzusehen. Dazu zählen u. a. Lärmschutzwände, -wälle, lärmindernde Fahrbahnbeläge, Einschnitts- und Troglagen oder auch gegebenenfalls eine siedlungsferne Führung der Straße (beim Neubau). Neben der Lärmvorsorge gibt es die Lärmsanierung. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um den Lärmschutz an bestehenden Straßen, z. B. bei Instandsetzungs- oder Instandhaltungsmaßnahmen an der Straße. Im Gegensatz zu der Lärmvorsorge ist die Lärmsanierung eine freiwillige Leistung des Bundes auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Sie kann im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt werden.</p> <p>Zum anderen sind auch passive Lärmschutzmaßnahmen bei der Lärmsanierung an</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Ein Hinweis zur Berechnungsmethode ist im LAP enthalten.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis zu passiven</p>

Anhang I: Stellungnahmen der TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe der Stadt Wiehl

		<p>Gebäuden möglich. Dies sind u. a. Lärmschutzfenster und -türen, der Einbau von schallgedämmten Lüftern oder Rollladenkästen. Dabei haben Eigentümer die Möglichkeit, zunächst einen formlosen Antrag bei der Autobahn GmbH des Bundes zu stellen, der dann im Rahmen der VLärmSchR97 überprüft wird.</p> <p>Im Rahmen der Instandsetzung und Verstärkung der Brücke Hunstigtal sollen auf den Brückenkappen neue Lärmschutzwände errichtet werden. Der Brückenbelag wird ebenfalls vollständig erneuert, hier wird voraussichtlich ein lärmarmer Splittmastixasphalt verwendet, welcher ebenfalls die Lärmbelastung senken wird. Mittlerweile ist die erste von insgesamt fünf Bauphasen abgeschlossen. In der ersten Bauphase wurde die Brücke verstärkt, die sichtbaren Lärmschutzmaßnahmen werden dann in den nächsten vier Bauphasen bis Ende 2025 sichtbar werden.</p> <p>Die betroffenen Autobahnabschnitte der BAB 4 im Bereich der Stadt Wiehl sind im Bestand lärmtechnisch der Lärmsanierung zuzuordnen. Beim Lärmschutz an bestehenden Straßen (=Lärmsanierung) handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Die Auslösewerte der Lärmsanierung liegen gem. der VLärmSchR97 u. a. für Wohngebiete nachts bei 54 dB(A) und für Kern-, Dorf- und Mischgebiete nachts bei 56 dB(A). Den Pegeltabellen im Lärmaktionsplan und der zugehörigen Umgebungslärmkarte nach zu entnehmen, gibt es Wohngebäude entlang der BAB 4, die möglicherweise die Auslösewerte der Lärmsanierung in der Nacht überschreiten. Die Lärmbetroffenheiten aus dem Lärmaktionsplan und die darin aufgeführten Vorschläge wie die Prüfung von lärmreduzierenden Fahrbahnbelägen und Prüfung der Optimierung der Lärmschutzwände werden voraussichtlich bei zukünftig anstehenden und laufenden Planungen berücksichtigt.</p> <p>Die Autobahn GmbH des Bundes nimmt die Ergebnisse aus dem Lärmaktionsplan zur Kenntnis. Dargestellte Lärmbrennpunkte und daraus resultierende Lärminderungsvorschläge in Lärmaktionsplänen setzen kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH des Bundes voraus. Demnach besteht kein Anspruch auf Realisierung der in Lärmaktionsplänen festgelegten Maßnahmen an den Straßen, welche sich in der Baulast des Bundes befinden."</p>	<p>Lärmschutzmaßnahmen ist im LAP enthalten.</p> <p>Die Hinweise werden in den LAP aufgenommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
2	Landwirtschaftskammer	Als Träger öffentlicher landwirtschaftlicher Belange haben wir keine Anregungen und Bedenken.	

Anhang I: Stellungnahmen der TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe der Stadt Wiehl

	<p>Nordrhein-Westfalen Bahnhofstr. 9 51789 Lindlar</p> <p>23.04.2024</p> <p>Ursula Jandel Geschäftsführerin</p>	<p>Landwirtschaftliche Belange werden durch den vorgelegten Entwurf nicht berührt.</p>	
3	<p>Straßenbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Regionalniederlassung Rhein-Berg Eumeniusstr. 15 50679 Köln</p> <p>26.04.2024</p> <p>Christoph Zimmermann</p>	<p>Für die im Rahmen des Lärmaktionsplanes identifizierten Bereiche mit verstärkter Verlärmung, werden im Lärmaktionsplan im Wesentlichen folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einbau eines lärmindernden Belages im Zuge einer zukünftigen Fahrbahnsanierung • Passive Schallschutzmaßnahmen an den Objekten (Schallschutzfenster) • Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen • Ausweisung von ruhigen Gebieten <p>Bezüglich der Belange des Straßenbaulastträger wird wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Straßen NRW nimmt die im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen zur Kenntnis. Jedoch kann für die Maßnahmen kein Einvernehmen vorausgesetzt werden. Im diesjährigen Straßenerhaltungsprogramm ist eine Erhaltungsmaßnahme auf dem Stadtgebiet der Stadt Wiehl vorgesehen. Es handelt sich um die im Lärmaktionsplan genannte Sanierung der L336 in Wiehl-Alperbrück. Ob in den folgenden Jahren Erhaltungsmaßnahmen auf dem Stadtgebiet der Stadt Wiehl durchgeführt werden, steht zum jetzigen Zeitpunkt nicht fest, da die Straßenerhaltungsprogramme für diese Jahre noch nicht existieren.</p> <p>Eine Möglichkeit der Lärminderung ist der Einbau von lärmindernden bzw. lärmoptimierten Fahrbahnbelägen. Welche Beläge zum Einsatz kommen können, ist in den</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei der Auswahl der Fahrbahnbeläge</p>

Anhang I: Stellungnahmen der TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe der Stadt Wiehl

		<p>RLS-19, Tabelle 4.a geregelt. Eine Fahrbahnsanierung findet ihre zeitliche Umsetzung nach den Erforderlichkeiten der Unterhaltung /Erhaltung der Straße. Welcher Fahrbahnbelag dabei zum Einsatz kommt wird erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.</p> <p>Grundsätzlich besteht für Hauseigentümer an den Straßen in der Baulast von Straßen NRW die Möglichkeit eine finanzielle Förderung für den Einbau von Schallschutzfenstern zu beantragen. Die Überprüfung der Voraussetzung hierfür erfolgt nach den Kriterien der Lärmsanierung gem. den VLärmSchR-97 und den Auslösewerten für Lärmsanierung. Straßen NRW greift für die Überprüfung der Förderwürdigkeit auf die Verkehrsdaten der alle 5 Jahre stattfindenden Verkehrszählung im Bestandsnetz (SVZ) zurück und ermittelt die Beurteilungspegel nach der Berechnungsvorschrift RLS-19. Die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung sind hierfür nicht anwendbar. Lärmsanierung ist eine freiwillige Maßnahme des Baulastträgers.</p> <p>Werden im Rahmen des LAP Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verkehrslenkung, Lichtzeichenregelung oder Verkehrsverbote zu Lärmschutzzwecken vorgeschlagen, sind diese zur Umsetzung bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen. Im Rahmen des erforderlichen Verfahrens wird die Anordnungsbehörde Straßen NRW beteiligen. Straßen NRW wird zu jedem Einzelfall eine Stellungnahme abgeben. Hierbei wird der widmungsrechtliche Zweck der Straße ebenso berücksichtigt werden, wie die Ergebnisse einer für das Verfahren erforderlichen schalltechnischen Untersuchung nach den Kriterien der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) und der Berechnungsvorschrift RLS-90.</p> <p>Bei der Festlegung von ruhigen Gebieten im Lärmaktionsplan (LAP), welche die Zuständigkeit von Straßen NRW berühren, ist Einvernehmen herzustellen. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass aus einer Steigerung der Lärmeinwirkung auf solche „ruhigen Gebiete“, resultierend aus der allgemeinen Verkehrsentwicklung, kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmsanierung entsteht.</p>	<p>sollen die Lärmsituation bzw. -minderung berücksichtigt werden.</p> <p>Der Hinweis zu passiven Lärmschutzmaßnahmen ist im LAP enthalten.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Prüfung der im LAP zur Umsetzung vorgeschlagenen Maßnahmen soll nach Beschluss des LAP durch die Stadt beantragt werden.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
4	Oberbergischer Kreis – Der Landrat Amt für	Der Oberbergische Kreis nimmt entsprechend den hier vorgelegten Unterlagen wie folgt Stellung: Landschaftspflege, Artenschutz	

Anhang I: Stellungnahmen der TÖB zum Lärmaktionsplan 4. Stufe der Stadt Wiehl

<p>Planung, Entwicklung und Mobilität</p> <p>Karlstraße 14- 16 51643 Gummersbach</p> <p>Herr Kleine</p>	<p>Die im Lärmaktionsplan der Stadt Wiehl (4. Stufe) aufgeführten geplanten Maßnahmen bzw. Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung stellen keinen Eingriff in Natur und Landschaft dar.</p> <p>Sollten in Zukunft Maßnahmen geplant werden, welche sich in die freie Landschaft erstrecken (bspw. die Errichtung einer Lärmschutzwand), ist jeweils zu prüfen, ob das Vorhaben genehmigungspflichtig und ob die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung anzuwenden ist. In diesen Fällen ist das Amt für Planung, Entwicklung und Mobilität des Oberbergischen Kreises (61/2) zu beteiligen.</p> <p>Umweltamt Aus der Sicht des Immissionsschutzes werden zu dem o. g. Vorhaben keine Anregungen und Hinweise vorgebracht.</p> <p>Straßenverkehrsamt Das Straßenverkehrsamt des Oberbergischen Kreises ist in Bezug auf das Gebiet der Stadt Wiehl nicht die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde. Die mittlere kreisangehörige Stadt Wiehl ist gern. § 10 der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung vom 5. Juli 2016 selbständig zuständig für verkehrsrechtlichen/verkehrsregelnden Entscheidungen nach § 45 StVO. Für entsprechende Maßnahmen auf der Autobahn ist darüber hinaus alleine die Autobahn GmbH zuständig.</p> <p>Die im Entwurf des Lärmaktionsplans vorgeschlagenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierungen und Demarkierung der L321) können nicht alleine aufgrund des Lärmaktionsplans angeordnet werden, sondern sind unter Beachtung der einschlägigen Bestimmungen (StVO, VwV-STVO, Lärmschutzrichtlinie-StV, RMS „..) zu prüfen.</p> <p>Polizei NRW. Oberbergischer Kreis, Direktion Verkehr Im vorliegenden Lärmaktionsplan der Stadt Wiehl sind lediglich die bestehenden Gegebenheiten beschrieben. Verkehrsrechtliche Maßnahmen, die eine Stellungnahme der Polizei erfordern, sind nicht aufgeführt.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Prüfung der im LAP zur Umsetzung vorgeschlagenen Maßnahmen soll nach Beschluss des LAP durch die Stadt beantragt werden.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p>
---	--	--

Nr.	Typ	Betreff	Stellungnahme	Zustimmende Bewertung	Ablehnende Bewertung	Abwägung
1	Brief 29.04.2024	Antrag auf Lärmschutz	Lärm macht physisch und psychisch krank. Nach der Luftverschmutzung ist Lärm die zweitgrößte umweltbedingte Ursache für Gesundheitsprobleme. Der Straßenverkehr ist dabei die mit Abstand größte Lärmquelle: Drei Viertel der Menschen in Deutschland fühlen sich durch Straßenverkehrslärm gestört oder gar belästigt - dazu gehöre auch ich. Als von einer hohen Lärmbelastung betroffene Person fordere ich hiermit, dass dem Schutz vor Verkehrslärm in Wiehl eine deutlich höhere Priorität zugemessen wird. Besonders dringlich ist die Situation im Bereich Drabenderhöher Straße, 51674. Daher beantrage ich hiermit, dass folgende Maßnahmen in dem Lärmaktionsplan der aktuellen vierten Runde für den oben genannten Bereich festgeschrieben und umgesetzt werden: Die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll ganztägig auf 30km/h begrenzt werden. Tempo 30 ist nachweislich eine wirksame und kostengünstige Maßnahme zur Minderung von Verkehrslärm und kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung schnell und rechtssicher umgesetzt werden. Außerdem beantrage ich, dass Gebiete mit niedriger Lärmbelastung und besonderem Erholungswert über den Lärmaktionsplan als ruhige Gebiete festgelegt werden. Vor allem das Gebiet Rund um den Park "Am Turm der Erinnerung" sollte als ruhiges Gebiet festgelegt werden und Maßnahmen zum Schutz ergriffen werden. Straßenverkehrslärm belastet mich in meinem Alltag wie folgt: Insbesondere an Wochenenden und Feiertagen durch laute "Ausflugsfahrten" von PKWs und vor Allem von Motorrädern, die ein Verbleiben im Freien nicht möglich machen. Ein Rechtsgutachten der renommierten Kanzlei Geulen und Klinger im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe bestätigt, dass Behörden weitaus mehr Handlungsmöglichkeiten in Sachen Lärmschutz haben als weitläufig angenommen. Kommunen können mittels der Lärmaktionsplanung bereits unter geltender Rechtslage beispielsweise über streckenweise oder großflächige Einführung von Tempo 30 entscheiden. Das Rechtsgutachten mit mehr Details finden Sie auf dieser Website: https://www.duh.de/laerm/			Um ein lärmarmes Umfeld zu schaffen, sind die vorgeschlagenen Maßnahmen sinnvoll. Die angegebene Straße ist jedoch nicht Teil des im LAP betrachteten Kartierungsnetzes. Zahlreiche Gebiete weisen eine niedrige Lärmbelastung auf und eignen sich für die Ausweisung als ruhiges Gebiet. Der LAP verweist darauf, dass die Ausweisung bzw. die Auswahl ruhiger Gebiete im Stadtgebiet Wiehl von der Stadt geprüft werden soll. Das angesprochene Rechtsgutachten ist bekannt. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
2	Brief 24.04.2024	Wohnbereich Bahnhofstrasse zwischen nördlicher und südlicher Einkaufsnutzung, d.h. anliegend REWE	<ul style="list-style-type: none"> • Grollender Sound, wiederholtes Hochschrauben bzw. Aufheulen der Motoren (ohrenbetäubend), röhrende Motoren bis zum Endpunkt mit ordentlichem Bums. • Auspuffknall - Effekte aus dem Nichts heraus. • Man ist von mehr als 65 Dezibel ausgesetzt ! (35 Dezibel im Wohnbereich bzw. innerorts!!) • Nebenbei: Schon bei 40 Dezibel findet eine Strefshonnonausschüttung statt. • Was im Führerschein eingetragen ist, ist erlaubt; fürs Fahren braucht man diese Geräusche nicht. • Auf Rennsportbahnen ist es nicht erlaubt, aber durch geschlossene Ortschaften! ?? Rasen, Knallen, Röhren ist kein Bürgerrecht! • Tempo 30 wird kaum eingehalten; vor allem von Nord nach Süd! bei Einhaltung weniger Reifenabrieb und weniger Feinstaub Lärmbelästigung: Werktags ab ca. 17.00 Uhr, Wochenende ganztags • Hiermit wird zur Einsicht appelliert - mit weniger Lärm und Tempo in die Zukunft !			Die angegebene Straße ist nicht Teil des im LAP betrachteten Kartierungsnetzes Gem. StVO ist das Autoposten nicht gestattet. Verstärkte Kontrollen sind daher angeraten. Öffentlichkeitswirksame Aktionen wie „Lärm nervt!“ o.a. können zusätzlich darauf aufmerksam machen und zu lärmarmen Verhalten führen.
3	Meldung 25.04.2024 22:10	Starke Lärm- und Verkehrsbelästigung Bomiger Str. zwischen Kreisverkehr und Brücke über BAB 4	Starke Lärmbelästigung durch Beschleunigung nach bzw. Abbremsen vor dem Kreisverkehr. Besonders extrem sind LKW, die oft laut scheppernde Geräusche verursachen. Im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Gehwege und Bushaltestellen, sollte man sich -auch in Hinblick auf den Sicherheitsaspekt- mit einem Tempolimit von 30 km/h beschäftigen. So wie es im angrenzenden Breidenbruch und im alten OT von Bomig geregelt ist. Desweiteren könnte man die Brücke für LKW sperren und diese problemlos über Bomig West leiten. Fortführende Maßnahmen zum Thema Lärmschutz entlang der BAB 4 im Bereich Bomig sind absolut wünschenswert. Man ist je nach Wohnlage einem enormen Lärmpegel ausgesetzt. Tagsüber wie nachts.	2	0	Die Straße ist nicht Teil des im LAP betrachteten Kartierungsnetzes und daher als nicht vorrangig zu betrachten. Dennoch ist zu konstatieren, dass der Straßenverkehrslärm auch hier störend ist. Kreisverkehre führen im Regelfall zu einer Verstetigung der Verkehrsabläufe und daher zu einer Lärminderung. Ggf. kann hier eine Detailprüfung erforderlich sein. Tempo 30 ist grundsätzlich eine sinnvolle Maßnahme zur Lärminderung. Bzgl. der Lkw-Sperrung wäre eine vertiefende Untersuchung erforderlich.
5	Meldung 24.04.2024 07:37	Fluglärm	Zunehmender Lärm der Köln/Bonn anfliegenden Flugzeuge. Insbesondere abends und nachts kommt es zu einer erheblichen Belastung.	0	0	Da Flüge als Einzelereignis wahrnehmbar sind, werden sie häufig und besonders in Ruhezeiten oder an Wochenenden als besonders störend empfunden. Die daraus resultierende Lärmbelastung liegt gem. Kartierung deutlich unterhalb der Auslösewerte.
6	Meldung 23.04.2024 15:28	Lärmbelästigung Wiehl, Wülfinghauser Straße	Wülfinghauser Straße in Höhe Weiher Arkaden: Hohe Lärmbelästigung durch zu schnell fahrende Kfz.-Teilnehmer. Selbst auch am Wochenende. Hier könnte ein Geschwindigkeits-Smileys sehr gut helfen - nach beiden Seiten.	0	0	Um ein lärmarmes Umfeld zu schaffen ist die vorgeschlagene Maßnahmen sinnvoll. Die angegebene Straße ist jedoch nicht Teil des im LAP betrachteten Kartierungsnetzes.
7	Meldung 22.04.2024 11:42	L336 Geschwindigkeitsreduzierung von „Kuhn-Kreisel“ bis Kampstraße	99 % der Auto- und Motorradfahrer geben Richtung Wiehl aus dem Kreisel auf die lange Gerade der Umgehungsstraße in einem durch Gas, ohne auf die 50 Km/h an der Kreuzung Oberwiehler Straße zu achten! Manche Motorradfahrer schaffen es vor allem abends und am Wochenende locker auf 150 Km/h. Das bringt Gefahrensituationen, 20 mal am Tag Hupen und Reifen-Quietschen an der Kreuzung. Gab ja auch schon einige Unfälle und ständig Fast-Unfälle. Die Motoren von Autos und Motorrädern beim Beschleunigen werden immer lauter. Bester Lärmschutz wäre Vermeiden von Lärm, also komplett Tempo auf 50 Km/h.	2	0	Das unnötige Beschleunigen wird sich nicht ganz vermeiden lassen. Zu prüfen wäre das aufstellen von Radarkontrollen oder Dialog-Displays.

	Kommentar 22.04.2024 14:25	Missachtung 50km/h	Wenn die Beschränkung auf 50 km/h nur 100 m gilt und man schon vor der Beschränkung die Aufhebung sieht, hält sich eh niemand daran und alle rauschen mit gleicher Geschwindigkeit durch... bei einem der letzten Unfälle hat's dort richtig heftig geknallt:-).	0	0	s.o.
	Kommentar 22.04.2024 13:49	Heute wieder Unfall (22.04. um 13.45 Uhr)...	...an der Einmündung zur Oberwiehler Strasse, aber dieses Mal zum Glück „nur“ Blechschaden...	0	0	s.o.
8	Meldung 21.04.2024 22:49	L320 Homburger Straße: Bergauf stark beschleunigende Fahrzeuge	Zu den Hauptverkehrszeiten verursacht die große Anzahl von Fahrzeugen Richtung Nümbrecht beim Beschleunigen aus den Langsamfahrbereichen Kreisverkehr und geschlossene Ortschaft heraus eine erhebliche Lärmbelastung im angrenzenden Wohngebiet Zirre; nicht nur bei den direkten Anliegern. Zudem wird besonders zu Zeiten des Freizeitverkehrs diese bergaufführende Strecke häufig genutzt um bei Motorrädern und leistungsstarken Autos die maximale Beschleunigung mit der damit verbundenen Lärmentwicklung zu erleben. Eine (kontrollierte) Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen auf 50km/h Fahrtrichtung Bierenbachtal mindestens bis zur Einmündung Zirrer Straße könnte Abhilfe schaffen. Ein positiver Nebeneffekt wäre die Verminderung der Unfallgefahren beim Überqueren der Straße zum Erreichen der dort befindlichen (auch für die Jugendherberge relevanten) Bushaltestelle.	0	0	Um ein lärmarmes Umfeld zu schaffen sind die vorgeschlagenen Maßnahmen sinnvoll. Die angegebene Straße ist jedoch nicht Teil des im LAP betrachteten Kartierungsnetzes.
9	Meldung 19.04.2024 15:43	L 336 Oberwiehl - Sichtschutz ist kein Schallschutz	Da sich der Lärmaktionsplan gem. dessen Randziffer 11 (S. 11) über die „verkehrlichen Eingangswerte“ auf die Flächen- und Fassadenpegel von https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/ bezieht, ist diese Datengrundlage alleine und für sich genommen eher unzureichend und daher auch die daraus abgeleiteten Maßnahmen in Bezug auf den tatsächlichen Lärmpegel nicht wirkungsvoll, denn die Lärmkartierung NRW basiert über ein Berechnungsschema alleine auf Luftbildern, die einem darauf erkennbaren Maschendrahtzaun, einem Bastgeflecht, einer Sichtschutzpläne, einer Hecke, etc. aufgrund eines Schattenwurfs eine Schallschutzwirkung beimessen. Diese Sichtschutz-Varianten sind ungeachtet ihrer tatsächlichen Lärmminderungswirkung in der Umgebungslärm-Kartierung als „Hindernisse“ verzeichnet. Ganz konkret: Im Bereich von der Einmündung Oberwiehler Straße bis zur Einmündung Kampstraße ist – dort wo kein Lärmschutzwall existiert – anwohnerseitig verschiedenartiger Sichtschutz angebracht worden, der in der Umgebungslärm-Kartierung den Schallpegel auf kürzester Distanz mitunter von > 75 dB auf < 64 dB (L-den) bzw. von > 65 dB auf < 54 dB (L-night) reduzieren soll? Das ist eher unwahrscheinlich und allem Anschein nach lediglich das Ergebnis einer Berechnung unter falschen Annahmen. Sollte das Planungsbüro aus Hannover die Daten bzgl. fehlendem und tatsächlich effektiv vorhandenem Lärmschutz nicht bereits vor Ort verifiziert haben, müsste die Datengrundlage für die Ableitung von Maßnahmen bitte nochmals überprüft werden.	3	0	Die Lärmkartierung berücksichtigt ein Geländemodell sowie Lärmschutzbauwerke, so dass abschirmende Wirkungen bei der Schallausbreitung berücksichtigt werden. "Maschendrahtzäune" zählen nicht dazu.
10	Meldung 17.04.2024 21:00	L336 Höhe Neuwiehler Straße	Gespannt habe ich die Überlegungen bezüglich der Reduzierung des Lärmpegels auf der L336 gelesen. Der geplante ‚leise‘ Asphalt ist auf jeden Fall sinnvoll - jedoch nicht ausreichend. Tagsüber hält sich niemand an die 70 - 100/110 sind Standard! Gerade auf Höhe der Neuwiehler Straße bis zum Kreisel/Ohlerhammer wird die Strecke von Rasern verwendet (aufheulende Motoren etc.). Wir bräuchten definitiv einen Blitzler und am Besten durchgehend 30-50 tagsüber und nachts 30, damit der Lärm sich reduzieren würde. Zudem sollte die Stadt ab Höhe der Grundschule oder vom Kreisel (Höhe Feuerwehr/Ohlerhammer) bis zum Kreisel mit Abgang zur Bahnhofstraße beidseitig Lärmschutzwände aufbauen. Die Schule bedarf laut Bericht einen besonderen Lärmschutz-dazu gehört für mich auch das angrenzende Wohngebiet (=Neuwiehler Straße/Zaun etc.). Dort gibt es für einen kleinen Bereich vor der Schule Tempo 30 in der Neuwiehler Straße-auf dem Rest der Straße wird ebenfalls deutlich schneller als 50 gefahren. Wünschenswert wären deshalb durchgehend 30, da es sich um ein reines Wohngebiet handelt, dass durch die geänderte Einfahrtrichtung zum Parkplatz (REWE etc.) noch häufiger durchfahren wird, plus Blitzaktionen oder auch dort einem fest installierten Blitzler zur Lärmsenkung und Sicherheit für Fußgänger.	1	0	Geschwindigkeitsreduzierungen sind ebenso wie lärmarme Fahrbahnbeläge sinnvolle Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Die L 336 im Abschnitt Neuwiehler Straße bis zum Kreisverkehr Ohlerhammer ist kein Hot Spot. Kontrollen zur Einhaltung der Geschwindigkeit sind dennoch sinnvoll. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind aus Gründen des Lärmschutzes sinnvoll. Die Straße ist im angegebenen Abschnitt jedoch nicht Teil des im LAP betrachteten Kartierungsnetzes.
11	Meldung 17.04.2024 09:02	Lärm/ nachts	Nächtlicher Fluglärm!!!	0	0	Da Flüge als Einzelereignis wahrnehmbar sind, werden sie häufig und besonders in Ruhezeiten oder an Wochenenden als besonders störend empfunden. Die daraus resultierende Lärmbelastung liegt gem. Kartierung deutlich unterhalb der Auslöswerte.

12	Meldung 16.04.2024 14:53	Wiehl, Kreisverkehr L336/L350 Glashaus am Kreisel, alle 4 abgehenden Strassen	Ständige Huperei und aufheulende Motoren beim Rausbeschleunigen aus dem Kreisel, tagsüber und besonders abends nach Feierabend. Zudem das abrupte Abbremsen Von LKW Da hilft es auch nicht, wenn sich die Polizei einmal im Monat plaziert. Mein Vorschlag: 30 Km/h, mit dem Hinweis - Lärmschutz. Dann ist es auch nicht mehr nötig , andere zu nötigen und zu hetzen. Schont das Material der Fahrzeuge und des Asphalt. Funktioniert in anderen Gemeinden schon hervorragend und ist eine günstige Massnahme.	1	0	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Öffentlichkeitswirksame Aktionen wie „Lärm nervt!“ o.a. können zusätzlich darauf aufmerksam machen und zu lärmarmen Verhalten führen.
13	Meldung 15.04.2024 09:17	Lärmbelastung Oberbantenberg BAB4, L305 und Luftverkehr	In dem Entwurf des Lärmaktionsplans sind schon einige wichtige Punkte enthalten. Allerdings fehlen mir konkrete Maßnahmen. In Sachen BAB 4 gibt es auch von der Hunstiger Brücke eine erhöhte Lärmbelastung. Bei der aktuell laufenden Sanierung kann ich nicht erkennen, dass dort die mehrfach angekündigten Lärmschutzwände verbaut werden. Es ist in dem Lärmaktionsplan eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h verzeichnet. Das stimmt nicht. Es gibt dort normalerweise keine Beschränkung. Aktuell nur wegen der Baustelle. Aus meiner Sicht wäre eine dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h insbesondere nachts sehr entlastend. Anderorts ist das ja auch möglich (siehe A57 / Köln Nord). Auf der L305 frage ich mich warum die Geschwindigkeit nicht durchgängig auf 70 km/h beschränkt werden kann. Gerade Freitag Abends gibt es dort häufig Mitmenschen, die die Beschleunigungsfähigkeit ihrer Fahrzeuge (die teilweise auch noch defekte Schalldämpfer haben) testen. Und das mehrfach in beiden Richtungen. Vielleicht sollte man hier häufiger kontrollieren. Abschließend noch meine Meinung zu dem zunehmenden Lärm, der Köln/Bonn anfliegenden Flugzeuge. Insbesondere abends und nachts kommt es zu einer erheblichen Belastung. Ich denke die Flieger könnten den Flughafen, wenn sie schon über unseren Ort fliegen, auch in größerer Höhe anfliegen.	4	0	Die von der Autobahn GmbH vorgesehenen Maßnahmen für die Brücke Hunstigtal werden in den LAP aufgenommen. Die Maßnahme, die u.a. den Bau von Lärmschutzwänden beinhaltet, soll bis Ende 2025 abgeschlossen sein. Die L 305 ist aus Sicht des LAP kein Hot Spot. Kontrollen zur Einhaltung der Geschwindigkeit sind dennoch sinnvoll. Da Flüge als Einzelereignis wahrnehmbar sind, werden sie häufig und besonders in Ruhezeiten oder an Wochenenden als besonders störend empfunden. Die daraus resultierende Lärmbelastung liegt gem. Kartierung deutlich unterhalb der Auslösewerte.
14	Meldung 06.04.2024 20:38	L336 Oberwiehl, Flüsterasphalt, Geschwindigkeit	Das Problem ist nicht die Beschaffenheit der Fahrbahndecke, sondern die Geschwindigkeit und somit Lautstärke der Fahrzeuge, insbesondere der anscheinend immer beliebteren lauten Autos, Motorräder (mit absichtlichen Fehlzündungen beim Beschleunigen/Bremsen) und Quads. Das ist der Lärm, der stört und krank macht, nicht das Abroll-Geräusch! Und dagegen hilft nur ein Tempolimit von 50 km/h. Ich finde es gut, dass die Ortsdurchfahrt Mühlenau mit 50 km/h geplant wird, aber wir wohnen größtenteils noch deutlich näher an der Straße und hier soll weiter 70 km/h gelten?! Warum? Übrigens ist auf der Seite von "Straßen NRW" und dem dort ganz unten verlinkten Dokument zu lesen, dass Flüsterasphalt nur HALB so lange hält wie "normaler" Gussasphalt und sowieso nach kurzer Zeit durch Zusetzen der offenen, schallschluckenden Poren kaum noch eine Lärmschutzwirkung hat (https://www.strassen.nrw.de/de/strassenbelaege-und-schadensarten.html). Eher unwahrscheinlich, dass die Straße dann neu asphaltiert wird, wenn sie so schnell wieder kaputt geht, sondern dann fängt wieder das Flickwerk an, was wir schon seit vielen Jahren kennen. Also bitte Geschwindigkeitsreduzierung statt Flüsterasphalt!	7	0	Geschwindigkeitsreduzierungen sind ebenso wie lärmarme Fahrbahnbeläge sinnvolle Maßnahmen zur Lärmreduzierung. In dem Bereich, in dem keine Lärmschutzwand realisiert werden kann, wird die Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h nachts im Bericht ergänzt.
15	Meldung 04.04.2024 01:44	L 336 Oberwiehl - Fehlender bzw. lückenhafter Lärmschutz	Der Lärmschutzwall endet (von Wiehl kommend in FR Perke) westlich der Einmündung zur Oberwiehler Straße zu früh und sollte z.B. in Form einer Lärmschutzwand bis an die Einmündung zur Oberwiehler Straße fortgeführt werden. Der vorhandene Lärmschutz erstreckt sich in der Länge nämlich im Übrigen nicht wie im Lärmkataster verzeichnet, sondern endet bereits früher (daher wäre es wünschenswert, dieser würde mindestens so erstellt, wie kartiert). Darüber hinaus entstehen mehrmals täglich - über die dokumentierten Unfälle hinaus - im Einmündungsbereich zur L 133 (Oberwiehler Straße) „Beinahe-Unfälle“. Die dort geltende Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h hält wirklich niemand ein, weshalb bitte - idealerweise in beiden Fahrtrichtungen durchgehend vom Kreisverkehr (Abzweigung zur K 15) bis zur Höhe Kampstraße - die Festsetzung einer Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h geprüft werden sollte. Womöglich könnte dann auch die geplante Geschwindigkeitskontroll-Einrichtung entfallen (in Ausführung einer Geschwindigkeits-Info-Tafel würde sie vor allem außerhalb der Hauptverkehrszeiten so manche/n Verkehrsteilnehmer/in wohl eher zum Erreichen dokumentierter High-Speed-Rekorde animieren).	6	0	Die Prüfung der Lärmschutzwände in Bezug auf Erhöhung bzw. Verlängerung der Lärmschutzwälle im Bereich Oberwiehl wird in den LAP aufgenommen. In dem Bereich, in dem keine Lärmschutzwand realisiert werden kann, wird die Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h nachts im Bericht ergänzt.
16	Meldung 03.04.2024 12:51	L 341 Alperbrück - Mühlhausener Str. Wiehl	Völlig überhöhtes Verkehrsaufkommen und das nicht nur zu Baustellenzeiten. Ständig gefährdete Radfahrer und Wanderer, keine Mindestabstände werden eingehalten, es wird versucht noch schneller als die erlaubten 100 km/h zu fahren, morgens und abends und am Wochenende Raserei und Wettrennen. Straßen NRW sieht keinen Handlungsbedarf! Leitposten fliegen nur so durch die Gegend da die Spur viel zu schmal für Schwerlastverkehr und Busse ist.	0	0	Um ein lärmarmes Umfeld zu erreichen, sind die angemerkten Maßnahmen sinnvoll. Die angegebene Straße ist jedoch nicht Teil des im LAP betrachteten Kartierungsnetzes.
17	Meldung 28.03.2024 22:31	Erhebliche Lärmbelästigung durch stark beschleunigende Fahrzeuge	Insbesondere außerhalb der Hauptverkehrszeiten, speziell an Feiertagen und Wochenenden kommt es zu erheblichen Lärmbelastungen durch Kfz und Motorräder, die aus dem Kreisverkehr in Ri Oberwiehl heraus Vollgas geben. Eine (regelmäßig kontrollierte) Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70km/h würde Abhilfe schaffen.	5	0	Der Einsatz von Geschwindigkeitsdisplays bzw. Kontrollen wird in das Maßnahmenkonzept des LAP aufgenommen

	Kommentar 15.04.2024 13:12	Lärmschutz Umgehungsstrasse Wiehl	<p>Insbesondere nachts scheinen sich Motorradfahrer und Autotuner zu Rennen auf der Wiehler Umgehungsstrasse zu verabreden, natürlich auch an Wochenenden. Der gewollte Lärm ist sehr störend für die Nachtruhe. Die Einrichtung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h aus Lärmschutzgründen würde das Problem lösen. Raser könnten leicht von der Polizei gestoppt werden.</p> <p>Ich habe den Eindruck, dass die Raser nicht von auswärts kommen, sondern ortsansässige sind.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen, Klaus Limper.</p> <p>Freiherr-vom-Stein-Str. 29, Wiehl Tel.: 02262 97632</p>	1	0	Für den Abschnitt schlägt der LAP eine Reduzierung der zul. Geschwindigkeit im Nachtzeitraum vor. Der Einsatz von Geschwindigkeitsdisplays bzw. Kontrollen wird in das Maßnahmenkonzept des LAP aufgenommen.
18	Meldung 28.03.2024 13:58	Lärmquelle Pflaster statt Asphalt sowie überhöhte Geschwindigkeit	Die Streifen mit Pflastersteinen statt Asphalt verursachen eine erhöhte Lärmbelästigung, vor allem da zwischen Gemeinde/Lehrerparkplatz und Tulpenweg oft die Geschwindigkeit von 30 km/h nicht eingehalten wird.	0	0	Die angegebene Straße ist nicht Teil des im LAP betrachteten Kartierungsnetzes. Kontrollen zur Einhaltung der Geschwindigkeit sind dennoch sinnvoll.
19	Meldung 28.03.2024 13:34	L336 Oberwiehl	Hier findet eine Lärmberechnung mit intaktem Lärmschutzwall mit einer geplanten Höhe von 2-2,5 m statt. Der Wall ist an einigen Stellen bereits seit Jahren auf eine Höhe von ca. 1 m abgesackt und dieser theoretische Lärmschutz ist praktisch nicht vorhanden.	4	0	Die Prüfung der Lärmschutzwände in Bezug auf Erhöhung bzw. Verlängerung der Lärmschutzwälle im Bereich Oberwiehl wird in den LAP aufgenommen
20	Meldung 28.03.2024 12:59	Lärmschutzwall	Bitte in diesem Zuge den Lärmschutzwall an der L336 zwischen Einmündung Oberwiehlerstr. und Kampstraße aufstocken.	5	0	Die Prüfung der Lärmschutzwände in Bezug auf Erhöhung bzw. Verlängerung der Lärmschutzwälle im Bereich Oberwiehl wird in den LAP aufgenommen