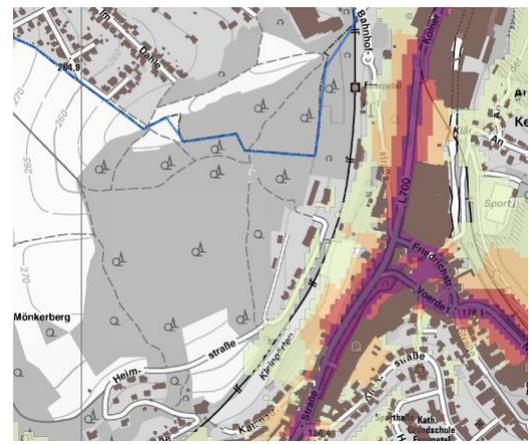
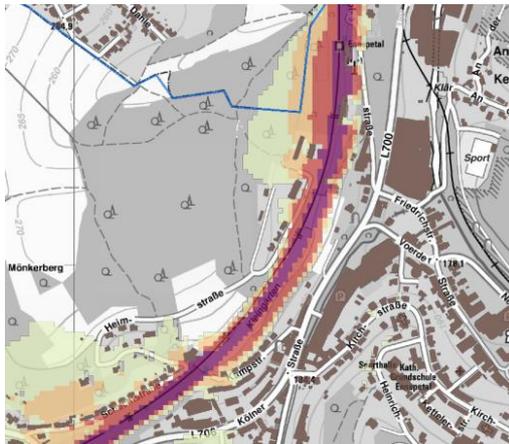


Lärmaktionsplanung der 4. Stufe der Stadt Ennepetal



Aktualisierung der Daten im Sinne einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der 3. Stufe

Stand 05/2024



GKZ: 05954008
NUTS3_EU: DEA56

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung und rechtlicher Hintergrund	4
2.	Datenverarbeitung	5
3.	Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen	5
	Abbildung 1: Landesstraßen im Stadtgebiet (ohne Maßstab)	6
3.1.	Derzeitige Lärmsituation	7
4.	Lärmaktionsplanung der 4. Stufe.....	9
4.1.	Bisherige Lärmaktionsplanung der Stadt Ennepetal	10
4.2.	Umsetzung der Maßnahmen seit der Lärmaktionsplanung der 3. Stufe.....	10
5.	Bewertung, Probleme, Verbesserungsbedürftige Situationen.....	11
5.1.	L 700/706 – Kölner Straße.....	11
5.2.	L 702 – Neustraße/Loher Straße	12
5.3.	L 701 – Lindenstraße/Breckerfelder Straße	13
6.	Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	14
7.	Zusammenfassung des Lärmaktionsplanes der vierten Stufe	14
8.	Quellenangaben.....	15
9.	Anlage 1: Lärmkarten der 4. Stufe.....	16

1. Einleitung und rechtlicher Hintergrund

Der Lärmaktionsplan ist ein Gesamtkonzept auf kommunaler Ebene, in welchem auf lärmbelastete Gebiete hingewiesen wird und Maßnahmen zur Lärminderung anhand von Lärmkarten aufgezeigt werden. Mit dem Lärmaktionsplan soll auf kommunaler Ebene die Lärmbelastung für Bürgerinnen und Bürger sichtbar gemacht sowie eine Grundlage für Kommunen auf planerischer Ebene im Sinne der Lärmvorsorge geschaffen werden.

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EG-RL 2002/49/EG¹ über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm „EU-Umgebungslärmrichtlinie“ vom 24. Juni 2005. Deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland basiert zum einen in der 34. BImSchV „Verordnung über die Lärmkartierung“. In dieser werden nähere Anforderungen an die Lärmkartierung festgelegt. Zum anderen wird die Umsetzung in §§ 47a - f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) geregelt: *„Dieser Teil des Gesetzes gilt für den Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind. Er gilt nicht für Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst oder durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen verursacht wird, für Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.“* Weiter legen die §§ 47a - f fest, welche Mindestanforderungen die Aktionspläne zu erfüllen haben und welche Verfahrensschritte einzuhalten sind. Dem Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie (EG-RL 2002/49/EG) sind ebenso Mindestanforderungen und Verfahrensschritte zu entnehmen.

Im Runderlass „Lärmaktionsplanung“ des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW (MUNLV) vom 7. Februar 2008 wird ausgeführt, dass Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG dann vorliegen, *„[...] wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{den} von 70 dB(A) oder ein L_{Night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Hierbei steht L_{den} für Level day, evening, night und ist der über alle 24-stündigen Tage des Jahres gemittelte Dauerschallpegel. Der L_{Night} ist der (energetisch gemittelte) Dauerschallpegel über alle Nächte eines Jahres.“*

Seit 2022 werden alle Lärmkarten in der EU nach neuen, einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt. So wird gewährleistet, dass die Ergebnisse aus den Lärmkarten zwischen den Mitgliedsstaaten vergleichbar sind. Aufgrund dieser neuen Berechnungsmethode sind die Lärmkarten von 2017 nicht mit den Lärmkarten 2022 vergleichbar. Nach Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs aus dem Jahren 2022 und 2023² sind Lärmaktionspläne für alle Bereiche aufzustellen, die von der Lärmkartierung erfasst sind. Die Lärmaktionspläne sind auf Grundlage der zum 30. Juni 2022 vom Land NRW bzw. vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) veröffentlichten Lärmkarten bis zum 18. Juli 2024 zu erstellen.

¹ Richtlinie der europäischen Gemeinschaft

² Rechtsprechung Europäische Kommission / Portugal und Polen

Weitergehende Informationen zur Lärmaktionsplanung und dem Umgebungslärm können über das Internetportal des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes NRW unter <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/> eingeholt werden.

2. Datenverarbeitung

Zuständig für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung gem. § 47 e (1) Bundesimmissionschutzgesetz (BImSchG) ist:

Stadt Ennepetal (Gemeindekennziffer 05 9 54 008)

Bismarckstraße 21, 58256 Ennepetal

Telefon: 02333-979-0, Fax: 02333-979280

E-Mail: stadt@ennepetal.de, Homepage: www.ennepetal.de

Die Berechnung der Lärmbelastung (Kartierung) in der Gemeinde erfolgte für die Straßen, soweit sie erheblich einwirken (mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr), durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW. Die Ergebnisse der Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen wurden von den Ballungsraumkommunen bzw. dem LANUV ermittelt und im Internet unter www.umgebungslaerm.nrw.de veröffentlicht. Hieraus kann die Gemeinde die Lärmaktionsplanung ableiten.

Abweichend von diesem Vorgehen ist für die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen (Hauptbahnstrecken mit mehr als 30 Tsd. Züge/Jahr) des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt (Heinemannstraße 6, 53175 Bonn; umgebungslaerm@eba.bund.de) zuständig. Diese Ergebnisse können über die Internetseite <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de> abgerufen werden. Die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung fand in der Zeit vom 20. November 2023 bis 2. Januar 2024 statt. Im Anschluss daran wird der Lärmaktionsplan für Hauptbahnstrecken erarbeitet.

Bezüglich einer möglichen Umsetzung von Umgebungslärm mindernden Maßnahmen sei darauf verwiesen, dass die Zuständigkeit hierfür lediglich auf kommunalen Straßen bei der Stadt selbst liegt. Für Bundes- und Landesstraßen ist als Baulastträger der Landesbetrieb Straßen NRW und für Schienenwege ist die DB InfraGO AG zuständig. Alle Lärmkartierungen und die daraus abgeleiteten Planungen sowie deren Umsetzung, die in die Zuständigkeit dieser nicht kommunalen Stellen fallen, sind also mit ihnen abzustimmen.

3. Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Die Stadt Ennepetal liegt innerhalb der südlichen Ballungsrandzone des Ruhrgebietes im Westen von Deutschland. Während im nördlichen Stadtgebiet die Siedlungsflächen konzentriert sind, wird der südliche Teil durch große land- und forstwirtschaftliche Flächen geprägt. Die nächsten Oberzentren Hagen, Wuppertal, Dortmund und Bochum liegen alle innerhalb eines Umkreises von 30 km und sind über Hauptverkehrsstraßen und Schienenwege verkehrlich sehr gut zu erreichen. Es handelt sich bei den zu berücksichtigenden Lärmquellen vorwiegend um Straßen- und Schienenlärm. Hauptlärmquellen sind die Kölner Straße (L 700/706), die

Neustraße (L 702) und Loher Straße (L 702), die Lindenstraße/Breckerfelder Straße (L 701) und die Schienentrasse Hagen-Wuppertal im gesamten Verlauf.



Abbildung 1: Landesstraßen im Stadtgebiet (ohne Maßstab)

Hauptstraßenverkehr

Der Kölner Straße (L 700/706) liegt im besiedelten Raum der Stadtteile Milspe und Büttenberg. Die Nutzungsstruktur ist heterogen ausgeprägt. So befindet sich im Mündungsbereich der Friedrichstraße/L 702 zur L 700 ein metallverarbeitendes Industrieunternehmen mit Fertigungsanlagen und Verwaltungseinheiten. Weiterhin befinden sich in diesem Abschnitt Wohnungen, kleine Dienstleistungsunternehmen, Werkstätten und mit dem Heilenbecke-Center eine kleine Einkaufspassage, die den westlichsten Ausläufer des angrenzenden Ennepetaler Stadtzentrums darstellt. Die Baustruktur ist zwei bis viergeschossig, geschlossene und offene Bauweisen wechseln sich ab. Insbesondere die Wohngebäude stammen zumeist vom Anfang des vergangenen Jahrhunderts. Die L 700 verläuft in diesem Abschnitt in Tallage, parallel zum Verlauf der Flüsse Ennepe und Heilenbecke. Während sich die Topographie östlich zwar ansteigend, aber etwas offener darstellt, befindet sich westlich ein Steilhang, der größtenteils nicht bebaut ist. Etwas höher an diesem Hang (ca. 25 m) verläuft die Bahnstrecke Hagen-Wuppertal parallel zur L 700. Hier befindet sich auch der Bahnhof Ennepetal-Gevelsberg. Der zweite Abschnitt der Kölner Straße beginnt in westlicher Richtung nach Unterquerung der Eisenbahnstrecke. Zunächst wird das Straßenbild durch eine Mischnutzung von kleineren Betrieben und dem städtischen Betriebshof geprägt. Im Anschluss daran liegt nördlich der L 706 der Wohnbereich Büttenberg mit einer größtenteils zweigeschossigen Wohnbebauung. Auf der südlichen Straßenseite grenzt unmittelbar ein Gewerbegebiet an.

Die L 702 verbindet die Stadtteile Milspe, Altenvoerde und Voerde. Abzweigend von der L 700 wird die L 702 im ersten Abschnitt (Neustraße) zwischen dem Ennepetaler Stadtzentrum und der Ennepe geführt. Zur Südseite erstreckt sich das Stadtzentrum, im Norden grenzt der Verlauf der Ennepe, die Strecke der Talbahntrasse und der Klutertberg unmittelbar an. Im weiteren Verlauf (Loher Straße) führt die L 702 in nordöstlicher Richtung entlang größtenteils gewerblich genutzter Flächen und im Abschnitt des Stadtteils Voerde entlang von zwei- bis

dreigeschossigen Mehrfamilienwohnhäusern. Die Loher Straße steigt dabei von ca. 190 Meter über NN auf ca. 287 Meter über NN im Bereich Voerde an. Von der L 702 zweigt die L 701 in südlicher Richtung ab und verbindet den Stadtteil Voerde mit dem Stadtteil Bülbringen/Oberbauer und im weiteren Verlauf mit der Stadt Breckerfeld. Der zu betrachtende Bereich der L 701 endet mit dem Ortsrand von Voerde. Die Nutzungsstruktur der L 701 ist heterogen ausgeprägt. Während sich auf der östlichen Straßenseite überwiegend Wohnbebauung befindet, wird der westliche Straßenrand durch eine gemischte Struktur mit kleineren Betrieben und Wohnbebauung geprägt. Auch dieser Straßenabschnitt weist eine starke Steigung in Nord-Süd-Richtung auf. Auf den ersten 140 Metern werden ca. 13 Höhenmeter überwunden. Danach steigt das Gelände nur noch leicht an.

Hauptschienenverkehr

Die Schienenstrecke Hagen-Wuppertal verläuft von Hagen kommend parallel zur Ennepe, allerdings nicht in Tallage, sondern auf halber Höhe der angrenzenden Hügelketten. Im nordöstlichen Bereich des auf Ennepetaler Stadtgebietes verlaufenden Streckenabschnittes kreuzt die Trasse das Tal der Ennepe in etwa 25 m Höhe auf einem Damm, der für den Straßenverlauf L 700 und die Ennepe untertunnelt ist (Kruiner Tunnel). Im weiteren Verlauf schmiegt sich die Eisenbahnstrecke an einen zum Siedlungsbereich vom Stadtteil Ennepetal-Milspe orientierten Steilhang an. Hier befindet sich der Bahnhof Ennepetal-Gevelsberg. An dieser Stelle verlässt die Schienenstrecke den Verlauf der Ennepe. Weiter westlich kreuzt die Strecke erneut die L 706 auf einem Damm (Rahlenbecker Tunnel) und verläuft weiter in erhöhter Lage südlich des Stadtteils Büttenberg. Der westliche Abschnitt der Schienenstrecke an der Grenze zum Stadtgebiet Schwelm wird aufgrund des ansteigenden Geländes in Troglage geführt.

3.1. Derzeitige Lärmsituation

Straßenlärm

Die folgende Übersicht stellt die Hauptverkehrsstraßen der Stadt Ennepetal dar, die mit Verkehr und Lärm belastet sind. Als Informationsgrundlage dienen die Lärmkarten des LANUV (siehe Anhang 1)³ sowie die periodische Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2021 des Landesbetriebes Straßen.NRW⁴.

Str.	Anfang und Ende der Zählstellen	DTV Kfz/24h	DTV SV/24h	L _{den} / dB(A)	L _{night} / dB(A)
L700	Kölner Straße/Heilenbecker Str. bis Kölner Straße/Friedrichstraße	14.359	692	ab 75	ab 65 bis 69
L 700	Kölner Straße/Friedrichstraße bis Kölner Straße/Mauerstraße (Gevelsberg)	12.854	648	ab 75	ab 65 bis 69

³ Website Umgebungslärm NRW

⁴ Website Straßen.NRW

L 701	Breckerfelder Straße bis	5.751	294	ab 70 bis 74 ⁵	ab 60 bis 64 ⁶
L 702	Neustraße in Höhe Haus Ennepetal bis Neustraße/Mittelstraße	11.271	442	ab 75	ab 65 bis 69
L 702	Kölner Straße/Friedrichstraße bis Neustraße in Höhe Haus Ennepetal	16.481	921	ab 75	ab 65 bis 69
L 702	Neustraße/Mittelstraße bis Loherstraße/Lindenstraße	14.439	581	ab 75	ab 65 bis 69
L 706	Milsper Straße/Berliner Straße (Schwelm) bis Kölner Straße/Heilenbecker Straße	15.130	811	ab 75	ab 65 bis 69

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von Straßenverkehrslärm, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht, wurde rechnerisch ermittelt:

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete

LDEN dB(A)	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	2,19	0,67	0,11

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude

LDEN dB(A)	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	1581	716	13
Schulgebäude	3	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt:

LDEN dB(A)	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
Personen	1087	731	771	707	28

LNight dB(A)	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
Personen	726	792	736	33	0

⁵ L_{den} ab 75 dB (A) Breckerfelder Straße Nr. 14, 16 und 16a sowie von Dorma Platz bis Bülbringer Straße

⁶ L_{Night} ab 65 bis 69 dB(A) Breckerfelder Straße Nr. 14, 16 und 16a sowie von Dorma Platz bis Bülbringer Straße

Schienenverkehr

Auf der Schienenstrecke finden 70.410 Zugbewegungen pro Jahr statt. Im gesamten Schienenbereich von den Ortschaften Milspe bis Büttenberg sind Werte von L_{den} 70 bis 74 dB(A) gemessen worden⁷.

Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß BEB) Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{den})

LDEN dB(A)	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	260	160	90	< 10	0

Anmerkung: Bei den Pegelangaben zu (L_{den}) handelt es sich um ganzzahlig gerundete Werte.

LNight dB(A)	(ab 45 bis 49)	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	270	230	150	20	0	0

Anmerkung: Bei den Pegelangaben zu (L_{den}) handelt es sich um ganzzahlig gerundete Werte.

Geschätzte Zahl der Fälle gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen

Fälle starker Belästigung L_{den}	94
Fälle starker Schlafstörung L_{night}	42

Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude L_{den}

LDEN	Belastete Fläche in km²	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
über 55 dB(A)	0,64	240	0	0
über 65 dB(A)	0,17	40	0	0
über 75 dB(A)	0,00	0	0	0

Anmerkung: Bei der Auswertung der betroffenen Schulen und Krankenhäuser sind alle Einzelgebäude betrachtet worden. Bei Schulkomplexen aus bspw. drei Gebäuden sind somit drei Schulgebäude in die Auswertung eingenommen worden.

4. Lärmaktionsplanung der 4. Stufe

Die vierte Stufe der Lärmaktionsplanung beschreibt die derzeitige Situation an den lärmbelasteten Hauptverkehrsstraßen und Schienenwegen in der Gemeinde und erörtert die bisherigen Maßnahmen zur Lärminderung. Ein direkter Vergleich zur Lärmaktionsplanung der dritten Stufe ist aufgrund veränderter Berechnungsmethoden nicht möglich.

⁷ Website Geoportal Eisenbahn-Bundesamt

4.1. Bisherige Lärmaktionsplanung der Stadt Ennepetal

In der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung wurden Hauptverkehrsstraßen untersucht, deren Belastung bei mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr liegt (Schienenverkehr mehr als 60.000 Züge/Jahr). Der Lärmaktionsplan der ersten Stufe ist vom Rat der Stadt Ennepetal am 24. November 2011 beschlossen worden. In der zweiten Stufe wurden auch Straßen mit einer Belastung von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr mit einbezogen (Schienenverkehr mehr als 30.000 Züge/Jahr). Diese zweite Stufe der Lärmaktionsplanung wurde vom Rat der Stadt Ennepetal am 25. September 2014 beschlossen. Im Rahmen der dritten Stufe war die Überprüfung bzw. Fortschreibung der bisherigen Planungen vorgesehen. Die dritte Stufe der Lärmaktionsplanung hat in ausreichendem Maße die Lärmprobleme und Lärmauswirkungen berücksichtigt. Die wesentlichen Streckenabschnitte wurden erfasst und die Gebäudestrukturen liegen vor. Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte durch die öffentliche Beratung der Lärmaktionsplanung im Rahmen der Umweltausschusssitzung am 25. April 2018. Im Anschluss daran wurde eine öffentliche Auslegung für die Dauer eines Monats durchgeführt. Informationen waren ebenfalls über die städtische Internetseite zugänglich. Parallel hierzu wurden die Behörden und Träger öffentlicher Belange mit Schreiben um Stellungnahme gebeten. Der Lärmaktionsplan der dritten Stufe wurde vom Rat der Stadt Ennepetal in seiner öffentlichen Sitzung am 12. Juli 2018 beschlossen. Der abgeschlossene Lärmaktionsplan der dritten Stufe wurde als Zusammenfassung übermittelt. Im Bericht wurde auf den Link zum vollständigen Bericht hingewiesen.

4.2. Umsetzung der Maßnahmen seit der Lärmaktionsplanung der 3. Stufe

Die vorgeschlagenen Maßnahmen betrafen sowohl strukturelle Bereiche als auch konkrete bauliche Maßnahmen. Die Steuerung der Siedlungsentwicklung und einer damit verbundenen Verdichtung der Siedlungsschwerpunkte bei gleichzeitiger maßvoller Erweiterung in den Randbereichen führt zu einer nachhaltigen Reduzierung der Verkehrsbelastung durch Kraftfahrzeuge. Diese Strategie soll auch in den nächsten Jahren fortgeführt werden.

Die Erneuerung von Straßenbelägen und die Verwendung lärmarmen Oberflächen auf den Strecken der Landesstraßen erfolgt durch den zuständigen Straßenbaustraßenbauer. Die Lichtsignalanlagen auf den Hauptverkehrsstraßen werden regelmäßig überprüft und tragen zur Verstärkung des Verkehrsflusses bei.

Loher Straße

Der schlechte bauliche Zustand der Loher Straße führte in der Vergangenheit zu erhöhten Lärmeinwirkungen in den angrenzenden Wohnbereichen (z. B. Jahnstraße). Dies wurde auch in den vorangegangenen Lärmaktionsplanungen von den Anwohnern im Rahmen der Beteiligung vorgebracht. Im Jahr 2022 wurde die Loher Straße (L 702) durch den Landesbetrieb Straßen NRW auf der gesamten Länge saniert.

Schallschutzwand

Im Zuge der Lärmsanierungen an Schienenwegen des Bundes waren auch Maßnahmen im Bereich von Ennepetal vorgesehen. Der Untersuchungsbereich umfasste die Schienenstrecke vom Kruiner Tunnel über den Bahnhof Ennepetal bis zur Stadtgrenze Schwelm. Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass an drei Standorten Schallschutzwände zu errichten sind: Schallschutzwand östlich der Schienen in der nördlichen Bahnhofstraße (214 m Länge, 3 m Höhe), Schallschutzwand südlich der Schienen und nordwestlich der Kampstraße bis zum

Kruiner Tunnel (553 m Länge, 3 m Höhe) sowie nördlich der Schienen von der Ambrosius-Brand-Straße im Westen bis zur Schachtstraße/Heimstraße im Osten (1.295 m Länge, 3 m Höhe).

Radverkehrskonzept

Die Stadt Ennepetal hat im Jahr 2022 beschlossen, den Radverkehr in ihrer Stadt systematisch zu fördern. Dazu wurde ein Radverkehrskonzept „Radverkehr Ennepetal 2027“ erarbeitet, welches eine umfassende Strategie enthält, die Bedingungen für das Radfahren in Ennepetal schrittweise zu verbessern und das Fahrrad als Bestandteil der alltäglichen Mobilität auszubauen. Die Nutzung des Fahrrads als Hauptverkehrsmittel trägt nicht nur maßgeblich zum Klimaschutz bei, sondern ebenso zur Reduzierung der Lärmemissionen.

Die Analyse der Radverkehrsinfrastruktur hat ergeben, dass Querungshilfen, ergänzende Schutzmaßnahmen und die Beseitigung von Gefahrenstellen an zahlreichen Straßen notwendig werden. Im Bereich der lärmbelasteten Straßen in Ennepetal sind an zwei Straßen Maßnahmen notwendig:

- Breckerfelder Straße zwischen Hinterbilstein und Bilstein → Querungshilfe
- Kölner Straße / Zufahrt Ambrosius-Brand-Straße → Querungshilfe
- Kölner Straße / Zufahrt Ambrosius-Brand-Straße → Beseitigung von zwei Gefahrenstellen

Die Stadt Ennepetal sieht in ihrer städtischen Mobilitätsplanung die Umsetzung der o.g. Maßnahmen als notwendig. Hierdurch würde die Sicherheit erhöht und damit auch die Bereitschaft das Fahrrad als Verkehrsmittel zu nutzen gesteigert. Die Umsetzung der genannten Maßnahmen kann nur durch den Straßenbaulastträger erfolgen.

Austausch mit Landesbetrieb Straßen NRW

Neben allen genannten Maßnahmen findet alle zwei Jahre ein Austausch zwischen der Stadt Ennepetal und dem Straßenbaulastträger Straßen.NRW statt. Hierbei wird beiderseits angesprochen, welche Erkenntnisse gewonnen wurden und an welchen Stellen Handlungsbedarf besteht. Auch Themen, die die Lärmaktionsplanung betreffen, wie bspw. der Verfahrensstand, werden hierbei thematisiert. Letztlich sind alle lärmbelasteten Straßen in Zuständigkeit von Straßen NRW. Vor diesem Hintergrund ist der Austausch von großer Relevanz.

5. Bewertung, Probleme, Verbesserungsbedürftige Situationen

5.1. L 700/706 – Kölner Straße

Bei den als problematisch kartierten Bereichen handelt es sich um einen Straßenabschnitt, dessen Straßenbaulastträger der Landesbetrieb Straßen NRW ist. Jedwede Lärmaktionsplanung der Stadt Ennepetal in diesem Bereich ist dementsprechend eng mit dieser Stelle abzustimmen. Es sind hierbei folgende Ansätze zu berücksichtigen.

Vermeidung von Verkehrslärm: Die Reduzierung des Lärms an der Quelle – also dem Kraftfahrzeug – ist naheliegend. Die Umsetzung einer Reduzierung von Abroll- und Motorengeräuschen kann im fahrzeugtechnischen Bereich nicht auf kommunaler Ebene geregelt werden;

lediglich über die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in diesem Bereich können positive Effekte erzielt werden. Die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) oder von Mitfahrzentralen sind ebenfalls Maßnahmen, die eine Verkehrs- und damit Lärmreduzierung zur Folge haben können. Aus diesem Grund wird der ÖPNV von der öffentlichen Hand heutzutage schon subventioniert; eine Einflussnahme hierauf ist von der kommunalen Ebene allerdings ebenfalls schwierig, da Ennepetal Bestandteil des großen Verkehrsverbundes Rhein Ruhr (VRR) ist.

Bündelung und Verlagerung: Die L 700/706 erfüllt als Hauptverkehrsstraße eine Sammel-funktion u.a. für die Städte Ennepetal, Gevelsberg und Schwelm. Eine Verlagerung der Verkehrsströme auf bestehende andere untergeordnete Straßen ist nicht zielführend, da die Lärm-belastung dann in bisher geschützte Bereiche vordringen könnte. Ähnlich könnte der Effekt ei-ner o.g. Geschwindigkeitsreduzierung oder eines LKW-Fahrverbotes sein, da der Raumwider-stand erhöht wird und Ausweichverkehre in ruhigere Nebenstraßen verlagert werden könnten. Alternativen zum bisherigen Straßenverlauf sind mit Blick auf die Topographie auch durch Stra-ßenneubau kaum umsetzbar. Lärmschutz (-sanierung) kann sich nur im Rahmen der zur Verfü-gung stehenden Haushaltsmittel orientieren.

Im Bereich der Verkehrsabwicklung wurden in der Vergangenheit mit Umbau der L 700/706 Verbesserungen erzielt. So wurde der Abschnitt am Heilenbecker Einkaufszentrum im Jahr 2008 vollständig durch den Landesbetrieb Straßen NRW saniert und umgebaut. Als im Zuge dessen umgesetzte Maßnahme im Sinne einer Lärmreduzierung ist der verbesserte Verkehrs-fluss zu nennen, der sich in der Optimierung der Ampelschaltungen und der Länge der Abbie-gefahrestreifen äußert. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist für diesen Abschnitt auf 50 km/h festgesetzt, was für die Größe und Bedeutung der Straße angemessen erscheint. Aufgrund der Tatsache, dass es sich bei diesem Abschnitt um eine Ortsdurchfahrt mit den Straßenraum be-grenzenden Gebäuden handelt, sind weitere bauliche Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Schall-schutzwände) aber nicht vorstellbar.

Im weiteren Verlauf der L 706 in Richtung Stadtgrenze Schwelm wurde durch den Landesbetrieb in weiten Teilen der Strecke eine neue Fahrbahndecke aufgebracht, die durch den schlechten Fahrbahnzustand hervorgerufenen Geräusche wurden vermindert.

5.2. L 702 – Neustraße/Loher Straße

Die Neustraße dient als Umgehung des Ennepetaler Stadtzentrums und hat keine angrenzen-den, lärmsensiblen Wohngebiete. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in diesem Ab-schnitt 50 km/h. Die Anbindung der Neustraße an die L 700 erfolgt derzeit über eine Teilung der Verkehrsströme. Der Verkehr in Fahrtrichtung Schwelm wird über das kurze Teilstück der Vo-erder Straße geführt, der Verkehr in Richtung Bahnhof und Gevelsberg über die Friedrichstraße. Zur Verbesserung der Verkehrssituation wurde für diesen Bereich im Jahr 2008 eine Planung erarbeitet, die eine Verlängerung der Neustraße und damit verbunden eine Reduzierung des Fahrzeugaufkommens im unmittelbaren Innenstadtbereich. Dies ist jedoch nur möglich durch den Abriss der Gebäude an der Friedrichstraße. Ein wirksamer Lärmschutz an diesen Gebäu-den ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der räumlichen Enge nicht möglich. Die Entwicklungsmaßnahme ermöglicht jedoch eine Entlastung des zentralen Innenstadtbereiches. Auch im weiteren Verlauf der Neustraße sind aufgrund der beengten räumlichen Gegebenheiten aktive Schallschutzmaßnahmen nicht möglich.

Im Bereich Altenvoerde wechselt die Bezeichnung der L 702 in Loher Straße. Im gesamten Streckenabschnitt der Loher Straße ist eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h ausgeschildert. Die vorhandene Steigung in diesem Straßenabschnitt in Richtung Voerde lässt insbesondere beim Schwerlastverkehr keine hohen Fahrgeschwindigkeiten zu, gleichzeitig führt aber der Anstieg zu erhöhten Emissionen und Rückstau des nachfolgenden Verkehrs. Aufgrund der bestehenden Stadtstrukturen und der Topographie sind alternative Verkehrsführungen für diesen Abschnitt nicht möglich. In dem Straßenabschnitt nordöstlich der Einmündung Gewerbestraße bis zur Lindenstraße befinden sich Mehrfamilienhäuser, die über die Loher Straße erschlossen werden. Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden sind aufgrund der geringen Abstände nicht möglich. In den vergangenen Jahren wurden auf der Loher Straße zahlreiche Kanaldeckel repariert und die Asphaltdecke erneuert, so dass dadurch eine Reduzierung der Lärmbelastung erreicht werden konnte.

Zwischen den Stadtteilen Milspe und Voerde besteht bereits ein sehr differenziertes und gut ausgebautes ÖPNV-Netz. Eine Verkehrsentlastung durch ein erweitertes ÖPNV-Angebot, mit entsprechend hohen Kosten, ist daher unrealistisch.

5.3. L 701 – Lindenstraße/Breckerfelder Straße

Die L 701 wird in dem ersten Abschnitt aufgrund von beengten Straßenraumverhältnissen und einer starken Steigung in einem Einbahnstraßensystem geführt. Der in Richtung Breckerfeld fahrende Verkehr wird über die Straße Westfeld geführt, der in Richtung Voerde über die Lindenstraße. In diesem Streckenabschnitt ist die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h festgesetzt. Im weiteren Verlauf auf der Breckerfelder Straße werden die beiden Verkehrsströme zusammengeführt und die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.

Weitergehende lärmindernde Maßnahmen im ersten Abschnitt sind schwierig. Aufgrund der Topographie sind alternative Streckenführungen nicht möglich. Eine weitere Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit unter 30 km/h wird keine nennenswerte Reduzierung zur Folge haben. Für aktive Lärmschutzeinrichtungen, wie z. B. eine Lärmschutzwand, fehlen die Flächen und es werden fast alle Gebäude von der Breckerfelder Straße aus erschlossen, so dass dort auch keine geschlossene Wand errichtet werden kann.

Dort, wo aktive Lärmschutzmaßnahmen aus unterschiedlichen Gründen heraus nicht möglich sind, können unter bestimmten Voraussetzungen Hausbesitzer eine Bezuschussung von passiven Schallschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung im Rahmen von Fördermöglichkeiten, z.B. für Fenster oder Rollläden mit besonderer Schallisolierung, in Anspruch nehmen. Die ermittelten Betroffenheiten in den Lärmkarten und im Ergebnisbericht des LANUV sind für den Straßenbaulastträger (Landesbetrieb Straßen NRW) zwar nicht bindend, geben aber Anhaltspunkte für Anlieger, ob eine besondere Lärmbelastung vorliegt. In diesem Fall können Anlieger bei dem Baulastträger eine Lärmuntersuchung nach 24. BImSchV (Bundesimmissionsschutzverordnung) beantragen. Sollten bestimmte Grenzwerte nach 16. BImSchV und den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) überschritten werden, kann der Straßenbaulastträger einen Zuschuss von bis zu 75 % der passiven Lärmschutzmaßnahmen gewähren.

6. Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Auf der Internetseite der Stadt Ennepetal ist eine Rubrik im Bereich „Planen, Bauen & Umwelt“ eingerichtet. In einem ersten Schritt billigt der Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz den Entwurf zur dritten Änderung des Lärmaktionsplanes und beschließt die Beteiligung der Öffentlichkeit. Für die Dauer von einem Monat wird der Entwurf öffentlich ausgelegt. Anschließend werden die eingegangenen Stellungnahmen ausgewertet und in die vorliegende Lärmaktionsplanung eingearbeitet. Der Beschluss des Lärmaktionsplanes der vierten Stufe durch den Rat der Stadt Ennepetal steht am Ende der Erarbeitung. Eine Aktualisierung und Überarbeitung sind grundsätzlich turnusmäßig in einem Abstand von fünf Jahren vorgesehen. Aufgrund der Rechtsprechung des EuGHs im Urteil gegen Portugal sollten neue Lärmkarten bis zum 30. Juni 2022 und damit Lärmaktionspläne bis zum 18. Juli 2024 erstellt oder überarbeitet werden.

7. Zusammenfassung des Lärmaktionsplanes der vierten Stufe

Ein Vergleich der Lärmsituation an der dritten Stufe des Lärmaktionsplanes ist mit der vierten Stufe nicht möglich, da in der Zwischenzeit eine neue Berechnungsgrundlage auf europäischer Ebene eingeführt wurde. Aus diesem Grund wird im Rahmen der vierten Stufe des Lärmaktionsplanes die Lärmsituation an den Lärmquellen im Ennepetaler Stadtgebiet wiedergegeben. Darüber hinaus wird erläutert, welche Maßnahmen bisher umgesetzt wurden. Auf gewisse Lärmsituationen lässt sich derzeit aus verschiedenen Gründen, wie bspw. der Bebauungsstruktur oder der Tatsache, dass die Stadt Ennepetal nicht der Baulastträger ist, nicht reagieren.

Ennepetal, den 13.05.2024

gez.
i.A.

Marco Heimhardt
Fachbereichsleiter

gez.
i.A.

Ulrich Höhl
Abteilungsleiter

gez.
i.A.

Amina Bojkic
Sachbearbeiterin

8. Quellenangaben

Bundesimmissionsschutzgesetz

34. BImSchV „Verordnung über die Lärmkartierung“

Europäische-Umgebungslärmrichtlinie

Rechtsprechungen:

Urteil vom 31. März 2022 – Kommission/Portugal in der Rechtssache C-687/20

Urteil vom 20. April 2023 – Kommission/Polen in der Rechtssache C-602/21

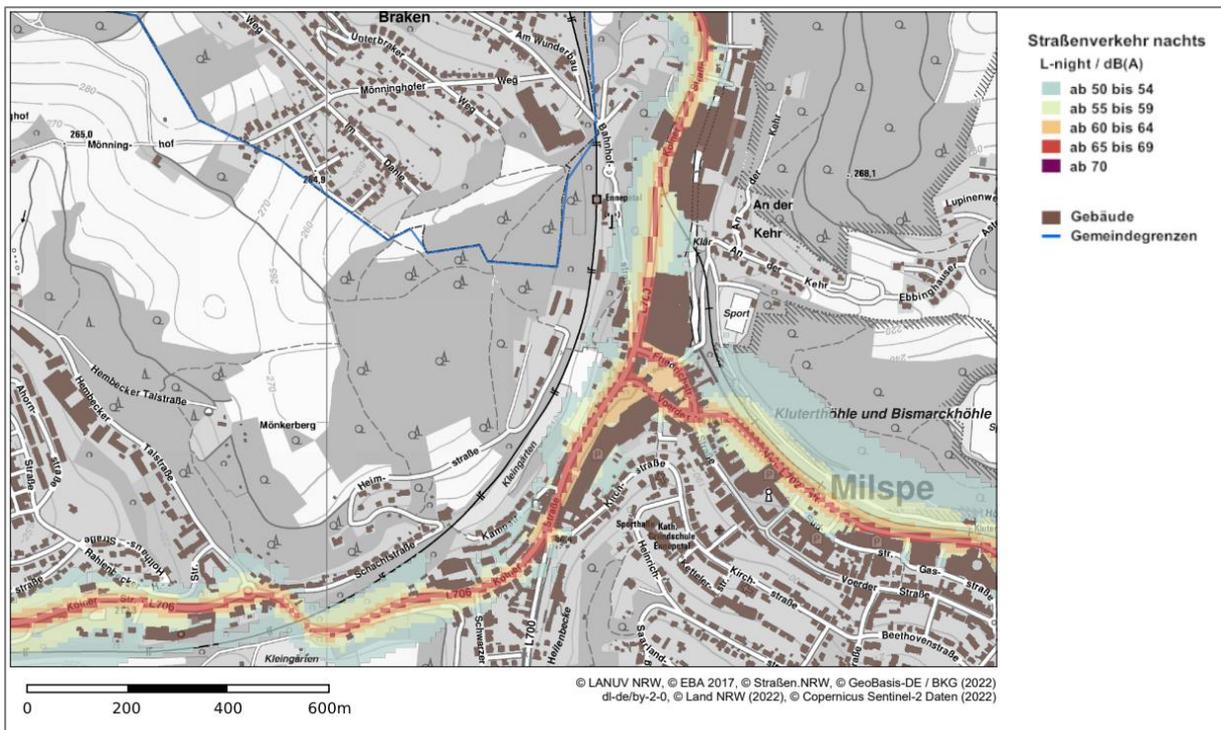
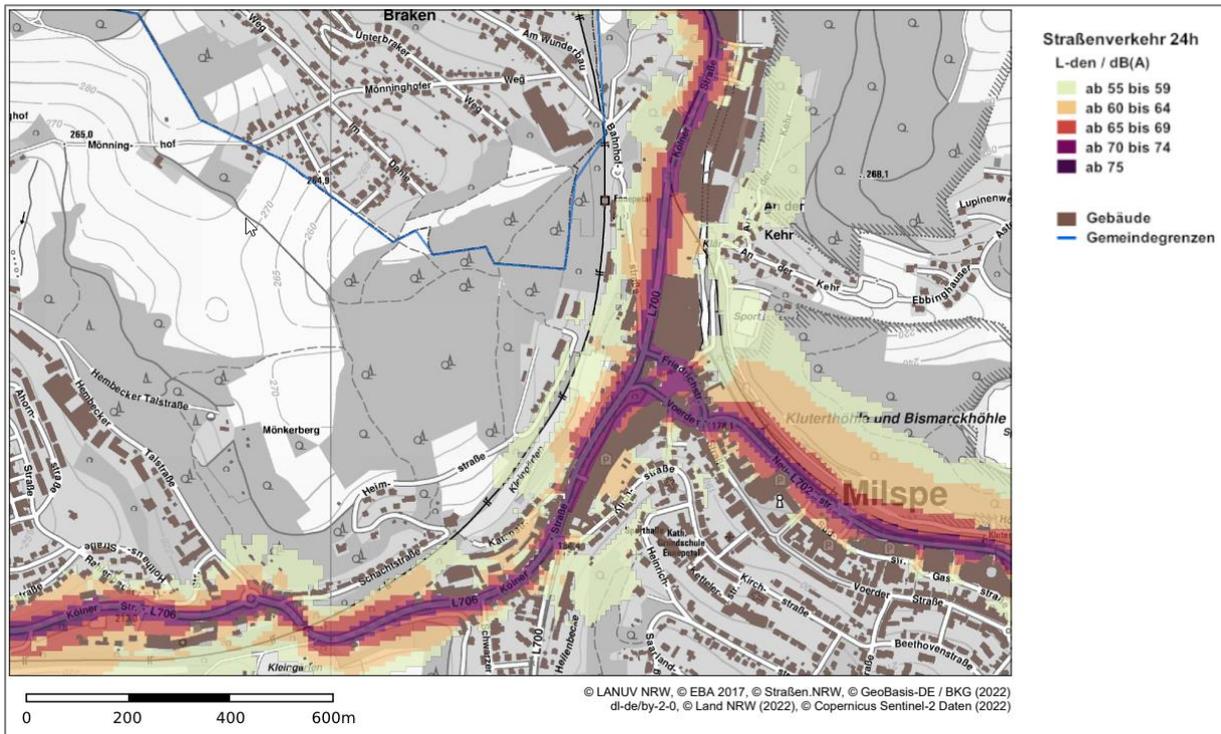
Website Geoportal Eisenbahn-Bundesamt: <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/>

Website Straßen.NRW: <https://www.strassen.nrw.de/de/periodische-verkehrszaehlungen.html>

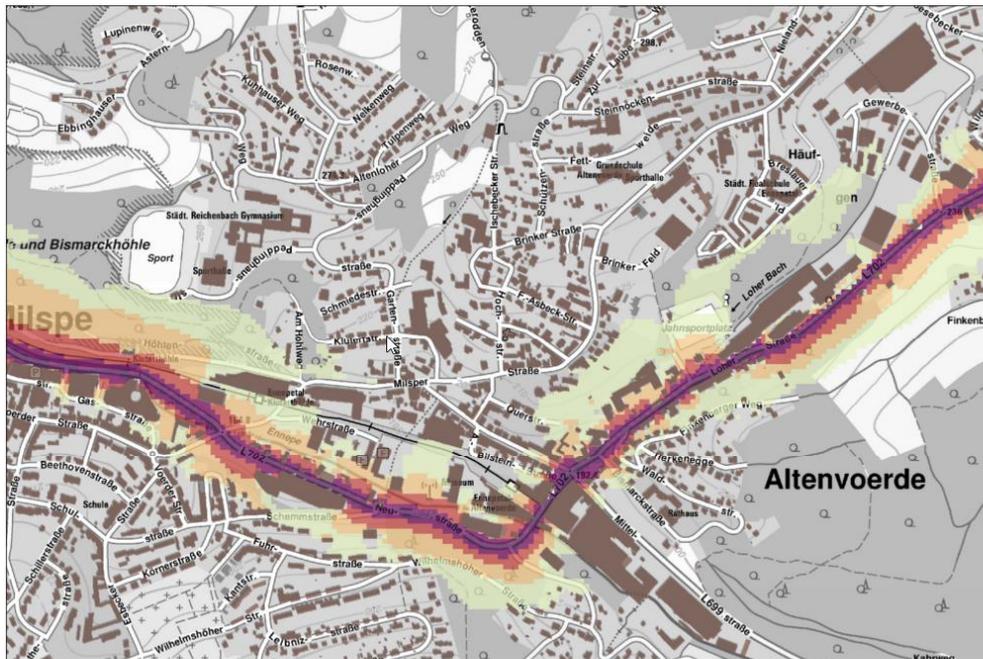
Website Umgebungslärm NRW: <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>

9. Anlage 1: Lärmkarten der 4. Stufe

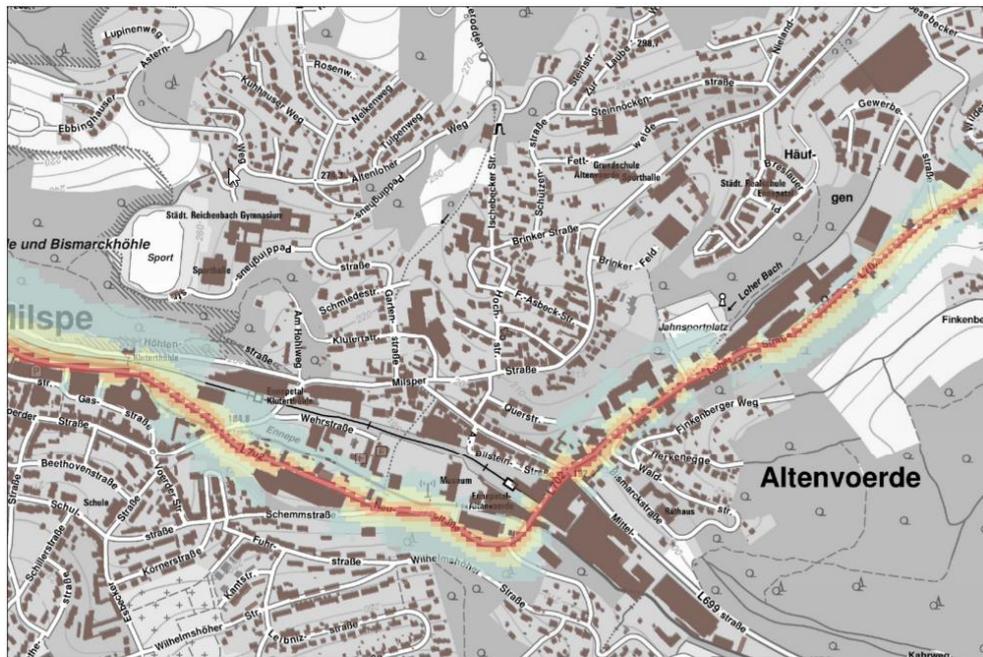
L 700/706 – Kölner Straße und L 702 Neustraße



L 702 Neustraße und L 702 Loher Straße

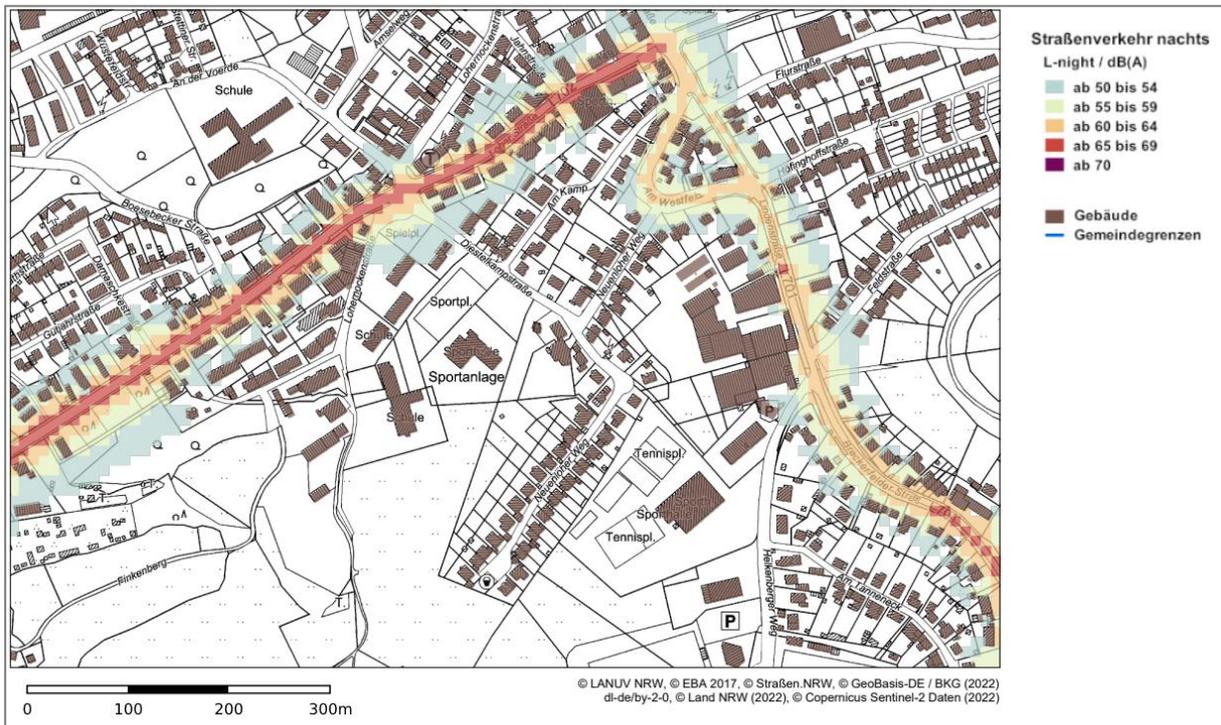
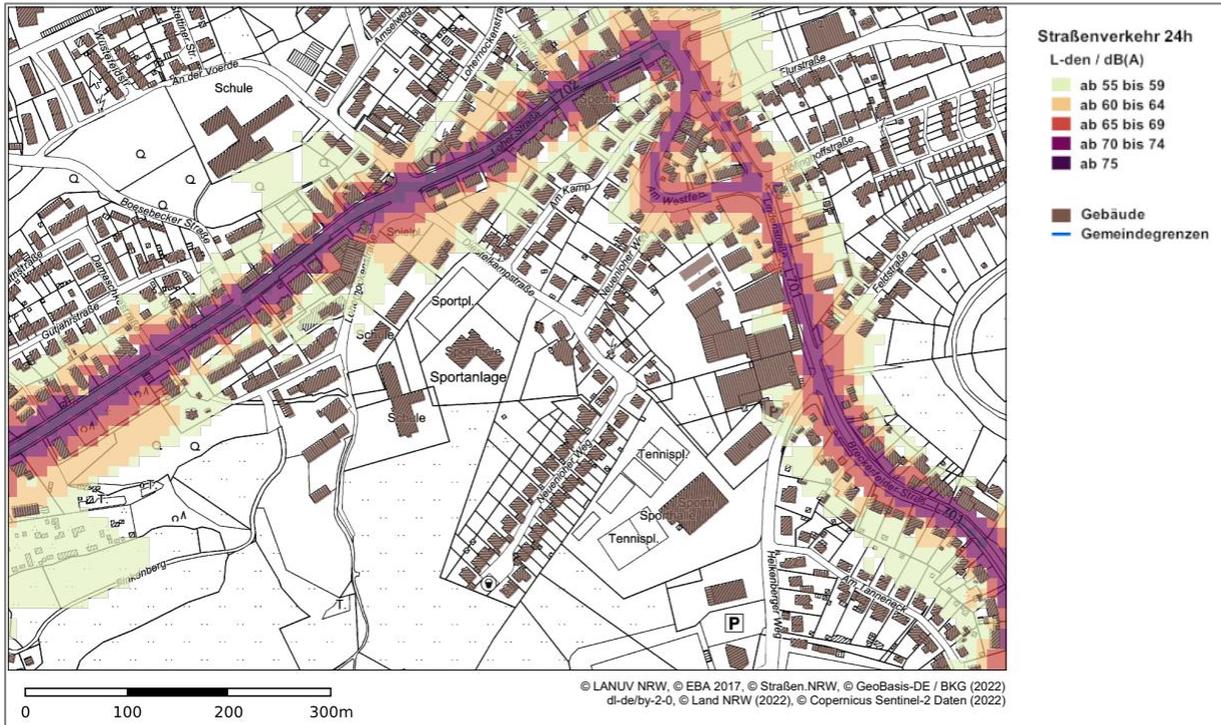


© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) di-de-by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)

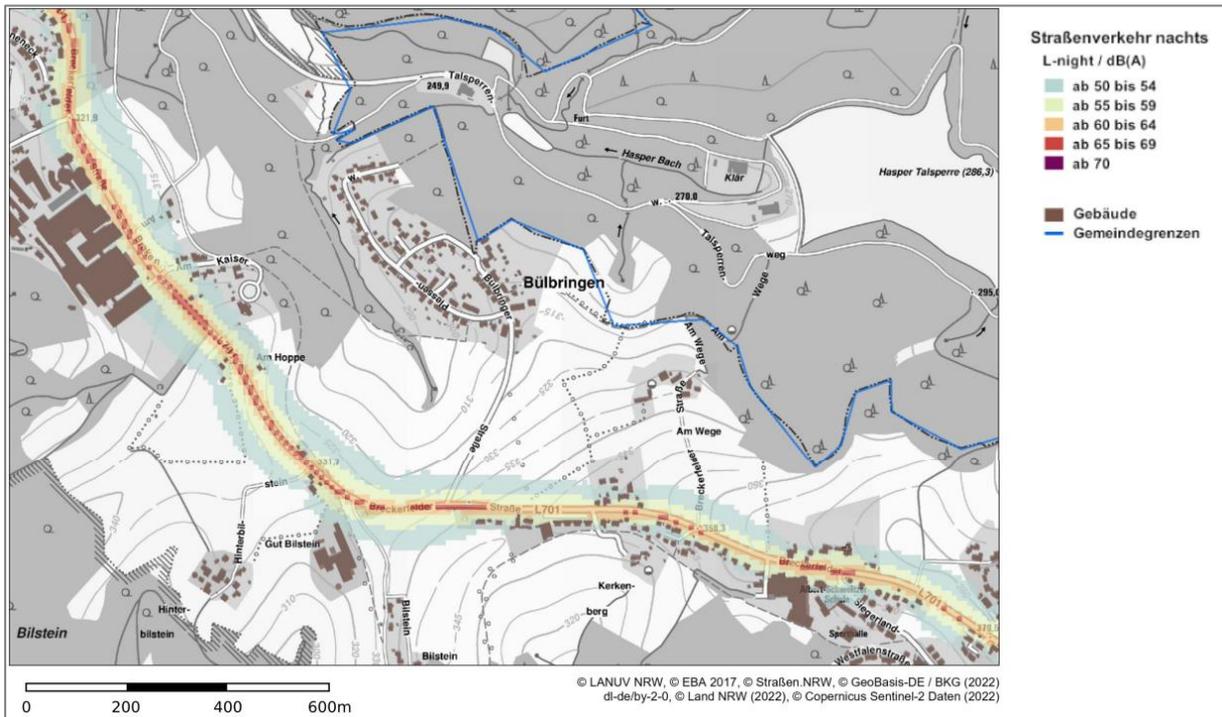
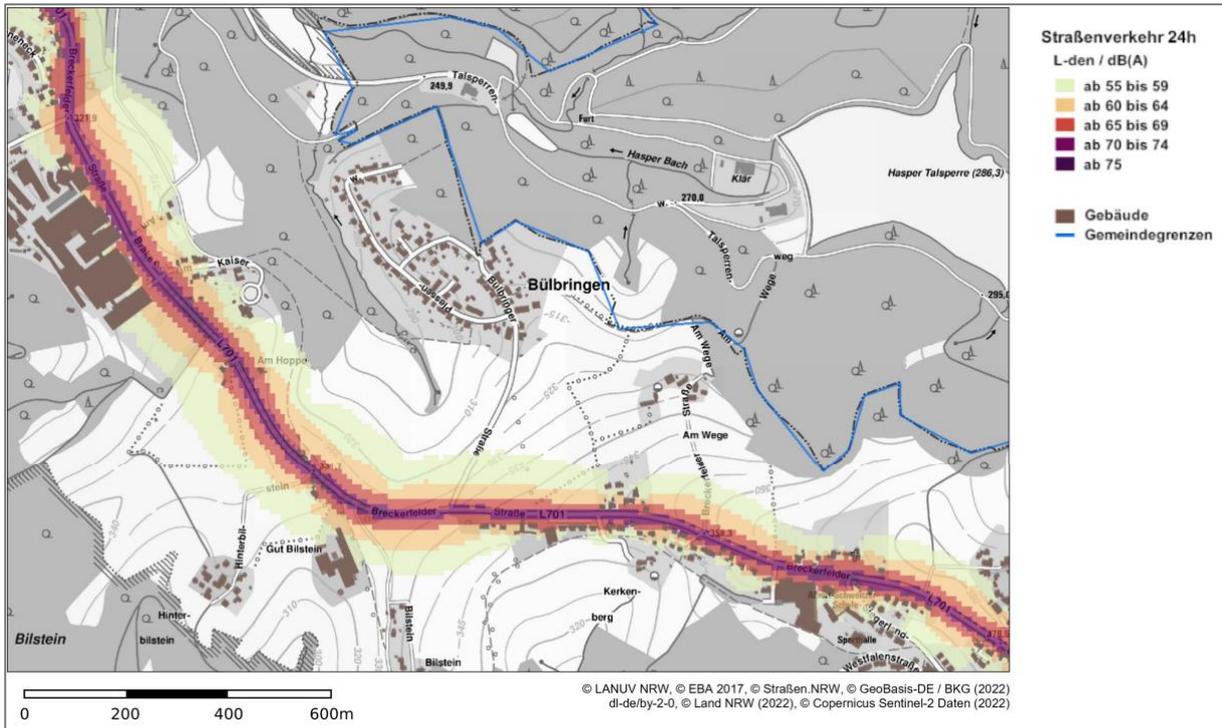


© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022) di-de-by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)

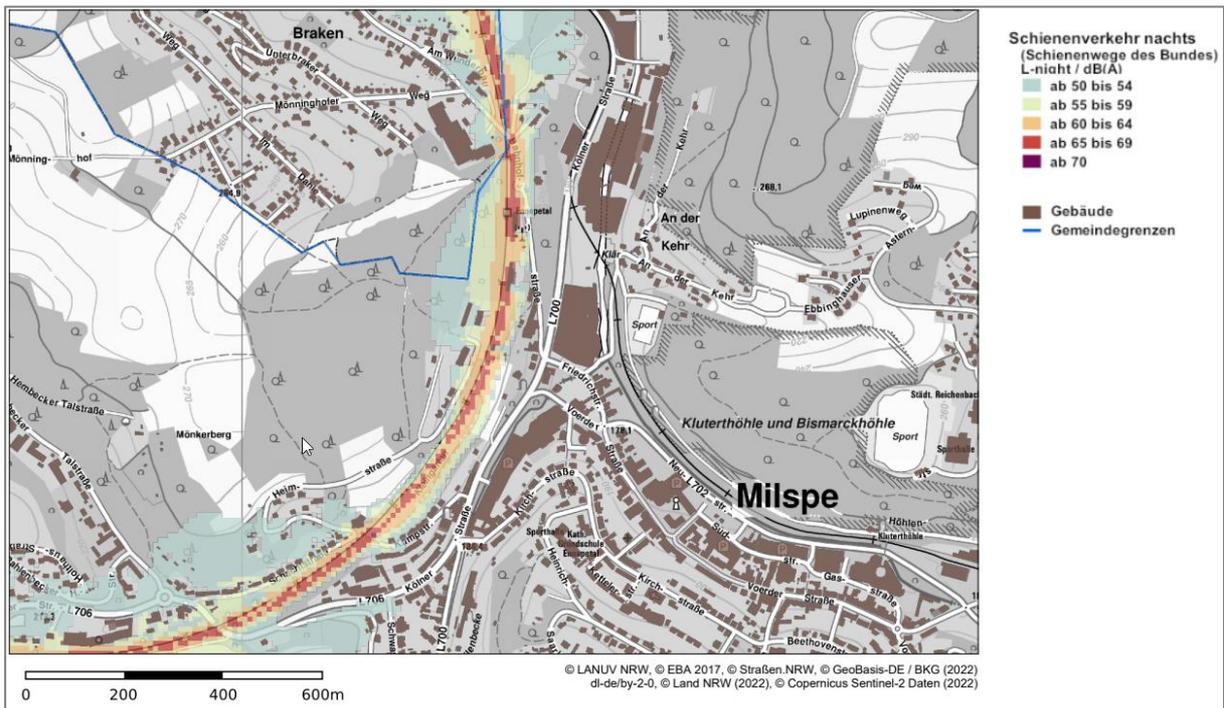
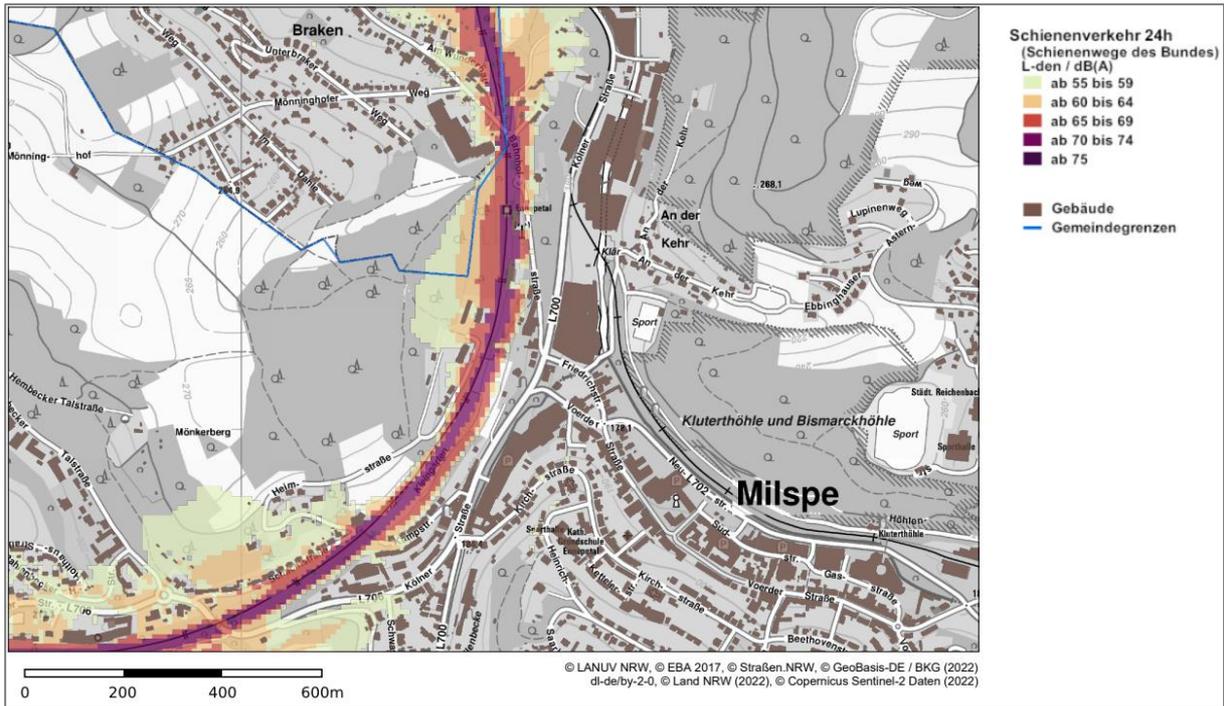
L 702 Loher Straße und L 701 Lindenstraße/Breckerfelder Straße



L 701 Breckerfelder Straße



Schienerverkehr – Milspe



Schienenverkehr – Büttenberg

