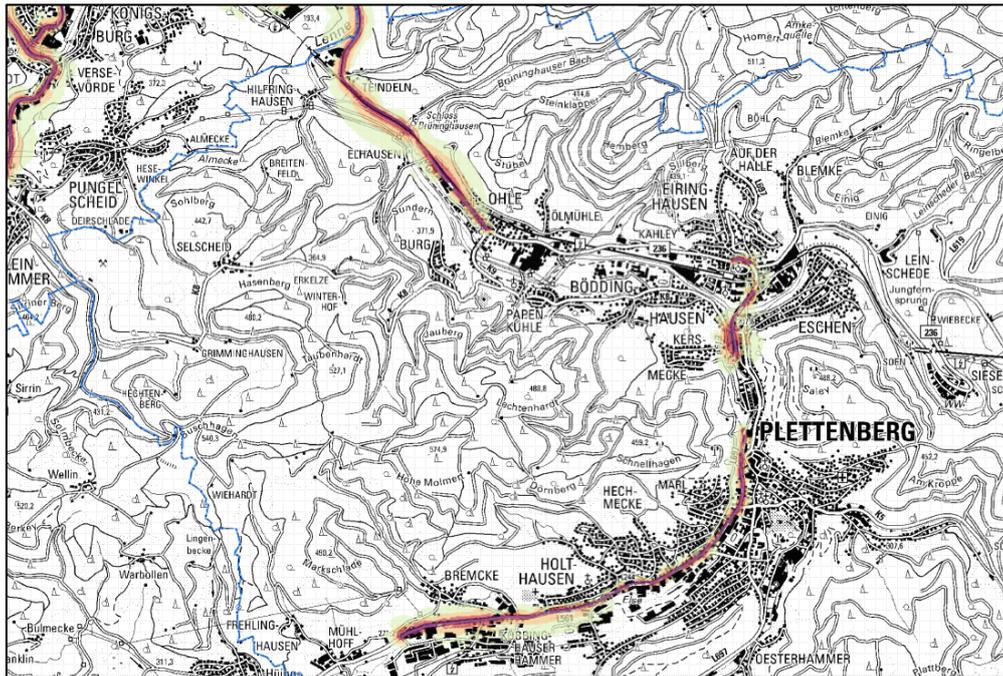




# Stadt Plettenberg

## Lärmaktionsplan, Runde 4



Juli 2024

3744/1



INGENIEURBÜRO FÜR UMWELTAKUSTIK

BÜRO STUTTGART

Forststraße 9

70174 Stuttgart

Tel: 0711 / 250 876-0

Fax: 0711 / 250 876-99

Email: [info@heine-jud.de](mailto:info@heine-jud.de)

Messstelle nach §29 BImSchG  
für Geräusche

BÜRO FREIBURG

Engelbergerstraße 19

79106 Freiburg i. Br.

Tel: 0761 / 154 290 0

Fax: 0761 / 154 290 99

BÜRO DORTMUND

Ruhrallee 9

44139 Dortmund

Tel: 0231 / 177 408 20

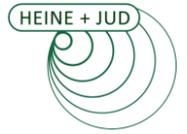
Fax: 0231 / 177 408 29



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

### Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einführung und Aufgabenstellung .....</b>	<b>4</b>
1.1	Rechtlicher Hintergrund .....	7
1.2	Geltende Lärmgrenzwerte und Festlegung der Auslösewerte .....	8
1.3	Planungsziele für Plettenberg .....	10
<b>2</b>	<b>Lärmquellen für das Gebiet der Stadt Plettenberg .....</b>	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>Zusammenfassung bisheriger Lärmaktionsplanungen (Runde 1 bis 3) .</b>	
	<b>.....</b>	<b>14</b>
<b>4</b>	<b>Lärmaktionsplanung Runde 4 .....</b>	<b>17</b>
4.1	Exkurs – Berechnungsverfahren 2017 und 2022 .....	17
4.2	Überprüfung des Lärmaktionsplanes .....	18
4.3	Relevante Änderungen der Lärmsituation .....	18
4.4	Entwicklungen der Anzahl der Betroffenen .....	26
4.5	Relevante Änderungen der Lärmeinwirkungen .....	27
4.6	Änderungen in der Bewertung von Lärmproblemen und .....	
	Lärmauswirkungen .....	27
4.7	Bereiche mit Werten von 70 / 60 dB(A) .....	28
4.8	Lärmschwerpunkte .....	28
4.9	Analyse zum Stand der Umsetzung von Maßnahmen .....	37
4.10	Planrechtliche Festsetzungen (ruhige Gebiete) .....	39
4.11	Erfolge langfristiger Strategien .....	41
<b>5</b>	<b>Stellungnahmen der Bürger*innen zur Lärmaktionsplanung .....</b>	<b>42</b>
5.1	Stellungnahme Nr. 1 (Eingang 11. Juni 2024) .....	42
5.2	Stellungnahme Nr. 2 (Eingang 25. Juni 2024) .....	43
5.3	Stellungnahme Nr. 3 (Eingang 28. Juni 2024) .....	45
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>46</b>



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

### **Projektleitung:**

Stadt Plettenberg

Grünestraße 12  
58840 Plettenberg

Moritz Jankowsky

Sachbearbeitung im Sachgebiet  
Stadt- und Umweltplanung

### **Bearbeitung:**

Heine + Jud

Ingenieurbüro für Umweltakustik  
Stuttgart – Freiburg – Dortmund

Dipl.-Geogr. Axel Jud

Evelyn Klooz, B.Sc.



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

### 1 Einführung und Aufgabenstellung

Eine zunehmende Anzahl der Einwohner Deutschlands fühlt sich durch Lärmeinwirkungen stark beeinträchtigt. Lärm mindert das Wohlbefinden von Menschen, drückt die Miet- und Immobilienpreise, reduziert die Einnahmen von Kommunen und verursacht allein in Deutschland jährlich mehrere Milliarden Euro Folgekosten.<sup>1</sup> Insbesondere die Schallemissionen des Straßenverkehrs werden als störend und unerwünscht wahrgenommen. Dieser Lärm betrifft bis zu 70 % der Bevölkerung. Durch planerisches Handeln kann eine lärmärmere Umwelt hergestellt werden.<sup>2</sup>

Ein Instrument, um der Belastung durch Lärm und den damit verbundenen negativen Folgen entgegen zu wirken, ist die Lärmaktionsplanung. Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>3</sup> gibt es seit 2002 eine rechtliche Grundlage, die Lärmbelastung zu senken und ruhige Gebiete vor einer künftigen Verlärmung zu schützen. Bei weniger Lärm ist von einer Verringerung von Gesundheitsrisiken sowie einer Steigerung der Lebensqualität in den Städten auszugehen.

Die Stadt Plettenberg liegt im Märkischen Kreis des Sauerlands im Westen von Deutschland. Sie ist insbesondere mit den Ortsteilen Holthausen, Eiringhausen, Ohle und Teindeln in erheblichem Umfang von Umgebungslärm betroffen. Die maßgeblichen Lärmquellen der Gemeinde stellen Landes- und Bundesstraßen dar: L 697, L 561 und B236.

Mit dem Lärmaktionsplan verfolgt die Stadt Plettenberg das Ziel des umfassenden Umgebungslärmschutzes für die Bevölkerung. Die Aufstellung des Lärmaktionsplan der Stadt Plettenberg erfolgte bereits in der ersten Runde auf Datengrundlage von 2007 und wurde 2008-2009 veröffentlicht. Die Europäische Union (EU) schreibt eine fünfjährige Überprüfung der Lärmaktionspläne vor. Entsprechend erfolgten in 2013/2014, sowie 2018 Überprüfungen der jeweils zuvor aufgestellten Pläne. Als Datengrundlage für die jeweiligen Pläne bzw. Fortschreibungen werden die durch das LANUV veröffentlichten Lärmkartierungen herangezogen. Für die vorliegende Fortschreibung des Lärmaktionsplans werden die Ergebnisse der im Oktober 2023 veröffentlichten „Lärmkartierung Runde 4 (2022)“ verwendet. Auf Basis dieser soll nun geprüft werden,

---

<sup>1</sup> Bonacker, Margit; Heinrichs, Eckhart; Schwedler, Hanns-Uwe (2008): Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung - Silent City - ein Handbuch zur kommunalen Lärm-minderung. Berlin.

<sup>2</sup> Richard, Jochen; Mazur, Hein; Lauenstein, Dirk (2015): Handbuch Lärmaktionspläne. Handlungsempfehlungen für eine lärm-mindernde Verkehrsplanung. Dessau-Roßlau.

<sup>3</sup> Europäisches Parlament & Rat der europäischen Union (2002): Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

ob relevante Änderungen vorliegen, welche eine Überarbeitung des bestehenden Plans erforderlich machen.

Mit Vorlage des Lärmaktionsplans, vierte Runde, erfüllt die Gemeinde ihre Pflicht zur Darstellung und Aktualisierung der Lärmsituation und empfohlenen Maßnahmen sowie zur Überprüfung und Aktualisierung der bereits umgesetzten Maßnahmen.

### **Allgemeine Einführung zum Thema Lärm**

Die Empfindung von Geräuschen ist von Mensch zu Mensch unterschiedlich und hängt u. a. von der Geräuschzusammensetzung und der eigenen Einstellung zum gehörten Ereignis ab. So kann laute Musik durchaus als entspannend empfunden werden, wohingegen Verkehrsgeräusche mit derselben Pegelhöhe als belästigend und störend wahrgenommen werden.

Auch differiert die Fähigkeit der Wahrnehmung von Lärmpegelreduzierungen zwischen Menschen. Manche Menschen können bereits Pegelreduzierungen von 1 dB(A) bemerken. Im Mittel geht man davon aus, dass Pegelreduzierungen von 2 bis 3 dB(A) vom menschlichen Gehör hörbar bzw. spürbar sind.

Zur Einordnung von Pegelhöhen bzw. Lautstärken sind in der folgenden Abbildung typische Alltagsgeräusche mit der entsprechenden „dB(A)-Angabe“ aufgeführt. Daraus geht hervor, dass jede menschliche Tätigkeit einen gewissen Geräuschpegel verursacht. Beispielsweise beträgt ein normales Gespräch bereits 60 dB(A) und überschreitet damit den nächtlichen Auslösewert von 55 dB(A).



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

Abbildung 1 – Typische Alltagsgeräusche in Dezibel dB(A)<sup>4</sup>

<b>Lärmpegel in Dezibel (dB(A))</b>		
Spielzeugpistole direkt am Ohr Silvesterknaller in Ohrnähe explodiert	180	
Gewehrschuss in Mündungsnähe	160	Gehörschäden bei einmaliger Einwirkung möglich (Spitzenpegel)
Knackfrosch, Trillerpfeife Startgeräusch von Flugzeugen, 40 m entfernt	140	Schmerzschwelle, Gehörschäden schon bei kürzerer Einwirkung möglich
Martinshorn, 10 m entfernt Maximalpegel am Walkman Rockkonzert Laute Diskothek	120	
Kreissäge, Presslufthammer Fahrender Lkw, 5 m entfernt	100 85	Gehörschäden bei langjähriger Dauerbelastung
Hauptverkehrsstraße am Straßenrand	80	Erhöhtes Herz-Kreislauf-Risiko bei dauernder Belastung der Wohnung am Tage
Gespräch Leises Radio (Zimmerlautstärke)	60	Belästigungsreaktionen bei dauernder Belastung der Wohnung am Tage; Störung von konzentrierter, geistiger Arbeit (Dauerschallpegel)
Ruhiges Zimmer am Tage Flüstern	40	Beeinträchtigung von Erholung, Ruhe, Schlaf (Dauerschallpegel)
Leises Blätterrauschen Ruhiges Zimmer in der Nacht	20	
Stille	0	Hörschwelle

<sup>4</sup> „Ratgeber Lärm- das unterschätzte Risiko“; Herausgeber: Umweltbundesamt, Dessau, Stand April 2007.



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

### 1.1 Rechtlicher Hintergrund

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 wurde die Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG)<sup>5</sup> in deutsches Recht umgesetzt. Die Lärminderungsplanung - unter der sowohl die Lärmkartierung als auch die Lärmaktionsplanung begrifflich gefasst sind - wurde als sechster Teil mit den §§ 47a - f im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) verankert.

Ziele dieser Regelungen sind die Lärmbelastung zu senken und ruhige Gebiete vor einer künftigen Verlärmung zu schützen. Hierfür werden die Lärmsituation nach einheitlichen Methoden in Lärmkarten erfasst und nachfolgend in Lärmaktionsplänen eine Bewertung vorgenommen, Minderungsmaßnahmen geplant sowie Festlegungen in Bezug auf ruhige Gebiete getroffen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist ein wesentlicher Bestandteil der Aufstellung eines Lärmaktionsplans.

Die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)<sup>6</sup>, die zuletzt im Mai 2021 geändert wurde, stellt in Verbindung mit den Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm die methodische Grundlage für die Lärmkartierung dar. Für den hier maßgebenden Straßenverkehrslärm erfolgt die Berechnung gemäß der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB<sup>7</sup>.

Die nach § 47c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) erforderliche strategische Lärmkartierung einschließlich der Betroffenheitsanalyse für Straßen mit mehr als 3.000.000 Kfz/a (8.200 Kfz/24h) in der vierten Runde wurde für das Land Nordrhein-Westfalen von dem Landesamt für Natur, Umwelt- und Verbraucherschutz (LANUV) durchgeführt.

Ebenfalls zu kartieren waren Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen/a. Diese Kartierung wird vom Eisenbahnbundesamt durchgeführt.

---

<sup>5</sup> Europäisches Parlament & Rat der europäischen Union (2005): Richtlinie 2005/88/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 zur Änderung der Richtlinie 2000/14/EG über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über umweltbelastende Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen. Straßburg.

<sup>6</sup> Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) vom 6. März 2006 (BGBl. I S. 516), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Mai 2021 (BGBl. I S. 1251) geändert worden ist. 34. BImSchV - Verordnung über die Lärmkartierung.

<sup>7</sup> Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2021): Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe). (BUB).



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

Auf Basis der Lärmkartierung sind nach § 47d BImSchG Aktionspläne zu erstellen, in denen Lärmprobleme zu untersuchen sind, die durch die Lärmquellen oberhalb der genannten Schwellenwerte der Verkehrsbelastung verursacht werden. Die Kommunen sind dabei nur für die Lärmeinwirkungen des Straßenverkehrs-lärms zuständig, während das Eisenbahn-Bundesamt Lärmaktionspläne für den Schienenverkehrslärm erstellt.

### 1.2 Geltende Lärmgrenzwerte und Festlegung der Auslösewerte

Zur Bewertung der Lärmsituation im Rahmen der Erstellung von Lärmkarten oder Aktionsplänen nach Umgebungslärmrichtlinie wurden Verfahren eingeführt, die sich von den in Deutschland weiterhin gültigen Verordnungen, Richtlinien und Normen unterscheiden. Die für Lärmaktionspläne ermittelten Immissionen sind entsprechend auch nicht unmittelbar mit Orientierungs-, Richt- oder Grenzwerten deutscher Regelwerke zu vergleichen. Die in Deutschland gültigen Regelwerke stellen letztlich die Beurteilungsgrundlage für eine spätere Umsetzung von Einzelmaßnahmen dar.

Für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen gilt, dass grundsätzlich für alle Bereiche, die in den Lärmkarten erfasst werden, auch Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Je höher die Belastung und die Betroffenheit der Einwohner, umso eher ist auch ein umfangreicher Aktionsplan aufzustellen.

Das Ministerium für Umwelt und Naturschutz und Verkehr NRW (MUNV, ehemals MKULNV: Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz) gibt, mit dem sogenannten „Runderlass“<sup>8</sup> Hinweise zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen. Darin werden Auslösewerte für Maßnahmen vorgeschlagen, d. h. Lärmpegel, ab denen Handlungsbedarf für Schallschutzmaßnahmen besteht. Diese liegen für NRW bei Lärmpegeln von 70 dB(A) ( $L_{DEN}$ ) und 60 dB(A) ( $L_{Night}$ ).

Das MKULNV verdeutlicht „Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG liegen auf jeden Fall vor, 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.“ Den Gemeinden wird freigestellt weitergehende Kriterien zu verfolgen und diese der Lärmaktionsplanung zugrunde zu legen.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Lärmaktionsplanung, RdErl. d. - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008.

<sup>9</sup> Umweltbundesamt, Umgebungslärmrichtlinie, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung>, 30.09.2015.



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

Um Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden und erhebliche Lärmbelastigungen zu mindern bzw. langfristig abzustellen, empfiehlt das UBA<sup>10</sup> folgende Auslösekriterien für die Aktionsplanung (siehe Abbildung 2).

Abbildung 2 – Empfehlung zu Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung<sup>10</sup>

Empfehlungen zu Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung			
Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L <sub>DEN</sub>	L <sub>Night</sub>
Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)
Vermeidung von Belästigungen	langfristig	50 dB(A)	40 dB(A)

Quelle: Umweltbundesamt

Die World Health Organization empfiehlt in den „Night noise guidelines for Europe“<sup>11</sup> zum Schutz der Gesundheit ein L<sub>Night</sub> von 40 dB(A). Als Zwischenziel wird ein L<sub>Night</sub> von 55 dB(A) empfohlen, wenn 40 dB(A) kurzfristig nicht realisierbar sind.

Für die Maßnahmenumsetzung beim Straßenverkehr sind vor allem Regelungen hinsichtlich einer Lärmsanierung und zu verkehrsrechtlichen Maßnahmen relevant. Als Lärmsanierung werden Schutzmaßnahmen an bestehenden Verkehrswegen bezeichnet. „Sie wird als freiwillige Leistung nach haushaltsrechtlichen Regelungen gewährt“<sup>12</sup>. Auf Lärmsanierungsmaßnahmen besteht kein Rechtsanspruch. Lärmsanierungsmaßnahmen werden in der Regel nur an Gebäuden durchgeführt, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (01.04.1974) errichtet wurden oder die im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegen, der vor diesem Zeitpunkt rechtskräftig wurde.

Die Voraussetzungen für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen sind in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“<sup>13</sup> geregelt.

Die Immissionsgrenzwerte für Lärmsanierungsmaßnahmen werden über eine Regelung im Bundeshaushalt vorgegeben. Die Immissionsgrenzwerte für die Umgebung von Straßen liegen beispielsweise für Wohngebiete bei 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts und in Mischgebieten bei 66 dB(A) tags sowie 56 dB(A) nachts. Im Vergleich zur letzten Runde der Lärmaktionsplanung liegen diese Werte um 4 dB(A) unter den damals geltenden Werten. Somit sind inzwischen

<sup>10</sup> Umweltbundesamt, Umgebungslärmrichtlinie, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung>, 30.09.2015.

<sup>11</sup> World Health Organization, Night noise guidelines for Europe, Copenhagen, 2009, S. 108f.

<sup>12</sup> Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) (2011) - 7 A 11.10.

<sup>13</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97.



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

– bei Vorliegen weiterer Voraussetzungen – eher Maßnahmen der Lärmsanierung realisierbar.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor dem Lärm sind z.B. Maßnahmen zur Verkehrslenkung (Wegweisung, Einrichten von Einbahnstraßen etc.), Lichtzeichenregelungen (Grüne Welle, Nachtabschaltung etc.), Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsverbote (Lkw-Fahrverbote, Beschränkung auf Anlieger etc.).

Für solche Maßnahmen bestehen keine allgemeingültigen Grenzwerte. Als untere Schwelle werden i. d. R. die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (z. B. für Wohngebiete 59 dB(A) tags, 49 dB(A) nachts, für Mischgebiete 64 dB(A) tags, 54 dB(A) nachts) herangezogen. Je höher die Belastung ist, umso eher sind auch verkehrsbeschränkende Maßnahmen vorzusehen, wobei immer im Einzelfall auch potenzielle negative Wirkungen einer Maßnahme zu bewerten sind, die durch ungewollte Verkehrsverlagerungen in andere schutzbedürftige Bereiche oder einen unverhältnismäßigen Eingriff in die Funktion eines Verkehrsweges entstehen können.

### **1.3 Planungsziele für Plettenberg**

Die Stadt Plettenberg ist von Umgebungslärm, verursacht durch die Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet L 561, L 697 und B 236 sowie durch die Eisenbahnstrecke „2800 Ruhr-Sieg-Strecke“ betroffen.

Die Stadt Plettenberg verfolgt mit der Überprüfung des bestehenden Lärmaktionsplans das Ziel die aktuellen verkehrsbedingten Lärmprobleme zu ermitteln und zu reduzieren, entsprechend den übergeordneten Planungszielen der Umgebungslärmrichtlinie und ihrer Umsetzung in das deutsche Immissionsschutzrecht unter Berücksichtigung der nationalen Vorschriften und Verordnungen. Mögliche Lärminderungsmaßnahmen, welche für die Umsetzung der Zielvorgaben infrage kommen werden analysiert und ggf. in die Lärmaktionsplanung aufgenommen.



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

### 2 Lärmquellen für das Gebiet der Stadt Plettenberg

#### Übersicht der Hauptlärmquellen

Seit der ersten Runde der Lärmaktionsplanung handelt es sich bei den Hauptlärmquellen (Straßenverkehr) in Plettenberg um folgende Straßen, bzw. Straßenabschnitte:

- L 561 (in Abbildung 3 als A und rot dargestellt)
- L 697 (in Abbildung 3 als B und grün dargestellt)
- B 236 (in Abbildung 3 als C und blau dargestellt)

Die zu betrachtenden Abschnitte der relevanten Straßen der neuen Lärmkartierung der vierten Runde werden in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Abbildung 3 – Stadt Plettenberg, Lage der relevanten Straßenabschnitte<sup>14</sup>



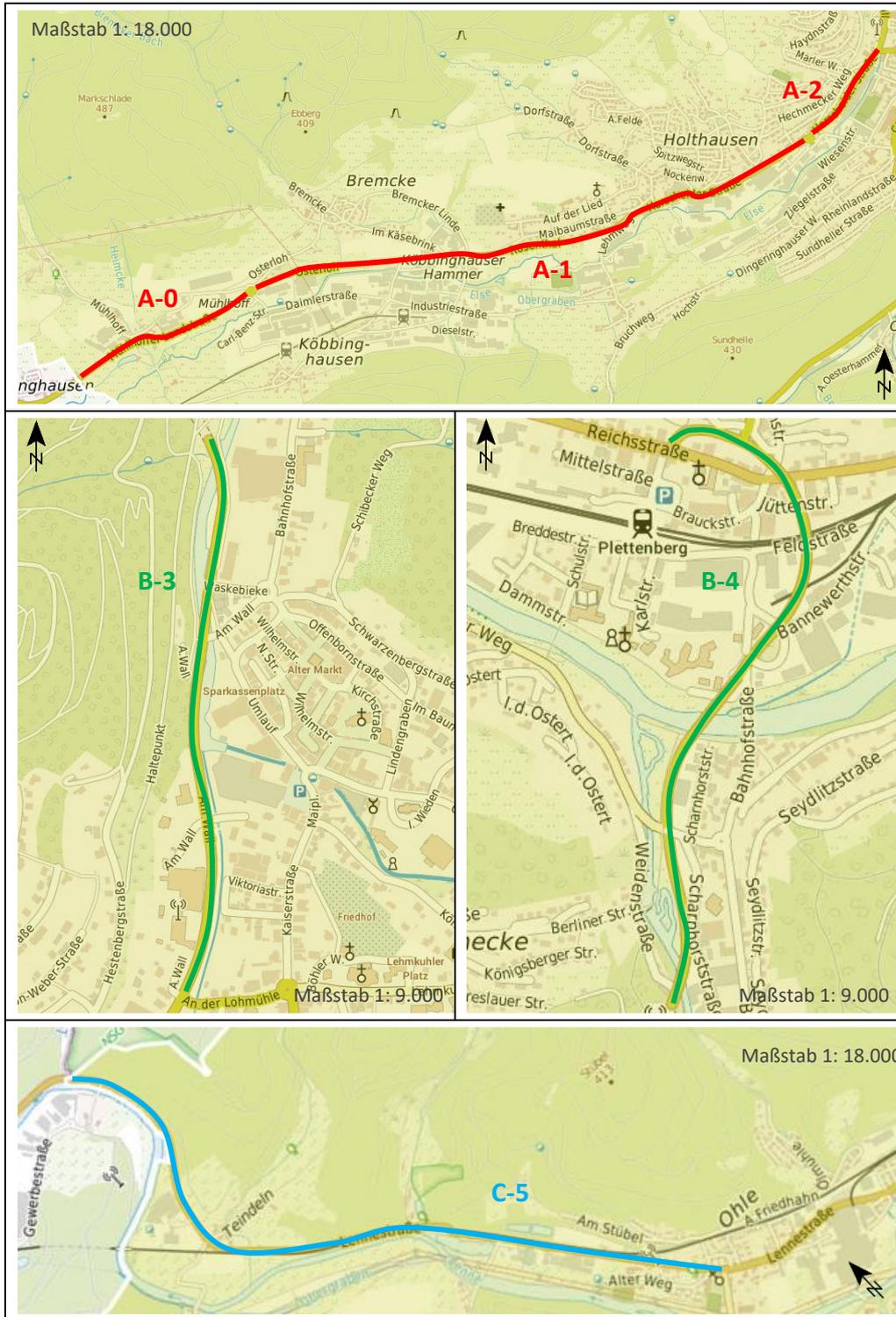
Die Straßenabschnitte (Vgl. Abbildung 3) werden in der vorliegenden Untersuchung, wie in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans von 2018, in weitere Teilabschnitte gegliedert. Die Abschnitte werden in der nachfolgenden Abbildung 4 dargestellt.

<sup>14</sup> Quelle Hintergrundkarte: <https://www.geoportal.nrw/>, abgerufen am 19.04.2024.



# Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

Abbildung 4 – Detaillierte Darstellung der Straßenabschnitte<sup>15</sup>



<sup>15</sup> Quelle Hintergrundkarte: <https://www.geoportal.nrw/>, abgerufen am 19.04.2024.



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

Die nachfolgende Tabelle 1 zeigt die Gliederung der Abschnitte mit den dazugehörigen Straßennamen auf.

*Tabelle 1 – Teilabschnitte der relevanten Straßen*

<b>Straße</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Straßenname, Lage</b>
A L 561	0	Mühlhoffer Landstraße
	1	Herscheider Straße: Osterloh - Oberstadt
	2	Herscheider Straße: Oberstadt - Lohmühle
B L 697	3	Am Wall
	4	Westtangente, Hochbrücke
C B 236	5	Lennestraße

### **Weitere Lärmquellen für das Gebiet der Stadt Plettenberg**

Neben den durch das LANUV kartierten Straßenabschnitten ist die Stadt Plettenberg von Schienenverkehrslärm betroffen. Dabei handelt es sich um die Strecke „Hagen-Siegen/Gießen“ mit rund 45.500 Zügen pro Jahr. Die Schienenverkehrsachse führt durch den Norden bzw. Nordwesten des Stadtgebiets. Für die Kartierung des Lärms an der Eisenbahnstrecke ist nach § 47e Abs. 3 BImSchG das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig. Hierfür wird von der Bundesbehörde ein separater Lärmaktionsplan aufstellt.<sup>16</sup>

Auch Fluglärm wird im Zuge der Lärmaktionsplanung betrachtet. Für die Stadt Plettenberg liegt aus schalltechnischer Perspektive kein relevanter Flughafen in der Nähe. Die nächsten Großflughäfen liegen in Köln und Düsseldorf und sind 82 km bzw. 112 km vom Stadtzentrum Plettenberg entfernt.

---

<sup>16</sup> Abrufbar via: [https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm\\_an\\_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html).



Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

**3 Zusammenfassung bisheriger Lärmaktionsplanungen (Runde 1 bis 3)**

Die nachfolgende Tabelle fasst die Ergebnisse und vorgeschlagenen Maßnahmen des ursprünglichen Lärmaktionsplans der Stadt Plettenberg von 2008-2009 sowie der nachfolgenden Fortschreibungen kurz zusammen.

*Tabelle 2 – Zusammenfassung LAP und Fortschreibungen*

Ab-schnitt	LAP 2008-2009	Fortschreibung 2013-2014	Fortschreibung 2018-2019
0	Nicht betrachtet		Es liegen Betroffenheiten vor. Bei diesen Gebäuden handelt es sich um betriebs-zugehörige Wohnungen.
1	Nicht betrachtet	Es liegen Betroffenheiten über den Auslösewerten von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags vor. Aufgrund der baulichen Situation der L 561 „Herscheider Straße“ ist in diesem Abschnitt kein aktiver Lärmschutz umsetzbar.	
		Der Neubau der Elsetalentlastungsstraße wird geplant. In Teilabschnitten ist diese Straße schon realisiert und wird an den Kreisverkehrsplätzen „Osterloh“ und „Oberstadt“ mit der L 561 „Herscheider Straße“ vernetzt.	Es wird ein Ziel-/Quellverkehr orientiertes ÖPNV-System als Lärminderungsmaßnahme vorgeschlagen, welches speziell für Arbeitnehmer auf dem Industriegebiet Köbbinghauser Hammer zugeschnitten ist. Durch dieses ÖPNV-Angebot könnten täglich 600 - 1000 Fahrten verhindert werden.
2	Umbau der Kreuzung „Am Wall“ zu einem Kreisverkehrsplatz wird vorgeschlagen.	Maßnahme „Umbau zu einem Kreisverkehr“ des LAP 2008-2009 wird weiterverfolgt. In diesem Abschnitt ist kein aktiver Lärmschutz möglich.	
		Eine Lärmsanierung durch den Baulastträger ist nicht vorgesehen.	Instandsetzung der Asphaltdecke mit dem Ziel einer dauerhaft ebenmäßigen Oberfläche zur Lärminderung ist zwingend erforderlich.  Reduktion der Geschwindigkeit (und damit Erhöhung



Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

Ab-schnitt	LAP 2008-2009	Fortschreibung 2013-2014	Fortschreibung 2018-2019
			<p>des kontinuierlichen Verkehrsdurchflusses) als Lärm-minderungsmaßnahme wird vorgeschlagen.</p> <p>Es wird eine innerstädtische Tempo-30-Regelung in Kombination mit gezielten Verkehrsleitsystemen vorgeschlagen.</p> <p>Flüsterasphalt als alleinige Maßnahme (bei Tempo 50) wird aufgrund der zu niedrigen Lärm-minderungspotenziale ausgeschlossen.</p>
3	Aufgrund keiner Betroffenheit werden keine Maßnahmen erforderlich.		
4	Geringe Betroffenzahlen, weshalb keine (weiteren) aktiven Lärm-minderungsmaßnahmen vorgesehen werden.		
	<p>Nach Aktenlage wurden Schallschutzmaßnahmen beim Brückenbau ebenfalls errichtet.</p> <p>Grundsätzlich sind aktive Schallschutzmaßnahmen möglich.</p>		Die Instandsetzung der bereits vorhandenen Lärm-schutzeinrichtung wird vom Straßenbaulastträger nachgefordert.
5	Nicht betrachtet		Aufgrund der geringen Betroffenzahlen sind keine aktiven Lärm-minderungsmaßnahmen vorgesehen.

Die nachfolgende Tabelle stellt alle bisher im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Plettenberg diskutierten Maßnahmen und deren aktuellen Status dar.



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

Tabelle 3 – Schallschutzmaßnahmen und deren Status

Maßnahme	Ab-schnitt	Aufge-nommen im Jahr	Status (Stand 2024)
Bau der Elsetalentlas-tungsstraße	1 und 2	2008-2009	Bebauungspläne (Nr. 646 und 649) sind in Bear-beitung. Planungen zur Umsetzung in weiteren Verfahren in Bearbeitung.
Umbau der Kreuzung „Am Wall“ zu einem Kreisverkehr bzw. Ge-schwindigkeitsbegren-zung im Kreuzungsbe-reich für die Verbesse-rung des Verkehrsflus-ses.	3	2008-2009	Die Maßnahme wurde im Zuge der Bebauungs-planaufstellung „Nr. 644 – Aldi-Markt Herscheider Straße“, Satzungsbeschluss 2023, geprüft. Die be-stehende Kreuzung und Zufahrt werden im Zuge der geplanten Erweiterung des Einkaufsmarktes überprüft und ggf. optimiert.
Instandsetzung der As-phaldecke an der Kreuzung „Lohmühle“	3	2018-2019	Abgeschlossen
Reduktion der zulässigen Höchstgeschwin-digkeit im innerstädti-schen Bereich auf 30 km/h	2 und 3, ggf. alle	2018-2019	Eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindig-keit ist in den Wohngebieten erfolgt. Eine Reduk-tion der Geschwindigkeit im gesamten innerstäd-tischen Bereich ist nicht erfolgt.
Instandsetzung der bereits vorhandenen Lärmschutzeinrichtun-gen (Lärmschutzwand an Brückengeländer)	4	2018-2019	Die Brücke wird ab 2026 von Grund auf saniert.
Errichtung eines ziel-gerichteten ÖPNV-An-gebots für Arbeitneh-mer im Industriege-biet Köbbinghauser Hammer	ggf. alle	2018-2019	Wurde geprüft und wird nicht weiterverfolgt.
Entwicklung alltags-tauglicher Radverkehr mit Lückenschluss des Radwegenetzes Plet-tenberg	5, ggf. alle	2018-2019	Maßnahme wird weiterhin verfolgt.



## 4 Lärmaktionsplanung Runde 4

Für die vorliegende Untersuchung, welche die Überprüfung des bestehenden Lärmaktionsplans sowie dessen Fortschreibungen beinhaltet, werden die 2023 veröffentlichten Lärmkartierungen des LANUV<sup>17</sup> herangezogen. Für die Berechnungen werden die Daten des Landesbetriebs Straßenbau NRW (Straßen. NRW) von GeoBasis.NRW, IT.NRW (CENSUS), Bezirksregierungen und Kommunen genutzt.<sup>18</sup> Die Berechnungen erfolgten 2022 erstmals nach dem europaweit harmonisierten Verfahren „CNOSSOS-EU“.

### 4.1 Exkurs – Berechnungsverfahren 2017 und 2022

Der vorliegenden Lärmkartierung liegen die aktuellen Berechnungsvorschriften für den Straßenverkehr BUB<sup>19</sup> und für die Ermittlung der lärmbelasteten Einwohner (BEB<sup>20</sup>) zugrunde. In der Lärmkartierung 2017 wurden die damaligen Berechnungsvorschriften (VBUS<sup>21</sup>, VBEB<sup>22</sup>) verwendet.

Durch den Wechsel der Berechnungsvorschriften ergeben sich Veränderungen in den Ergebnissen selbst bei ansonsten identischen Eingangsgrößen. Daher sind die Ergebnisse 2023 mit den Ergebnissen 2017 bzw. 2020 nur noch sehr eingeschränkt vergleichbar (siehe hierzu: „Vergleichsrechnungen für die EU-Umgebungslärmrichtlinie“<sup>23</sup>).

Illustriert sei dies beispielsweise anhand des Verfahrens zur Ermittlung der Belastetenzahlen. Nach dem bisherigen Verfahren (VBEB) wurden die Bewohner eines Hauses gleichmäßig auf alle Gebäudeseiten verteilt, so dass jeweils auch Bewohner den „leisen“ Fassaden zugeordnet wurden. Das aktuelle Verfahren (BEB) hingegen ordnet sämtliche Bewohner eines Gebäudes ausschließlich der lautesten Fassade zu. Allein diese Änderung führt i.d.R. zu deutlich höheren Betroffenheiten, bei ansonsten gleichen Randbedingungen.

---

<sup>17</sup> Online verfügbar via <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>.

<sup>18</sup> <https://www.umgebungslaerm.nrw.de/laermkartierung/daten-fuer-die-berechnung>, abgerufen 22.04.2024.

<sup>19</sup> Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2021): Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe). (BUB).

<sup>20</sup> Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2021): Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm. (BEB).

<sup>21</sup> EU (2006): Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen VBUS.

<sup>22</sup> EU (2007): Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB).

<sup>23</sup> Heidebrunn, Frank; Popp, Christian; Krapf, Klaus-Georg (2021): Vergleichsberechnung für die EU-Umgebungslärmrichtlinie. Abschlussbericht. Dessau-Roßlau.



## 4.2 Überprüfung des Lärmaktionsplanes

Im Folgenden werden die zu prüfenden Punkte betrachtet, wie sie im Anhang IV „Überprüfung von Lärmaktionsplänen“ in den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung<sup>24</sup> beschrieben sind.

Die Überprüfung sollte folgende Punkte umfassen:

- Relevante Änderungen der Lärmsituation
- Entwicklungen in der Zahl der Betroffenen
- Relevante Änderungen der Lärmeinwirkungen
- Änderungen in der Bewertung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen
- Stand der Umsetzung von Maßnahmen
- Berücksichtigung planungsrechtlicher Festlegungen in anderen Planungen
- Erfolge langfristiger Strategien

## 4.3 Relevante Änderungen der Lärmsituation

*(z.B. zusätzlich kartierte Strecken, Verkehrsstärken, Lkw-Anteile, Geschwindigkeitsregelungen, aktive Lärmschutzmaßnahmen, andere Lärmquellen)*

Im Folgenden werden die Lärmkarten des LANUV der Datengrundlage des Jahres 2022 denen des Jahres 2017 gegenübergestellt. Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Pegelverteilungen für den Zeitbereich  $L_{DEN}$  (gemittelter 24h-Wert) und  $L_{NIGHT}$  (22-6 Uhr) in der Rechenhöhe von 4 Metern ü. Gel. und 10 Meter Rasterabstand<sup>25</sup>.

Die Farbgebung der Lärmskala ist in der DIN 45682 („Thematische Karten im Bereich des Schallimmissionsschutzes“) geregelt. Diese wurde zum Jahre 2020 aktualisiert und beinhaltet nun ein wissenschaftlich überarbeitetes Farbschema. Die verschiedenen Farbschemata erschweren zusätzlich die Vergleichbarkeit der beiden Lärmkartierungen 2017<sup>26</sup> und 2022<sup>27</sup>.

Die nachfolgenden Vergleiche sind nach den gewählten Straßenabschnitten (Abschnitte 0 bis 5), s. Kapitel 0 bzw. Abbildung 4 und Tabelle 1, gegliedert.

---

<sup>24</sup> Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) (2022): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - 3. Aktualisierung.

<sup>25</sup> bzgl. Vergleichbarkeit der Kartierungen 2017 mit 2022, siehe Kapitel 4.1.

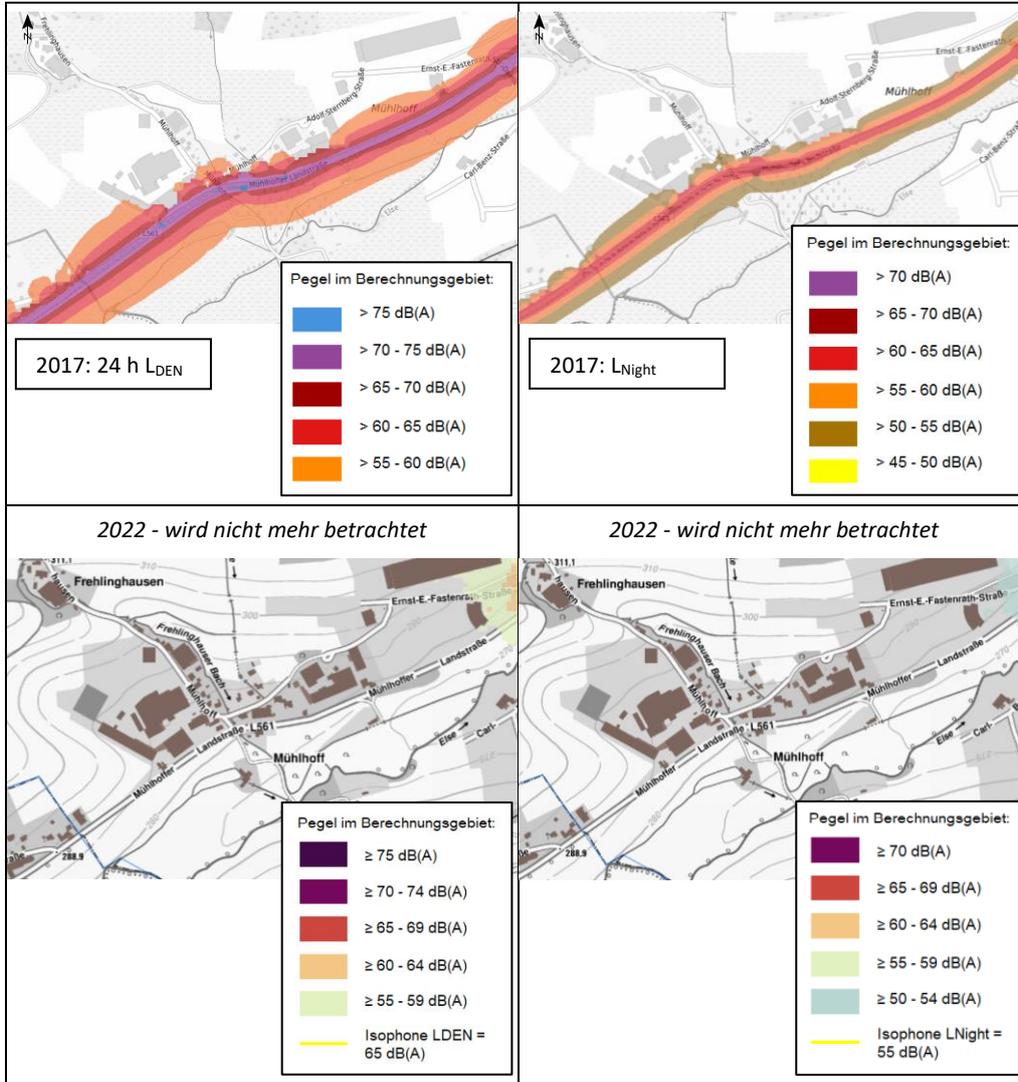
<sup>26</sup> Kartendarstellungen aus <https://www.geoportal.nrw/> „WMS Umgebungslärmkartierung 2017 Runde 3, Straße, 24 h-Pegel  $L_{DEN}$  sowie  $L_{Night}$ “, abgerufen am 23.04.2024.

<sup>27</sup> Kartendarstellungen aus <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de> Lärmkarten 4. Runde, 2022, 24 h-Pegel  $L_{DEN}$  sowie  $L_{Night}$  für „Straße“, abgerufen am 23.04.2024.



# Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

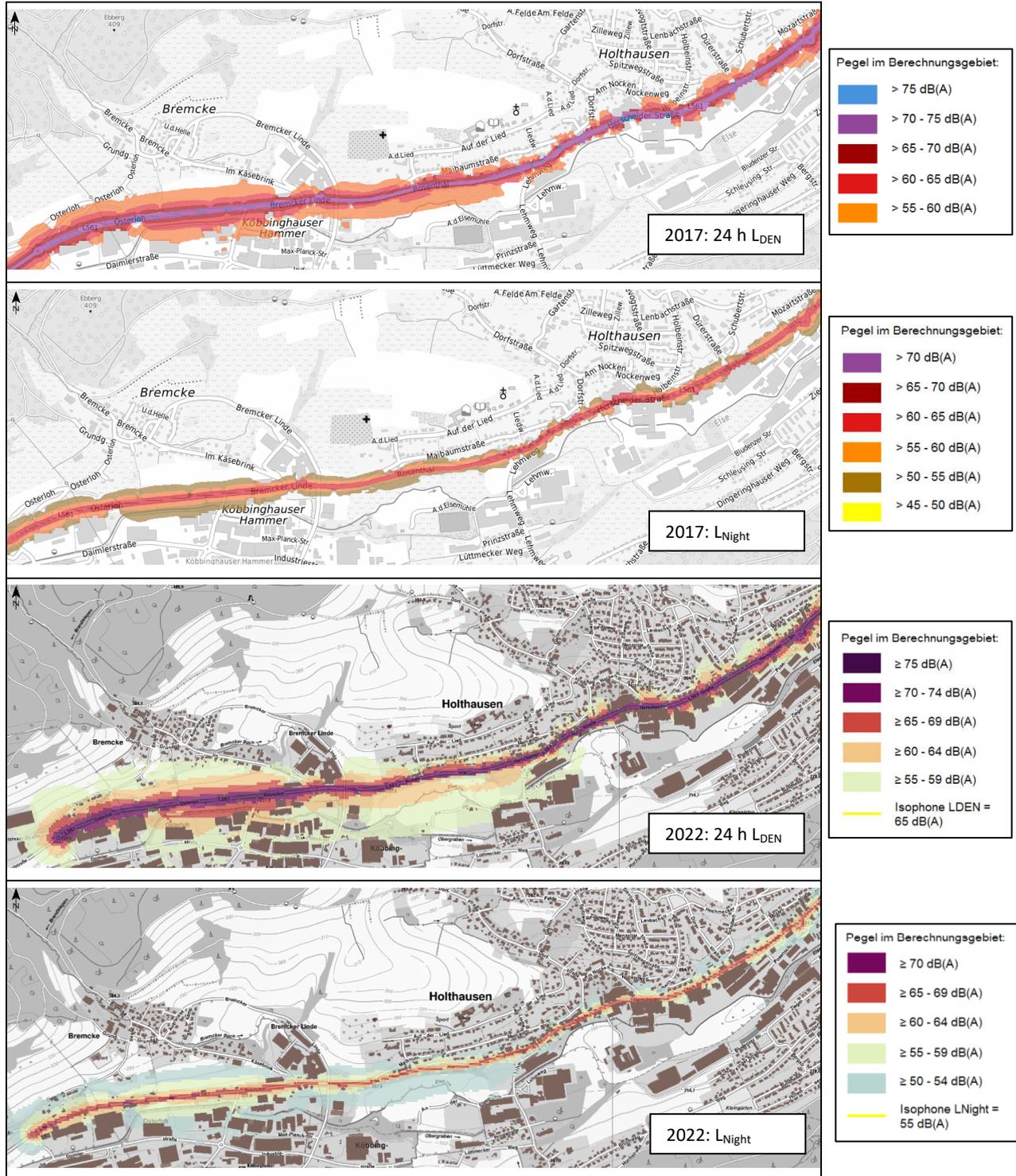
Abbildung 5 – Straßenverkehrslärm 2017 (24 h  $L_{DEN}$  oben-links,  $L_{Night}$  oben-rechts) und 2022 (24 h  $L_{DEN}$  unten-links,  $L_{Night}$  unten-rechts), Abschnitt 0





# Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

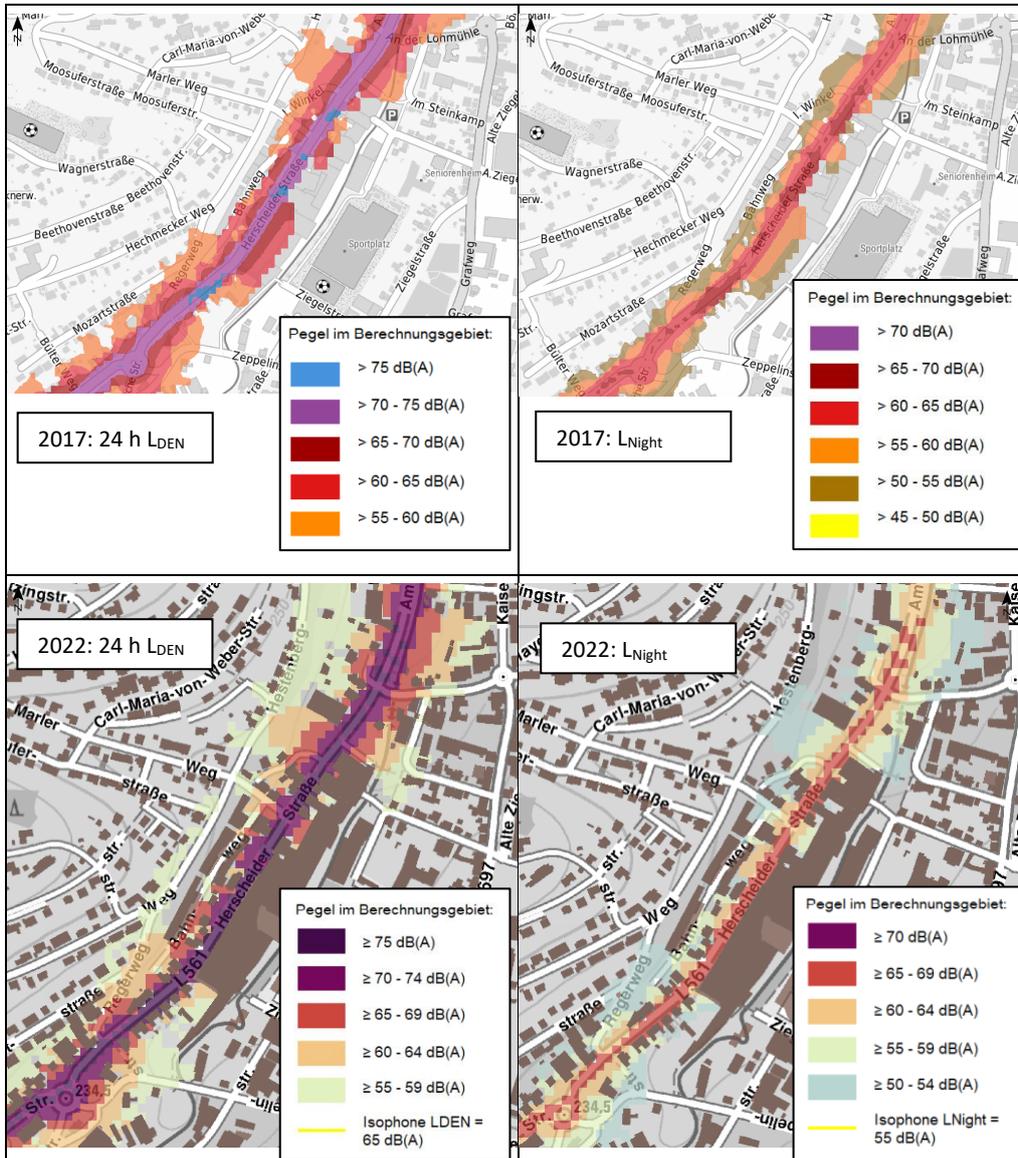
Abbildung 6 – Straßenverkehrslärm 2017 (24 h  $L_{DEN}$  oben,  $L_{Night}$  mitte-oben) und 2022 (24 h  $L_{DEN}$  mitte-unten,  $L_{Night}$  unten), Abschnitt 1





# Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

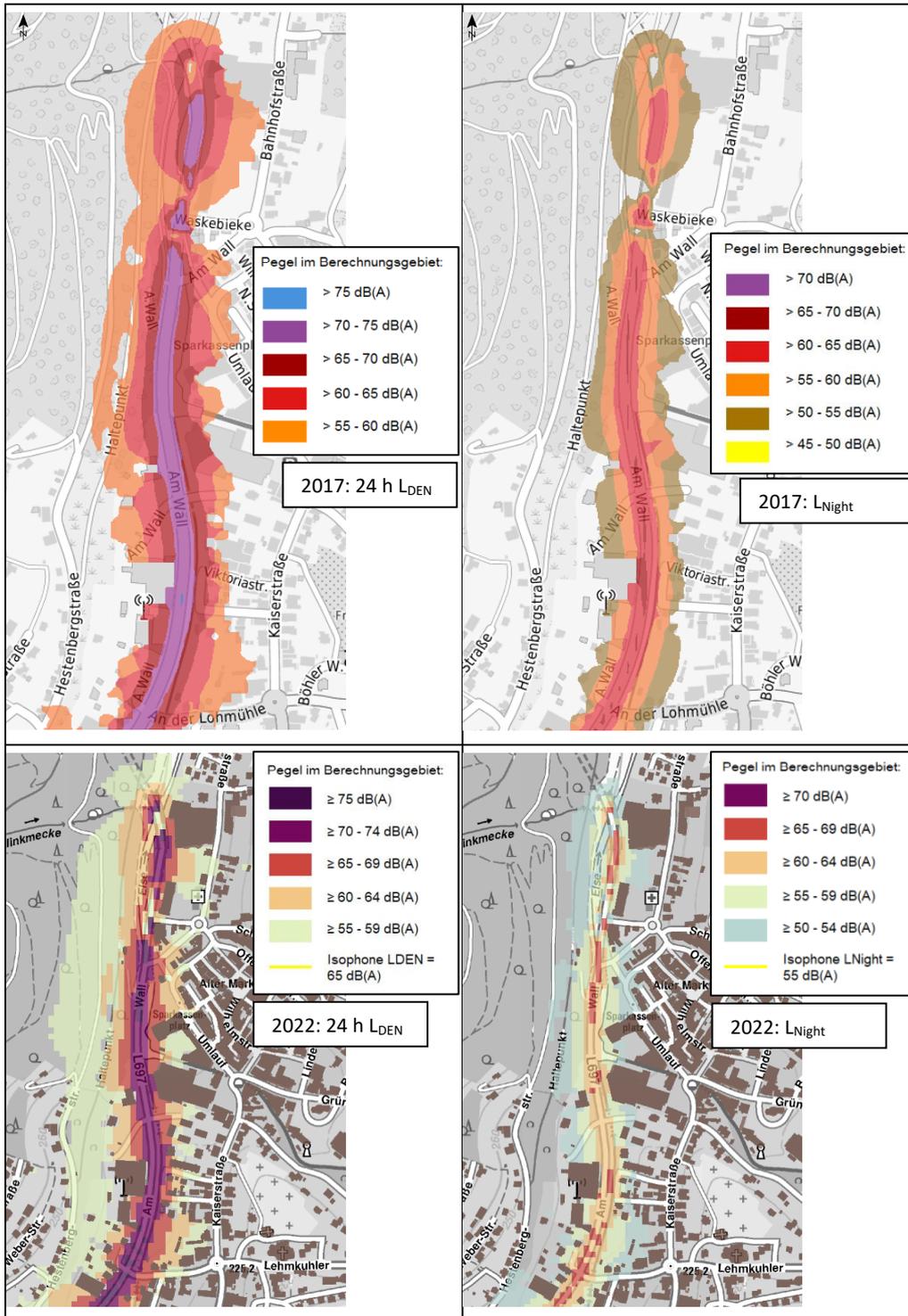
Abbildung 7 – Straßenverkehrslärm 2017 (24 h  $L_{DEN}$  oben-links,  $L_{Night}$  oben-rechts) und 2022 (24 h  $L_{DEN}$  unten-links,  $L_{Night}$  unten-rechts), Abschnitt 2





# Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

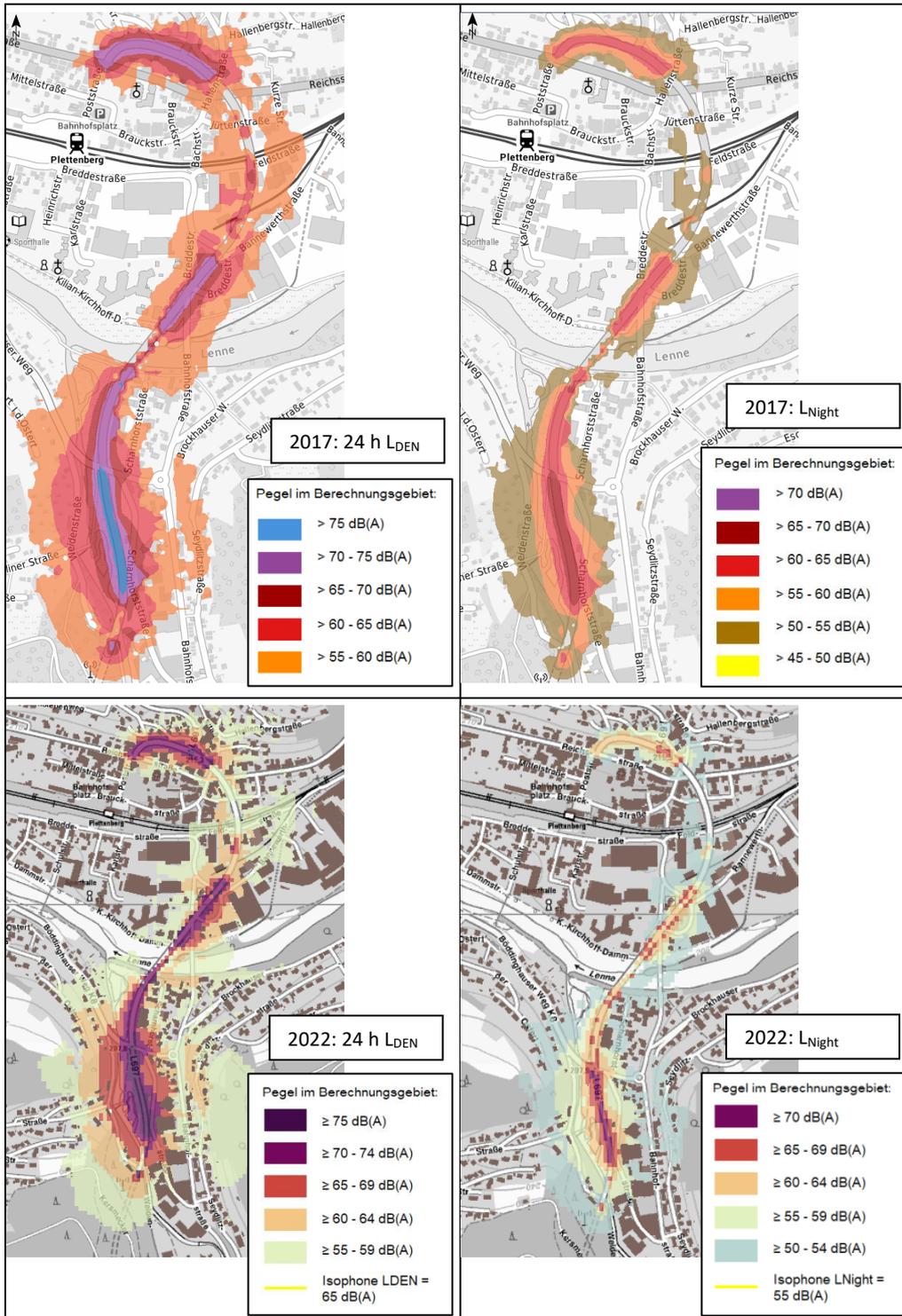
Abbildung 8 – Straßenverkehrslärm 2017 (24 h  $L_{DEN}$  oben-links,  $L_{Night}$  oben-rechts) und 2022 (24 h  $L_{DEN}$  oben-links,  $L_{Night}$  unten-rechts), Abschnitt 3





# Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

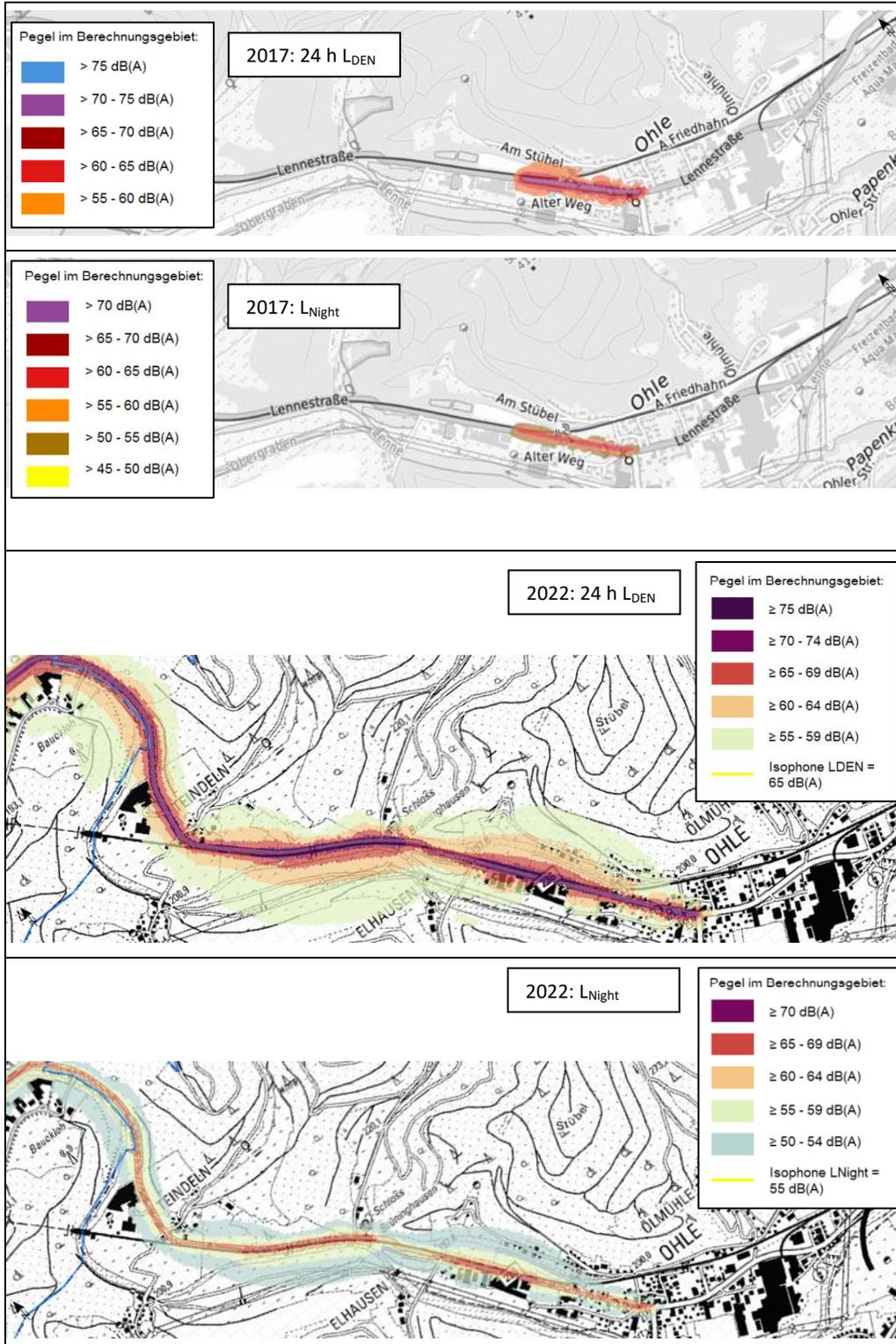
Abbildung 9 – Straßenverkehrslärm 2017 (24 h  $L_{DEN}$  oben-links,  $L_{Night}$  oben-rechts) und 2022 (24 h  $L_{DEN}$  oben-links,  $L_{Night}$  oben-rechts unten), Abschnitt 4





# Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

Abbildung 10 – Straßenverkehrslärm 2017 (24 h  $L_{DEN}$  oben,  $L_{Night}$  mitte-oben) und 2022 (24 h  $L_{DEN}$  mitte-unten,  $L_{Night}$  unten), Abschnitt 5





## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

Neben den unterschiedlichen Berechnungsverfahren (siehe Kapitel 4.1) und der überarbeiteten farblichen Darstellung der Lärmkarten haben sich zudem die Verkehrsstärken auf den relevanten Straßenabschnitten verändert.

In der Fortschreibung des Lärmaktionsplans aus dem Jahr 2018<sup>28</sup> der Stadt Plettenberg werden die Verkehrsstärken der relevanten Straßen wie in Tabelle 4 angegeben. Diese werden nachfolgend mit den Verkehrsstärken, wie sie den Berechnungen der Lärmkartierung der vierten Runde zugrunde liegen, verglichen<sup>29</sup>.

Tabelle 4 – Verkehrsstärken Lärmkartierung 2017 und 2022

<b>Straße</b>	<b>Abschnitt(e)</b>	<b>Kfz/a (2017)</b>	<b>Kfz/a (2022)</b>	<b>Veränderung 2017 zu 2022</b>
L 561	0	ca. 4,9 Mio.	ca. 2,7 Mio.	- 45 %
	1, 2		ca. 5,4 Mio.	+ 10 %
L 697	3	ca. 6,9 Mio.	ca. 4,5 Mio.	- 35 %
	4		ca. 6,5 Mio.	- 6 %
B 236	5	ca. 2,9 Mio.	ca. 3,9 Mio.	+ 34 %

Durch den überschlägigen Vergleich der Verkehrsstärken (Spalte „Veränderung 2017 zu 2022“, Tabelle 4), ist zu erkennen, dass die Verkehrsstärken abschnittsweise stark rückläufig sind. Aufgrund dieser Abnahme des Verkehrs auf dem Abschnitt 0 entfällt dieser bei der Lärmkartierung der vierten Runde, 2022.

Die Veränderungen der Darstellungen und der Belastetenzahlen ergeben sich somit einerseits aus der EU-weiten Harmonisierung des Berechnungsverfahrens, sowie der Entwicklung der Verkehrsstärken, welche den Berechnungen wiederum zugrunde liegen.

Die Verkehrszahlen für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der vierten Runde stammen aus dem Jahr 2021. Diese Zahlen spiegeln jedoch nur teilweise die aktuelle Verkehrslage in Plettenberg wider. Der signifikante Rückgang des Verkehrsaufkommens auf den Abschnitten 0 und 3 ist höchstwahrscheinlich und überwiegend auf die Corona-Pandemie zurückzuführen, die während der

<sup>28</sup> Lärmaktionsplan der Stadt Plettenberg „Aktionsplan für die Stadt Plettenberg“, Stand: 20.06.2018.

<sup>29</sup> Verkehrsdaten aus dem Rechenmodell zur Lärmaktionsplanung der vierten Runde, bereitgestellt durch LANUV.



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

Datenerhebung zu einer deutlichen Reduktion des Verkehrs geführt hat. Daher entsprechen diese erfassten Verkehrszahlen nicht der gegenwärtigen Realität.

Die nächste Runde der Lärmaktionsplanung wird voraussichtlich im Jahr 2028 auf Basis der Verkehrszahlen von 2027 beginnen. In der Zwischenzeit plant die Stadt Plettenberg die bestehenden Maßnahmen umzusetzen. Mit einer aktualisierten und aussagekräftigen Datengrundlage können so die zukünftigen Fortschreibungen des Lärmaktionsplans der Stadt Plettenberg gezielt überarbeitet und effektive Maßnahmen entwickelt werden.

### 4.4 Entwicklungen der Anzahl der Betroffenen

Die Belastetenzahlen der LANUV-Kartierung aus den Jahren 2017<sup>30</sup> und 2022<sup>31</sup> sind in Tabelle 5 und Tabelle 6 dargestellt.

Tabelle 5 – Anzahlen belasteter Einwohner der Lärmkartierungen 2017 und 2022

Jahr	Lärmbelastete Einwohner									
	L <sub>DEN</sub> * in dB(A)					L <sub>Night</sub> ** in dB(A)				
	≥55-59	≥60-64	≥65-69	≥70-74	≥75	≥50-54	≥55-59	≥60-64	≥65-69	≥70
2017	275	162	143	88	0	169	163	101	2	0
2022	788	408	298	254	15	436	297	263	17	0

\* L<sub>DEN</sub> gemittelter 24h-Wert    \*\* L<sub>Night</sub> 22 – 6 Uhr

Tabelle 6 – Belastete Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Flächen; in Klammern: Lärmkartierung 2017

Pegelbereich [dB(A)]	Belastete Wohnungen [Anzahl]	Belastete Schulen [Anzahl]	Belastete Krankenhäuser [Anzahl]	Belastete Flächen [km <sup>2</sup> ]
L <sub>DEN</sub> > 55	837 (204)	5 (0)	0 (0)	2,48 (0,85)
L <sub>DEN</sub> > 65	268 (108)	2 (0)	0 (0)	0,64 (0,28)
L <sub>DEN</sub> > 75	7 (0)	0 (0)	0 (0)	0,11 (0,01)

<sup>30</sup> Aus Anlage 1 des Lärmaktionsplan der Stadt Plettenberg „Aktionsplan für die Stadt Plettenberg“, Stand: 20.06.2018.

<sup>31</sup> „Ergebnisse der Lärmkartierung Plettenberg“, Stand 06.07.2023, online abrufbar unter [https://www.gis.nrw.de/arcgis/rest/services/umwelt\\_laerm/stufe4/MapServer/2/258/attachments/326](https://www.gis.nrw.de/arcgis/rest/services/umwelt_laerm/stufe4/MapServer/2/258/attachments/326), abgerufen am 23.04.2024.



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

Aufgrund der geänderten Berechnungsverfahren (siehe Kapitel 4.1) sind die Ergebnisse der Kartierung 2022 nicht mit denen von 2017 vergleichbar. Da zugleich relevante Abnahmen der Verkehrsstärken auf den zu betrachtenden Straßenabschnitten verzeichnet werden, kann davon ausgegangen werden, dass die Lärmsituation insgesamt real eine Verbesserung erfahren hat.

### Gesundheitsschädliche Auswirkungen und Belästigungen

Die Ermittlung der betroffenen Personen<sup>32</sup> erfolgt auf der Basis des Anhangs III der Umgebungslärmrichtlinie<sup>33</sup> entsprechend der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen. In Tabelle 7 sind die Betroffenzahlen mit gesundheitlichen Auswirkungen aufgeführt.

Tabelle 7 – Gesundheitsschädliche Auswirkungen durch Straßenlärm

Gesundheitsschädliche Auswirkungen	Anzahl Betroffener
starke Belästigungen durch Straßenverkehr	326
lärmbedingte Schlafstörungen	71
ischämische Herzkrankheit	1

### 4.5 Relevante Änderungen der Lärmeinwirkungen

(z.B. Bebauungsstruktur, Einwohnerzahlen, passive Lärmschutzmaßnahmen)

Derzeit sind keine relevanten Änderungen bekannt.

### 4.6 Änderungen in der Bewertung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Mit Wirkung zum 01. August 2020 hat das Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) [...] die Auslösewerte an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes für Gebiete mit ausgeprägter schutzwürdiger Wohnbebauung, wie z.B. Wohn-, Dorf-, Misch- und Kerngebiete, um 3 dB(A) abgesenkt. Die Auslösewerte für die Lärmsanierung liegt in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten nun bei 66 dB(A) tags (davor 69 dB(A)) und 56 dB(A) nachts (davor 59 dB(A)). Dies führt, insbesondere im Nachtzeitraum, zu einer Erhöhung des

<sup>32</sup> „Ergebnisse der Lärmkartierung Plettenberg“, Stand 06.07.2023, online abrufbar unter [https://www.gis.nrw.de/arcgis/rest/services/umwelt\\_laerm/stufe4/MapServer/2/258/attachments/326](https://www.gis.nrw.de/arcgis/rest/services/umwelt_laerm/stufe4/MapServer/2/258/attachments/326), abgerufen am 23.04.2024.

<sup>33</sup> Europäisches Parlament & Rat der europäischen Union (2002): Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

Anspruchs auf Maßnahmen im Rahmen einer möglichen freiwilligen Lärmsanierung.

Die Bundesregierung hat die Zweite Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 04.11.2020<sup>34</sup> erlassen. Die Verordnung wurde am 09.11.2020 im Bundesgesetzblatt Teil 1 veröffentlicht und trat nach der Regelung in ihrem Art. 3 am 01.03.2021 in Kraft. Mit der Änderungsverordnung wurden die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) als Berechnungsverfahren amtlich eingeführt und haben die veralteten RLS-90 abgelöst.

### 4.7 Bereiche mit Werten von 70 / 60 dB(A)

Bereiche mit Werten über den Auslösewerten des „Runderlass“<sup>35</sup> des Ministerium für Umwelt und Naturschutz und Verkehr NRW (ehemals Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz) von  $L_{DEN} \geq 70$  dB(A) und  $L_{NIGHT} \geq 60$  dB(A) sind weiterhin vorhanden.

Bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Plettenberg im Jahr 2018 waren 88 Personen von Pegelwerten von  $L_{DEN} \geq 70$  dB(A) und 103 Personen von  $L_{NIGHT} \geq 60$  dB(A) betroffen.

Die Anzahl der lärmbelasteten Personen hat aufgrund der geänderten Berechnungsmethodik zugenommen. Im Tagzeitraum sind 269 Personen von Pegelwerten  $L_{DEN}$  über 70 dB(A) betroffen. In der Nacht liegt die Zahl der Betroffenen von Pegelwerten  $L_{Night}$  über 60 dB(A) bei 280 Personen.

### 4.8 Lärmschwerpunkte

Auf Grundlage der zur Verfügung gestellten Daten der Lärmkartierung wurde eine Lärmanalyse durchgeführt und in Folge dessen Lärmschwerpunkte nach Schallquelle, Gebietscharakteristik und der Ortslage gebildet.

Zunächst werden die Lärmschwerpunkte, für die eine Lärmreduzierung erfolgen sollte, im Überblick als Karten dargestellt. In darauf folgenden Unterkapiteln werden die Lärmschwerpunkte genauer betrachtet. Es wird eine Beschreibung mit den Schallquellen und der Charakteristik des jeweiligen Schwerpunktes tabellarisch dargestellt und nachfolgend Karten der Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  abgebildet. In den Karten werden die Gebäude hervorgehoben, welche

---

<sup>34</sup> Bundesrat (vom 2020): Zweite Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV).

<sup>35</sup> Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Lärmaktionsplanung, RdErl. d. - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008.



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

die Isophonen der festgelegten Auslösewerte ( $L_{DEN}$  70 dB(A) bzw.  $L_{Night}$  60 dB(A)) liegen.

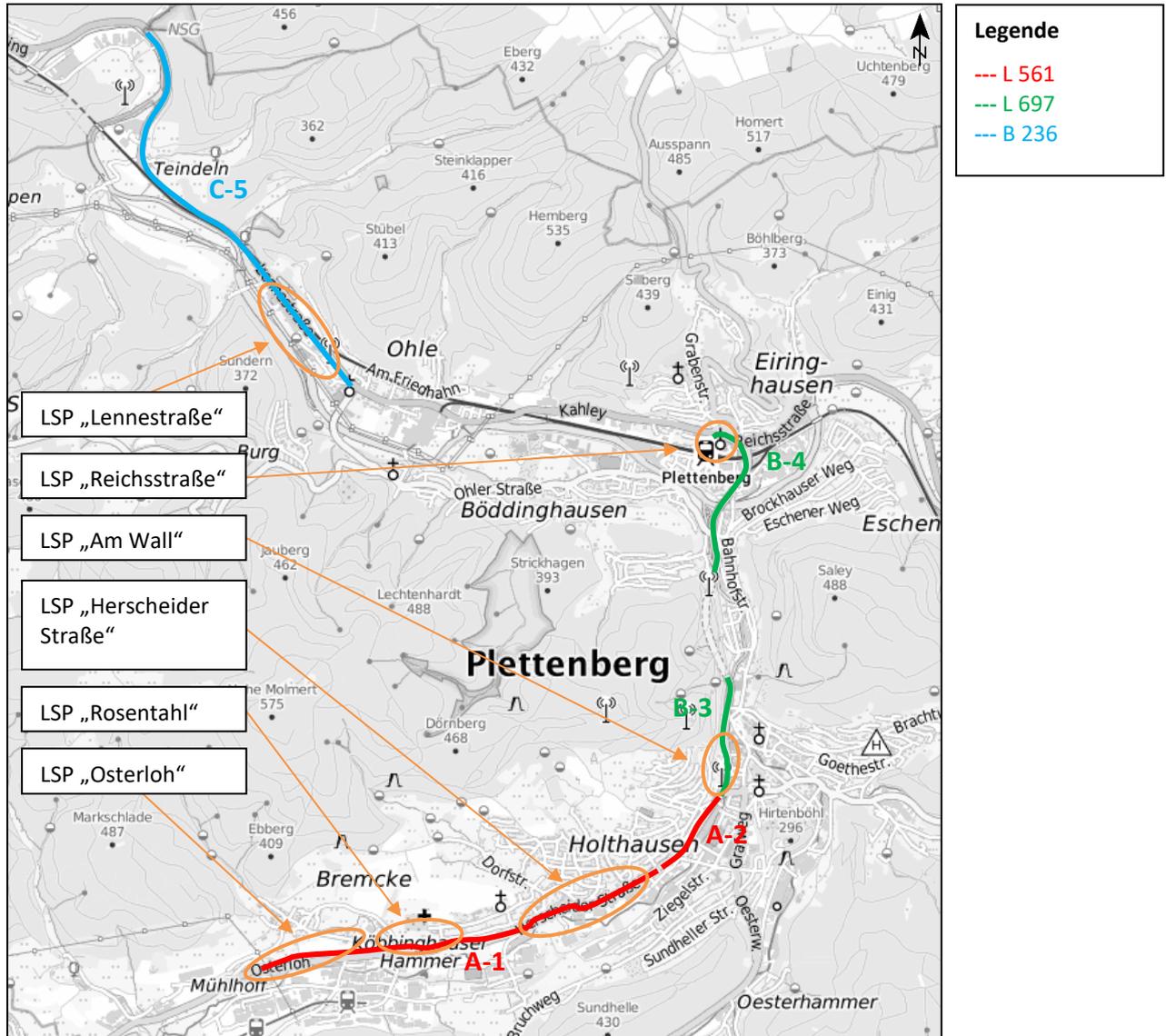
Für die Stadt Plettenberg ergeben sich folgende „Lärmschwerpunkte“ bzgl. des Straßenverkehrs:

- Lärmschwerpunkt „Osterloh“
- Lärmschwerpunkt „Rosenthal“
- Lärmschwerpunkt „Herscheider Straße“
- Lärmschwerpunkt „Am Wall“
- Lärmschwerpunkt „Reichsstraße“
- Lärmschwerpunkt „Lennestraße“



# Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

Abbildung 11 – Übersicht Lage Lärmschwerpunkte (LSP) - Straßenverkehr (Auslösewerte  $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ ,  $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ )<sup>36</sup>

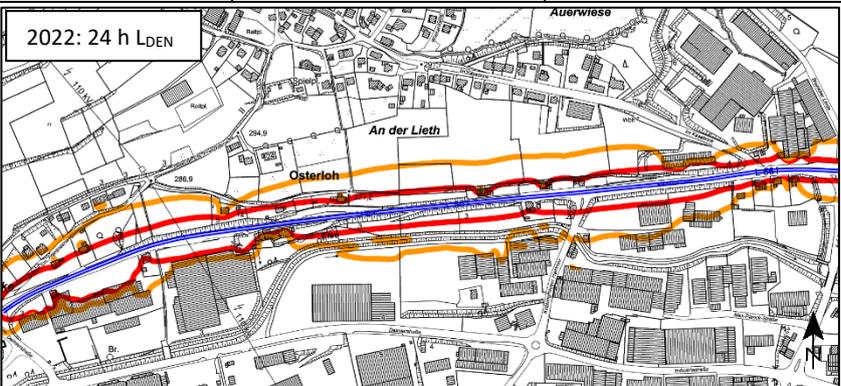
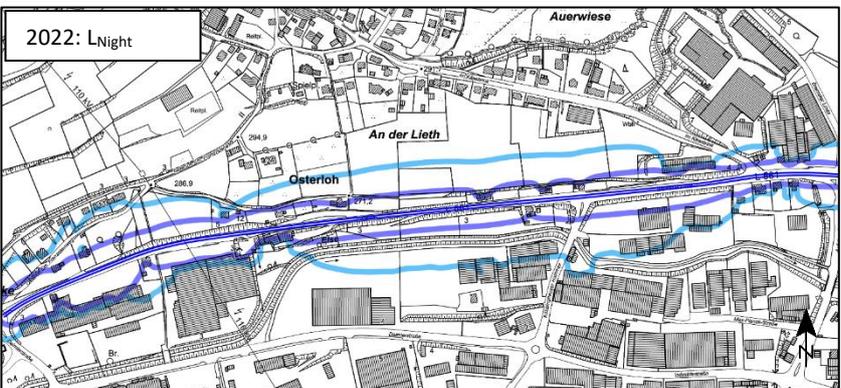


<sup>36</sup> Hintergrundkarte: <https://www.geoportal.nrw/>, abgerufen am 23.04.2024.



Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

4.8.1 Lärmschwerpunkt „Osterloh“

Osterloh – L 561 (Abschnitt 1)			
Bebauung in der Umgebung des Kreisverkehrsplatz „Osterloh“ und nördlich der L 561			
Zulässige Höchstgeschwindigkeiten in km/h (PKW/LKW)	Verkehrsaufkommen (DTV)	Schwerverkehrsanteil p tags (d), abends (e), nachts (n)	
		Mittelschwere Fzg. (Kat. 2)	Schwere Fzg. (Kat. 3)
70 / 70 westlich, Richtung Mühlhoff, und im Kreisverkehr: 50 / 50 km/h	14.874 Kfz / 24 h	p (d) – 2,8 p (e) – 0,9 p (n) – 2,9	p (d) – 3,8 p (e) – 1,8 p (n) – 5,5
 	 <p>2022: 24 h LDEN</p>		
	 <p>2022: LNight</p>		
<p>Charakteristik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zweistreifige Straße</li> <li>• Wohnbebauung am Hang nordöstlich des Kreisverkehrsplatzes sowie nördlich der Landesstraße</li> <li>• Gewerbe südlich des Kreisverkehrs und der Landesstraße</li> </ul>		<p>Vorhandene Lärmschutzmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• -</li> </ul>	



Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

4.8.2 Lärmschwerpunkt „Rosenthal“

Rosenthal – L 561 (Abschnitt 1)			
Bebauung nördlich der L 561			
Zulässige Höchstgeschwindigkeiten in km/h (PKW/LKW)	Verkehrsaufkommen (DTV)	Schwerverkehrsanteil p tags (d), abends (e), nachts (n)	
		Mittelschwere Fzg. (Kat. 2)	Schwere Fzg. (Kat. 3)
50 / 50	14.874 Kfz /24 h	p (d) – 2,8 p (e) – 0,9 p (n) – 2,9	p (d) – 3,8 p (e) – 1,8 p (n) – 5,5
<p>Charakteristik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zweistreifige Straße</li> <li>• Überwiegend einseitige Bebauung nördlich der Landesstraße</li> <li>• Wohngebäude liegen erhöht zur Landesstraße</li> </ul>		<p>Vorhandene Lärmschutzmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• -</li> </ul>	



Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

4.8.3 Lärmschwerpunkt „Herscheider Straße“

Herscheider Straße und Umgebung des Kreisverkehrs „Oberstadt“ – L 561 (Abschnitt 1, 2) Bebauung entlang der L 561 und in nordöstlich des Kreisverkehrsplatzes			
Zulässige Höchstgeschwindigkeiten in km/h (PKW/LKW)	Verkehrsaufkommen (DTV)	Schwerverkehrsanteil p tags (d), abends (e), nachts (n)	
		Mittelschwere Fzg. (Kat. 2)	Schwere Fzg. (Kat. 3)
50 / 50	14.874 Kfz / 24 h	p (d) – 2,8 p (e) – 0,9 p (n) – 2,9	p (d) – 3,8 p (e) – 1,8 p (n) – 5,5
<p>Charakteristik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zweistreifige Straße</li> <li>• Beidseitige Bebauung von Wohnbebauung und Gewerbebetrieben, südlich der Landesstraße teils große Gewerbehallen</li> </ul>		<p>Vorhandene Lärmschutzmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchfahrtsbeschränkung für Lkw im Kreisverkehr „Oberstadt“</li> </ul>	



Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

4.8.4 Lärmschwerpunkt „Am Wall“

Am Wall – L 697 (Abschnitt 3)			
Bebauung östlich der L 697			
Zulässige Höchstgeschwindigkeiten in km/h (PKW/LKW)	Verkehrsaufkommen (DTV)	Schwerverkehrsanteil p tags (d), abends (e), nachts (n)	
		Mittelschwere Fzg. (Kat. 2)	Schwere Fzg. (Kat. 3)
50 / 50	12.421 Kfz / 24 h	p (d) – 2,7 p (e) – 1,2 p (n) – 3,1	p (d) – 6,2 p (e) – 2,2 p (n) – 7,5
<p>Charakteristik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zweistreifige Straße mit insgesamt zwei vierspurig ausgebauten Kreuzungen</li> <li>• Westlich der Landesstraße befinden sich überwiegend gewerbliche Gebäude, darunter Einkaufsmärkte, Bürogebäude sowie Gebäude der Feuerwehr und Polizei</li> <li>• Östlich der Landesstraße überwiegend Wohnbebauung</li> </ul>		<p>Vorhandene Lärmschutzmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lärmschutzwand östlich an der L 697, nach Abknicken der Straße „Am Wall“</li> </ul>	



Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

4.8.5 Lärmschwerpunkt „Reichsstraße“

Reichsstraße – L 697 (Abschnitt 4)			
Bebauung entlang der Brücke und an der Kreuzung Poststraße / Reichsstraße			
Zulässige Höchstgeschwindigkeiten in km/h (PKW/LKW)	Verkehrsaufkommen (DTV)	Schwerverkehrsanteil p tags (d), abends (e), nachts (n)	
		Mittelschwere Fzg. (Kat. 2)	Schwere Fzg. (Kat. 3)
50 / 50	8.220 Kfz / 24 h	p (d) – 2,7 p (e) – 1,2 p (n) – 3,1	p (d) – 21,1 p (e) – 21,1 p (n) – 10,1
<p>Charakteristik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zweistreifige Straße, teils fünfspuriger Abschnitt im Bereich der Ampelkreuzungen zwischen Affelner Straße und Reichsstraße</li> </ul>		<p>Vorhandene Lärmschutzmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mini-Lärmschutzwand entlang der Brücke</li> <li>• Abschirmende Mauer zwischen Affelner Straße und Reichsstraße</li> </ul>	



Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

4.8.6 Lärmschwerpunkt „Lennestraße“

Lennestraße – B 236 (Abschnitt 5)			
Bebauung beidseitig entlang der B 236			
Zulässige Höchstgeschwindigkeiten in km/h (PKW/LKW)	Verkehrsaufkommen (DTV)	Schwerverkehrsanteil p tags (d), abends (e), nachts (n)	
		Mittelschwere Fzg. (Kat. 2)	Schwere Fzg. (Kat. 3)
50 / 50	10.598 Kfz / 24 h	p (d) – 2,4 p (e) – 1,0 p (n) – 2,9	p (d) – 6,4 p (e) – 3,6 p (n) – 10,1
<p>Charakteristik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zweistreifige Straße</li> <li>• Überwiegend Wohnbebauung beidseitig entlang der Bundesstraße, teils mit Gärten</li> <li>• Zudem kleinere Gewerbebetriebe oder Restaurants sowie Grün- bzw. Brachflächen entlang der Straße</li> </ul>		<p>Vorhandene Lärmschutzmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• -</li> </ul>	



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

### 4.9 Analyse zum Stand der Umsetzung von Maßnahmen

Der aktuelle Stand der Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans der Stadt Plettenberg und den vorausgegangenen Fortschreibungen wurde bereits in Tabelle 3 aufgeführt. In der nachfolgenden Tabelle 8 werden die aktuell verfolgten Maßnahmen aufgeführt.

Tabelle 8 – Aktuelle Maßnahmen zur Lärminderung

Ab-schnitt	Maßnahme	geplant seit	zuständig	Umsetzung
1, 2	Bau der Elsetalentlas-tungsstraße	2008-2009	Fachgebiete 61 und 66	Bebauungspläne (Nr. 646 und 649) sind in Bearbeitung. Planungen zur Umsetzung in weiteren Verfahren in Bearbeitung.
2, 3, ggf. alle	Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im innerstädtischen Bereich auf 30 km/h	2018-2019	Sachgebiet 320	Die Umsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzung ist in den Wohngebieten erfolgt. Die Ausweitung auf den gesamten innerstädtischen Bereich ist zu prüfen.
3	Umbau der Kreuzung „Am Wall“ zu einem Kreisverkehr bzw. Geschwindigkeitsbegrenzung im Kreuzungsbereich für die Verbesserung des Verkehrsflusses.	2008-2009	Abstimmung zwischen Straßen.NRW und Stadt Plettenberg	Die bestehende Kreuzung und Zufahrt werden im Zuge der geplanten Erweiterung des Einkaufsmarktes überprüft und ggf. optimiert. Aktuell wird die Maßnahme zunächst nicht umgesetzt, die Option besteht weiterhin.
4	Instandsetzung der bereits vorhanden Lärmschutzeinrichtungen (Lärmschutzwand an Brückengeländer)	2018-2019	Straßen.NRW	Die Brücke wird ab 2026 von Grund auf saniert.
5, ggf. alle	Entwicklung alltags-tauglicher Radverkehr mit Lückenschluss des Radwegenetzes Plettenberg	2018-2019	Stadt Plettenberg und angrenzende Kommunen, Straßen.NRW	Es werden Grunderwerbsverhandlungen geführt, um den Lückenschluss herzustellen. Der Lückenschluss zwischen Werdohl und Plettenberg wird weiterhin verfolgt.  Zudem wird aktuell ein Lückenschluss in Richtung der Gemeinde Herscheid verfolgt und es gibt Planungen zu einem straßenbegleitenden Radweg;



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

Ab-schnitt	Maßnahme	geplant seit	zuständig	Umsetzung
				die genaue Umsetzung und Machbarkeit muss jedoch noch geprüft werden, zuständig ist hier die Stadt Plettenberg in enger Abstimmung mit Straßen.NRW (der Anschluss an die Stadt Attendorn und die Gemeinde Finnentrop ist gegeben, die Verbindung in Richtung der Gemeinde Finnentrop soll jedoch noch weiterhin verbessert werden, erste Gespräche hierzu haben zwischen der Stadt Plettenberg und der Gemeinde Finnentrop stattgefunden).

### Sind weitere Maßnahmenmöglichkeiten vorhanden?

(verkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, straßenbauliche Maßnahmen wie Belagssanierungen, städtebauliche Maßnahmen, Maßnahmen für eine ruhige und sichere Ortsmitte, Elektrifizierung von Busflotten)

Tabelle 9 – Weitere Maßnahmen zur Lärminderung

Ab-schnitt	Maßnahme	zuständig	Umsetzung
1	Komplette Erneuerung des gebundenen Oberbaus im Bereich Kreisverkehr „Schwarze Brücke“ bis Kreisverkehr „Osterloh“	Stadt Plettenberg	Im Zeitraum ab Beginn der Sommerferien in NRW 2024 bis Frühjahr 2025

Weitere Maßnahmenmöglichkeiten sind derzeit für die kartierten Gebiete bzw. die Lärmschwerpunkte nicht bekannt.

Im nachstehenden Kapitel 5 werden eingegangene Stellungnahmen der Bürger\*innen dargestellt. Die darin vorgeschlagenen Maßnahmen und Anregungen werden im selbigen Kapitel behandelt.



#### 4.10 Planrechtliche Festsetzungen (ruhige Gebiete)

Im Rahmen eines Lärmaktionsplans sind gemäß Umgebungslärmrichtlinie in Gemeinden außerhalb von Ballungsräumen sogenannte „ruhige Gebiete auf dem Land“ zu identifizieren. Ein „ruhiges Gebiet auf dem Land“ ist „ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist“. Für die Festlegung eines ruhigen Gebiets auf dem Land enthält die Richtlinie keine weiteren Vorgaben in Form von Auslösewerten etc.

Die LAI-Hinweise<sup>37</sup> enthalten die folgenden Ausführungen zur Festlegung von ruhigen Gebieten auf dem Land:

*„Als ruhige Gebiete auf dem Land kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinen anthropogenen Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete. Ruhige Gebiete sind deshalb zunächst in den Bereichen zu suchen, die gemäß § 4 Abs. 4 der 34. BImSchV nicht kartiert wurden. Die Auswahl der ruhigen Gebiete auf dem Land kann entweder durch Ortskenntnis und Vorwissen über die herrschende Lärmbelastung (Abwesenheit von relevanten Lärmeinwirkungen) oder durch Berechnung mit einem Lärmmodell erfolgen. Ein Anhaltspunkt für die Festlegung ruhiger Gebiete ist zumindest dann gegeben, wenn Pegelwerte von  $L_{DEN} = 40 \text{ dB(A)}$  nicht überschritten werden.“*

Zur Festlegung ruhiger Gebiete werden oft mehrere Kriterien kombiniert. In Abbildung 12 ist eine Zusammenfassung des Umweltbundesamtes<sup>38</sup> zu den verschiedenen angewendeten Auswahlkriterien dargestellt. Demnach werden ruhige Gebiete bereits ab einem  $L_{DEN}$  von 55 dB(A) festgelegt. Die Untersuchung des Umweltbundesamtes führt dazu aus:

*„Für die Auswahl von ruhigen Gebieten werden verschiedene akustische Kriterien vorgeschlagen oder in der Praxis umgesetzt, die häufig auch kombiniert werden. [...] Ein wesentliches Problem bei der Nutzung von akustischen Kriterien besteht darin, dass in der Regel nicht alle Lärmquellen kartiert werden. In der Folge weisen Schallimmissionspläne oft keine Werte unter 55 dB(A) aus.“*

---

<sup>37</sup> Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (2012): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - Aktualisierte Fassung.

<sup>38</sup> Dr.-Ing. Heinrichs, Eckhart; Leben, Jörg; Straubinger, Anna, et al. (2014): TUNE ULR Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Arbeitspaket 3: Ruhige Gebiete. Dessau-Roßlau.



Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

Abbildung 12 – Übliche Kategorien von ruhigen Gebieten<sup>39</sup>

	Innerstädtische Erholungsflächen, Stadtoasen	Ruhiges Gebiet, ruhiger Stadtraum	Landschaftlich geprägte Erholungsräume
<b>Akustische Kriterien</b>	L <sub>den</sub> 55 dB(A) bis L <sub>den</sub> 60 dB(A) oder in der Kernfläche um 6 dB(A) leiser als im am stärksten belasteten Bereich	L <sub>den</sub> 50 dB(A) bis L <sub>den</sub> 55 dB(A)	L <sub>den</sub> 40 dB(A) bis L <sub>den</sub> 50 dB(A)
<b>Flächennutzung</b>	Grünflächen, Parkanlagen, Friedhöfe, Spielplätze, Kleingärten, Altenheime	Wald, Grünflächen, Parkanlagen, Feld, Flur und Wiesen	Naturschutzgebiete, Landwirtschaftsflächen, Wald- und Wasserflächen, Moore
<b>Mindestgröße</b>	0-30 ha	3-400 ha	30-6.400 ha
<b>Lage, Einzugsgebiet, Zugänglichkeit</b>	Wohngebietsnähe, fußläufig erreichbar		
<b>Zusammenfassung</b>	Innerstädtische Grünflächen und Parks als Ruheoasen für Anwohnende	Mittelgroße Naturflächen, die Anwohnenden zur Erholung dienen und ruhiger sind als Stadtoasen	Große, außerhalb der Innenstadt gelegene Flächen

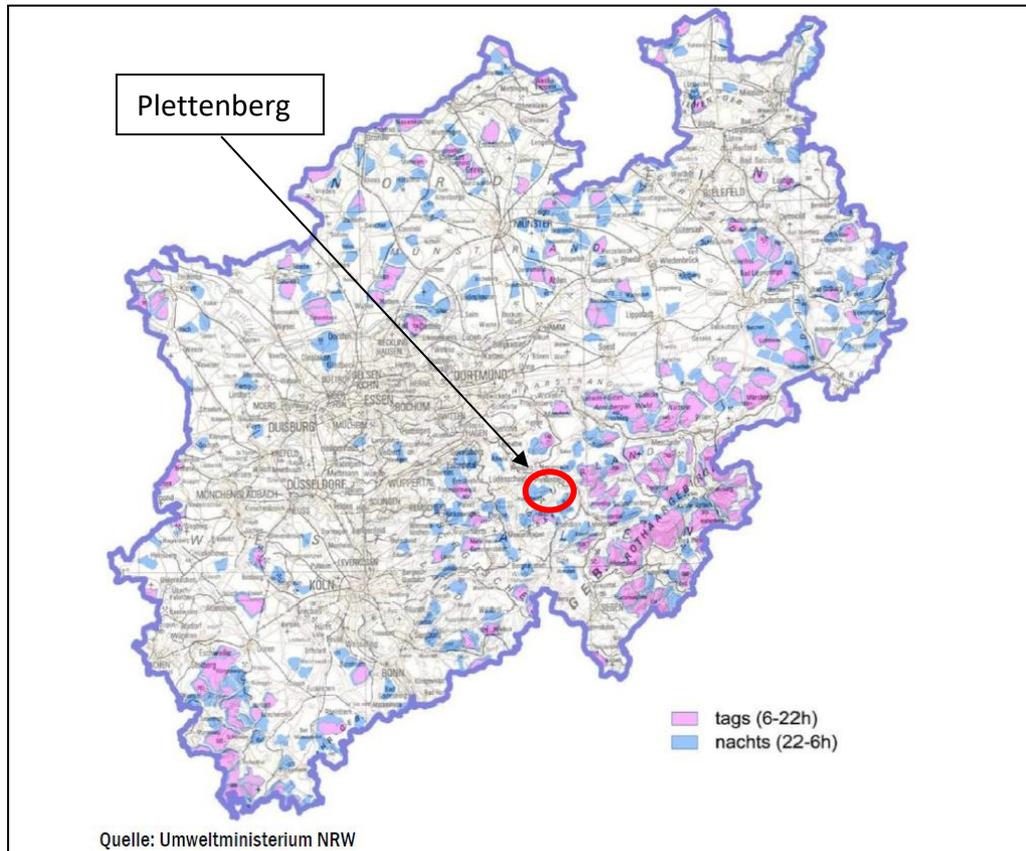
In der Stadt Plettenberg gibt es keine großflächigen zusammenhängenden Gebiete, die keinen anthropogenen Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dementsprechend kann derzeit keine Ausweisung von ruhigen Gebieten vorgenommen werden.

In dicht besiedelten Gebieten, wie es auch für die industriereiche Umgebung des Sauerlandes gilt, zu welcher die Stadt Plettenberg bzw. der Märkische Kreis zählt, ist kaum eine Ausweisung von ruhigen Gebieten aufgrund des umfassenden Straßennetzes möglich, dies zeigt sich auch im durch das Umweltministerium NRW durchgeführte Scoping (2015), bei dem unter anderem Flächen, in denen Kriterien für ruhige Gebiete im Tag- beziehungsweise Nachtzeitraum erfüllt sind, grafisch dargestellt wurden (vgl. Abbildung 13).



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

Abbildung 13 – Ruhige Gebiete in Nordrhein-Westfalen<sup>39</sup>



### 4.11 Erfolge langfristiger Strategien

Aufgrund dessen, dass der Verkehrslärm in Plettenberg durch die übergeordneten Straßen im Stadtgebiet entsteht und die bauliche Anordnung sowie die beengten Platzverhältnisse keine zielführenden Ergebnisse herbeirufen, ist das langfristige Ziel den Verkehr aus dem Ort heraus zu bekommen und anhand einer Umgehungsstraße (Elsetalentlastungsstraße) Abhilfe zu schaffen.

<sup>39</sup> Umweltministerium NRW in Richard/Mazur/Lauenstein, in: Umweltbundesamt (Hrsg.), Handbuch Lärmaktionspläne - Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung, 2015, S. 88.



## 5 Stellungnahmen der Bürger\*innen zur Lärmaktionsplanung

### 5.1 Stellungnahme Nr. 1 (Eingang 11. Juni 2024)

Die erste Stellungnahme, die bei der Stadt Plettenberg im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan eingegangen ist, gibt an, dass dem Schutz vor Verkehrslärm in Plettenberg eine deutlich höhere Priorität zugemessen werden müsse. Besonders dringlich sei die Situation im Bereich der L697 – Affelner Straße.

Man beantrage, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit ganztägig im Bereich der Ortsdurchfahrt auf Tempo 30 begrenzt werde. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 sei nachweislich eine wirksame und kostengünstige Maßnahme zur Minderung des Verkehrslärms und könne im Rahmen der Lärmaktionsplanung schnell und rechtssicher umgesetzt werden.

Lärmschutz müsse an der Quelle ansetzen, so die Stellungnahme. Um Betroffene dauerhaft wirksam zu entlasten, müsse der motorisierte Individualverkehr im oben genannten Bereich deutlich reduziert werden. Ohne entsprechende verkehrsberuhigende Maßnahme sei eine dauerhafte Lärmreduktion nicht realisierbar.

Man beantrage außerdem, dass Gebiete mit niedriger Lärmbelastung und besonderem Erholungswert über den Lärmaktionsplan als ruhige Gebiete festgelegt werden. Vor allem das Gebiet solle als ruhiges Gebiet festgelegt werden und Maßnahmen zum Schutz ergriffen werden, da es sich um reines Wohngebiet handle.

Weiterhin wird angeführt, dass die angegebene Strecke bei gutem Wetter häufig von Motorrädern befahren werde, was besonders an Wochenenden und Feiertagen zu einer extremen Lärmbelastung führe. Selbst im Haus bei geschlossenen Türen und Fenstern sei der Lärm noch zu hören. Bedingt durch die Hanglage seien die Motorräder bereits im Tal und entlang der Serpentina zu hören. An die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h werde sich dabei nur sehr selten gehalten. Zudem komme es auf der Strecke zu gefährlichen Überholmanövern durch Motorräder.

Weiterhin werde die Strecke auch unerlaubterweise durch große LKW befahren, welche nur mit Mühe die engen Kurven befahren können.

Ein Rechtsgutachten der renommierten Kanzlei Geulen und Klinger, welches die Kanzlei im Namen der Deutschen Umwelthilfe erstellt habe, bestätige, dass Behörden weitaus mehr Handlungsmöglichkeiten haben, als weitläufig angenommen werde. Eine Kommune könne mittels der Lärmaktionsplanung bereits unter geltender Rechtslage beispielsweise über streckenweise oder großflächige Einführung von Tempo 30 entscheiden.



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

Das Schreiben habe man einigen Anwohnern der Affelner Straße und Auf der Halle vorgelegt. Durch die Unterschriften werde sich dem Antrag angeschlossen. Die Unterschriftenliste sei dem Antrag beigelegt.

Im Rahmen der Unterschriftensammlung habe es natürlich einige sehr interessante Gespräche gegeben. Eine Dame habe gesagt, dass vor einigen Jahren an der Affelner Straße in Höhe der Hausnummer 140a regelmäßig geblitzt worden sei. In dieser Zeit habe Ruhe geherrscht. Vielleicht sei auch dies eine Option.

Der Stellungnahme haben sich per Unterschriftenliste 18 Anwohnerinnen und Anwohner des in der Stellungnahme genannten Bereiches angeschlossen.

### **Anmerkung der Stadt Plettenberg**

Das in der Stellungnahme von Lärm betroffene Gebiet liegt außerhalb des Untersuchungsraums der Lärmaktionsplanung der vierten Runde.

Diese Stellungnahme wird dennoch – rein informativ – in die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Plettenberg aufgenommen. In Abstimmung zwischen dem Sachgebiet 611 – Stadt- und Umweltplanung und dem Sachgebiet 320 – Straßenverkehr, Umwelt, Brandschutz u. Rettungswesen wird die Stellungnahme außerhalb der Lärmaktionsplanung bearbeitet und die vorgeschlagenen Maßnahmen geprüft.

### **5.2 Stellungnahme Nr. 2 (Eingang 25. Juni 2024)**

Die zweite Stellungnahme, die bei der Stadt Plettenberg im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan eingegangen ist, gibt an, dass dem Schutz vor Verkehrslärm in Plettenberg eine deutlich höhere Priorität zugemessen werden müsse. Besonders dringlich sei die Situation im Bereich der L697 – Affelner Straße.

Man beantrage, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit ganztägig im Bereich der Ortsdurchfahrt auf Tempo 30 begrenzt werde. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 sei nachweislich eine wirksame und kostengünstige Maßnahme zur Minderung des Verkehrslärms und könne im Rahmen der Lärmaktionsplanung schnell und rechtssicher umgesetzt werden. Zudem beantrage man die Finanzierung und den Einbau von Schallschutzfenstern. Derlei bauliche Maßnahmen seien zur Entlastung der Betroffenen zwingend notwendig. Wo Lärm nicht ausreichend vermieden werden könne, seien sie eine notwendige Ergänzung zu verkehrsrechtlichen Anordnungen.

Lärmschutz müsse an der Quelle ansetzen, so die Stellungnahme. Um Betroffene dauerhaft wirksam zu entlasten, müsse der motorisierte Individualver-



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

kehr im oben genannten Bereich deutlich reduziert werden. Ohne entsprechende verkehrsberuhigende Maßnahme sei eine dauerhafte Lärmreduktion nicht realisierbar.

Man beantrage außerdem, dass Gebiete mit niedriger Lärmbelastung und besonderem Erholungswert über den Lärmaktionsplan als ruhige Gebiete festgelegt werden. Vor allem das Gebiet solle als ruhiges Gebiet festgelegt werden und Maßnahmen zum Schutz ergriffen werden, da es sich um reines Wohngebiet handle.

Weiterhin wird angeführt, dass die angegebene Strecke bei gutem Wetter häufig von Motorrädern befahren werde, was besonders an Wochenenden und Feiertagen zu einer extremen Lärmbelastung führe. Selbst im Haus bei geschlossenen Türen und Fenstern sei der Lärm noch zu hören. Bedingt durch die Hanglage seien die Motorräder bereits im Tal und entlang der Serpentina zu hören. An die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h werde sich dabei nur sehr selten gehalten. Zudem komme es auf der Strecke zu gefährlichen Überholmanövern durch Motorräder.

Weiterhin werde die Strecke auch unerlaubterweise durch große LKW befahren, welche nur mit Mühe die engen Kurven befahren können.

Ein Rechtsgutachten der renommierten Kanzlei Geulen und Klinger, welches die Kanzlei im Namen der Deutschen Umwelthilfe erstellt habe, bestätige, dass Behörden weitaus mehr Handlungsmöglichkeiten haben, als weitläufig angenommen werde. Eine Kommune könne mittels der Lärmaktionsplanung bereits unter geltender Rechtslage beispielsweise über streckenweise oder großflächige Einführung von Tempo 30 entscheiden.

### **Anmerkung der Stadt Plettenberg**

Das in der Stellungnahme angesprochene von Lärm betroffene Gebiet liegt außerhalb des Untersuchungsraums der Lärmaktionsplanung der vierten Runde.

Diese Stellungnahme wird dennoch – rein informativ – in die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Plettenberg aufgenommen. In Abstimmung zwischen dem Sachgebiet 611 – Stadt- und Umweltplanung und dem Sachgebiet 320 – Straßenverkehr, Umwelt, Brandschutz u. Rettungswesen wird die Stellungnahme außerhalb der Lärmaktionsplanung bearbeitet und die vorgeschlagenen Maßnahmen geprüft. Die Forderung nach Schallschutzfenstern wurde an die zuständige Behörde weitergegeben.



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

### 5.3 Stellungnahme Nr. 3 (Eingang 28. Juni 2024)

Im Beteiligungsverfahren zur Neuaufstellung des Lärmaktionsplanes wurde eine Stellungnahme zweier Anwohnerinnen der Maibaumstraße in 58840 Plettenberg abgegeben.

Es heißt man habe den Lärm an der Herscheider Straße schon vor Jahren beanstandet. Man habe ungefähr 200 Unterschriften gesammelt und es sei nichts passiert, um die Unterzeichnenden vor diesem Lärm zu schützen. Die negative Reaktion zeige Wirkung, man leide jeden Tag. Diese tägliche Belastung zeige sich nun auch körperlich. Man leide unter Schlaf-, Hilflosigkeit und Angst. Der mitunterzeichnenden Nachbarin gehe es ebenso.

Es wird die Frage gestellt, wann endlich etwas unternommen werde, damit man auch mal in Ruhe leben könne. Täglich werde die Herscheider Landstraße durch unzählige LKW und Autos befahren. Selbst Bundesstraßen seien nicht so belastet. Man hoffe, dass endlich einmal etwas unternommen werde, denn man selbst sei steuerzahlender Bürger.

Es sei einfach, die Sicherheit der Kinder die über die Fußgängerampel müssen und zur Minderung des Lärmpegels, ab dem Ortsschild Holthausen bis zum Lotladen ein Verkehrsschild „Zone 30“ einzurichten.

Es sei eine den Unterzeichnerinnen denkbar kurzfristige Lösung, die vielen Kindern und auch ihnen selbst helfen würde und auch eine Gefahrenstelle beseitigt werde.

#### **Anmerkung der Stadt Plettenberg**

Der in der Stellungnahme angesprochene Bereich liegt innerhalb der kartierten Gebiete der Lärmaktionsplanung der vierten Runde. Die Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung wurde an das Sachgebiet 320 – Straßenverkehr, Umwelt, Brandschutz u. Rettungswesen weitergeben. Es wird hierzu auf die Maßnahmen „Bau der Elsetalentlastungsstraße“ und „Komplette Erneuerung des gebundenen Oberbaus im Bereich Kreisverkehr „Schwarze Brücke“ bis Kreisverkehr „Osterloh““ (s. Kapitel 4.9 – Analyse zum Stand der Umsetzung von Maßnahmen, Tabelle 8 bzw. Tabelle 9) hingewiesen. Durch Umsetzung dieser geplanten Maßnahmen ist bereits davon auszugehen, dass die Situation verbessert werden kann.



Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

**6 Zusammenfassung**

Die Überprüfung des bestehenden Lärmaktionsplanes sowie dessen Fortschreibungen der Stadt Plettenberg wird in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

*Tabelle 10 – Zusammenfassung der Überprüfung des Lärmaktionsplanes*

Prüfpunkt	Ergebnis														
Relevante Änderungen der Lärmsituation (Kapitel 4.3)	Die kartierten Gebiete unterscheiden sich von denen der vorausgegangenen Runden der Lärmaktionsplanung. Kartiert werden Straßen(abschnitte) mit Verkehrsstärken > 3 Mio. Kfz/Jahr. Die Verkehrszahlen stammen aus dem Jahr 2021. Diese Zahlen, insbesondere für die Abschnitte 0 und 3 (Abnahme um 45 % bzw. 35 %) spiegeln nicht die aktuelle Verkehrslage in Plettenberg wider. Eine tatsächliche Verminderung der Verkehrsstärken und dadurch Verbesserung der Lärmsituation ist nicht bekannt.														
Entwicklung der Zahl lärm-belasteter Menschen, Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Flächen (Kapitel 4.4)	Zunahme der Betroffenen aufgrund geänderter Berechnungsvorschriften (s. Kapitel 4.1):  <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"><u>Betroffenheiten 2022</u></th> <th style="text-align: left;"><u>Zunahme seit 2017</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○ 1.763 Personen tags</td> <td>+ 1.095 Personen</td> </tr> <tr> <td>○ 1.013 Personen nachts</td> <td>+ 578 Personen</td> </tr> <tr> <td>○ 1.112 Wohnungen</td> <td>+ 800 Wohnungen</td> </tr> <tr> <td>○ 3,23 km<sup>2</sup> Fläche</td> <td>+ 2,09 km<sup>2</sup> Fläche</td> </tr> <tr> <td>○ 0 Krankenhäuser</td> <td>+ 0 Krankenhäuser</td> </tr> <tr> <td>○ 7 Schulen</td> <td>+ 7 Schulen</td> </tr> </tbody> </table>	<u>Betroffenheiten 2022</u>	<u>Zunahme seit 2017</u>	○ 1.763 Personen tags	+ 1.095 Personen	○ 1.013 Personen nachts	+ 578 Personen	○ 1.112 Wohnungen	+ 800 Wohnungen	○ 3,23 km <sup>2</sup> Fläche	+ 2,09 km <sup>2</sup> Fläche	○ 0 Krankenhäuser	+ 0 Krankenhäuser	○ 7 Schulen	+ 7 Schulen
<u>Betroffenheiten 2022</u>	<u>Zunahme seit 2017</u>														
○ 1.763 Personen tags	+ 1.095 Personen														
○ 1.013 Personen nachts	+ 578 Personen														
○ 1.112 Wohnungen	+ 800 Wohnungen														
○ 3,23 km <sup>2</sup> Fläche	+ 2,09 km <sup>2</sup> Fläche														
○ 0 Krankenhäuser	+ 0 Krankenhäuser														
○ 7 Schulen	+ 7 Schulen														
Relevante Änderungen der Lärmeinwirkungen (Kapitel 4.5)	-														
Änderungen in der Bewertung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen (Kapitel 4.6)	Die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes wurde um 3 dB gesenkt. Ab dem 01.03.2021 trat die RLS-19 in Kraft (gültig für den Nachweis von Minderungsmaßnahmen).														
Sind Bereiche mit Werten von 70 dB(A) tags/60 dB(A) nachts noch vorhanden? (Kapitel 4.7 und 4.8)	Ja.														
Analyse zum Stand der Umsetzung von Maßnahmen (Kapitel 4.9; beendete	<u>umgesetzte Maßnahmen:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Instandsetzung der Asphaltdecke an der Kreuzung „Lohmühle“</li> </ul>														



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

Prüfpunkt	Ergebnis
(umgesetzte oder nicht weiterverfolgte) Maßnahmen vorheriger Runden der Lärmaktionsplanung s. Kapitel 3)	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in den Wohngebieten auf 30 km/h</li></ul> <p><u>nicht weiterverfolgte Maßnahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Errichtung eines zielgerichteten ÖPNV-Angebots für Arbeitnehmer im Industriegebiet Köbbinghauser Hammer</li></ul> <p><u>weiterverfolgte Maßnahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Bau der Elsetalentlastungsstraße</li><li>○ Instandsetzung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtung an der Brücke (Sanierung ab 2026)</li><li>○ Entwicklung alltagstauglicher Radverkehr mit Lückenschluss des Radwegenetzes Plettenberg</li><li>○ Erneuerung des gebundenen Oberbaus im Bereich Kreisverkehr „Schwarze Brücke“ bis Kreisverkehr „Osterloh“ (ab Sommer 2024 bis Frühjahr 2025)</li></ul> <p><u>aktuell ruhende Maßnahmenmöglichkeiten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Umbau der Kreuzung „Am Wall“ zu Kreisverkehrsplatz bzw. Geschwindigkeitsreduktion im Kreuzungsbereich</li><li>○ Prüfung einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h im innerstädtischen Bereich</li></ul>
Berücksichtigung planungsrechtlicher Festsetzungen in anderen Planungen, z.B. zum Schutz ruhiger Gebiete (Kapitel 4.10)	Innerhalb des Gebiets der Stadt Plettenberg gibt es keine großflächigen zusammenhängenden Gebiete, die keinen anthropogenen Geräuschen ausgesetzt sind. Es kann keine Ausweisung von ruhigen Gebieten vorgenommen werden.
Überprüfung und Fortschreibung langfristiger Strategien (Kapitel 4.11)	Es ist das langfristige Ziel den Straßenverkehr durch eine Umgehungsstraße (Elsetalentlastungsstraße) aus dem Stadtgebiet zu lagern.



## Lärmaktionsplan, Runde 4 – Stadt Plettenberg

### Verfahrensdaten

31.05.2024 bis 30.06.2024	Offenlage
31.05.2024 bis 01.07.2024	Zusammenstellung eingegangener Anregungen
02.07.2024	Stadtratsbeschluss über die Fortschreibung des Lärmaktionsplans in der vorstehenden Fassung
17.07.2024	Öffentliche Bekanntmachung über den Beschluss zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans

Plettenberg, den \_\_\_\_\_

Ulrich Schulte, Bürgermeister