

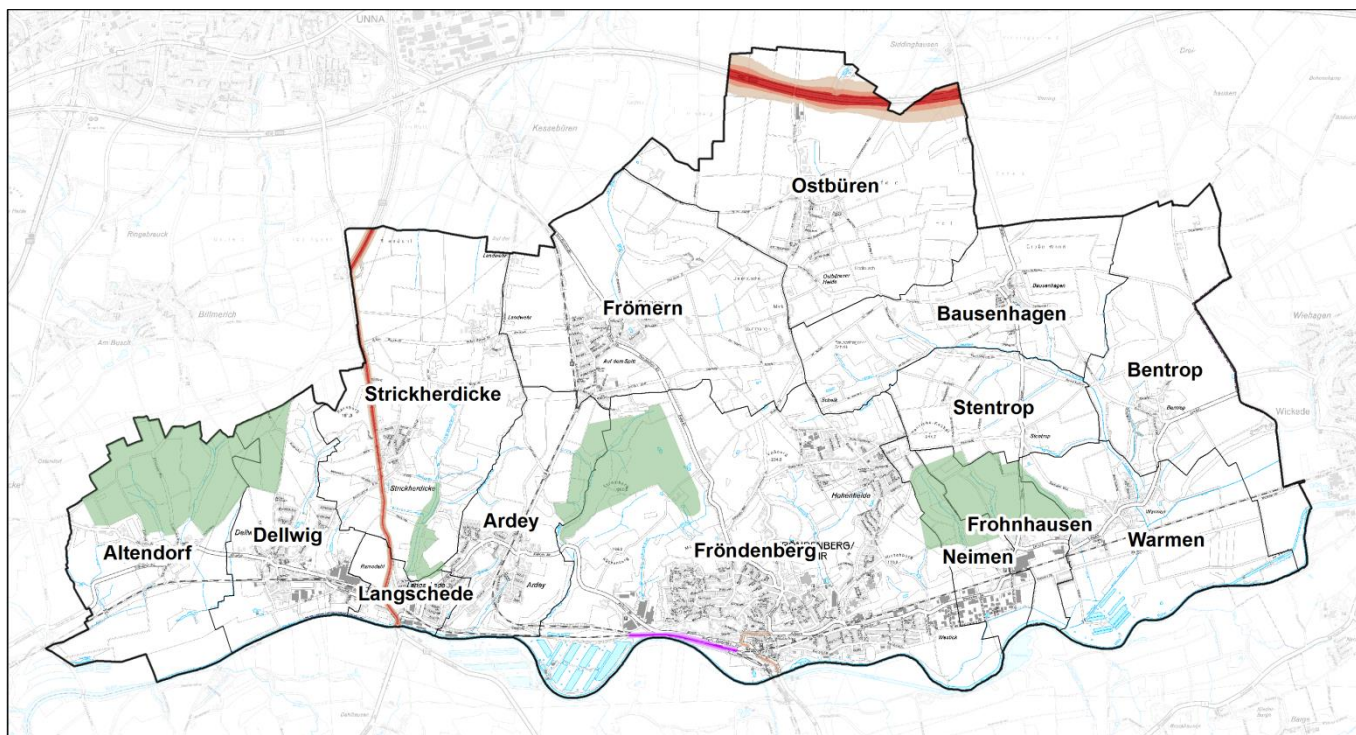


Stadt Fröndenberg/Ruhr

Lärmaktionsplan

gemäß § 47 BImSchG

Stand: August 2018



Gemeindekennzahl: 05978012
Kennung der Behörde für Lärmkartierung

DE_NW_05978012_Fröndenberg_Ruhr

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	1
Anlass	1
Zuständige Behörde	2
Rechtlicher Hintergrund.....	2
Geltende Grenzwerte	4
Situationsanalyse.....	6
Planungsgebiet	6
Lärmquellen	6
Straßenverkehr:.....	6
Schienenverkehr:.....	7
Flugverkehr:.....	7
Analyse Lärmaktionsplan Stufe 2	13
Lärmaktionsplan Stufe 3	14
Belastungen durch Straßenverkehr	14
Belastungen durch Schienenverkehr.....	15
Belastung – Zusammenfassung.....	16
Beschreibung der Belastungsschwerpunkte	16
Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	23
Vorhandene Maßnahmen	23
Geplante Maßnahmen	23
Langfristige Maßnahmen	24
Finanzen.....	25
Bewertung der Umsetzung von Maßnahmen	25
Information und Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Stufe.....	25
Anhang	26
Anlage 1 – Daten zur Lärmkartierung.....	27
Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr	27
Lärmeinwirkung durch Flugverkehr.....	28
Lärmeinwirkung durch Schienenverkehr.....	29
Anlage 2 – Lärmkarten	30
Anlage 3 – Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung.....	39
Anlage 4 – Quellenverzeichnis.....	39

Gemeindekennzahl: 05978012
Kennung der Behörde für Lärmkartierung

DE_NW_05978012_Fröndenberg_Ruhr

Einleitung

Der Mensch nimmt über das Ohr die in seiner Umgebung entstehenden Schallwellen als Geräusche wahr. Überschreitet die Lautstärke von Geräuschen eine bestimmte Schwelle und beeinträchtigt das menschliche Wohlbefinden, spricht man von Lärm. Abhängig von Dauer und Intensität der Lärmbelastung können für den Menschen gesundheitsschädigende Folgen auftreten. Dazu gehören unmittelbar Reizbarkeit, Schlafstörungen sowie Konzentrations- und Kommunikationsprobleme. Langfristig kann durch Lärm verursachter Stress schließlich zu Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems beitragen. (vgl. UBA 2008: 8-10)

Das Europäische Parlament und der Europäische Rat haben bereits 2002 die „Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ erlassen. Umgesetzt in nationales Recht, sollen mit dieser sog. EG-Umgebungslärmrichtlinie Belästigungen der EU-Bürger durch Umgebungslärm verhindert, vermieden oder zumindest verringert werden. (vgl. EG-Richtlinie 2002)

Der vorliegende Lärmaktionsplan stellt den von der Stadt Fröndenberg nach Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) geforderten Beitrag der Kommunen zum Lärmschutz der Bevölkerung dar.

Anlass

Die Überführung der EG-Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht ist in Deutschland 2005 mit der Integration der §§47a-f („Lärminderungsplanung“) im BImSchG erfolgt. Demnach sind für Bereiche, in denen „Umgebungslärm“ auftritt, von den zuständigen Behörden Lärmkarten und Lärmaktionspläne aufzustellen. „Umgebungslärm“ bezeichnet dabei alle belästigenden oder gesundheitsschädigenden Geräusche, die insbesondere durch Straßen-, Schienen- oder Luftverkehr verursacht werden. Das Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) NRW hat dazu in seinem Runderlass vom 07.02.2008 Lärmpegel festgelegt, ab denen von Lärmbelastung ausgegangen werden kann (vgl. MUNLV 2008).

Demnach liegt der Grenzwert der allgemeinen gemittelten jährlichen Lärmbelastung (L_{DEN}^1) bei 70 dB(A). Der Grenzwert für die nächtliche gemittelte jährliche Lärmbelastung (L_{NIGHT}^2) ist im Runderlass bei 60 dB(A) angesetzt. Werden diese Werte überschritten, besteht aus Sicht des MUNLV dringender Handlungsbedarf.

Soweit nicht anders geregelt, sind die für die Lärminderungsplanung zuständigen Behörden die Gemeinden (§47e BImSchG). Abweichend davon ist für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Die Berechnung der Lärmbelastung in den Gemeinden (Lärmkarten) erfolgt für Hauptverkehrsstraßen, bundeseigene Schienenwege außerhalb der

¹ L_{DEN} (Level day, evening, night): Dauerschallpegel gemittelt über ein Jahr, setzt sich zusammen aus Tagespegel (L_{day} : 06:00 – 18:00 Uhr), Abendpegel ($L_{evening}$: 18:00 – 22:00 Uhr) und Nachtpegel (L_{night} : 22:00 – 06:00 Uhr). Für die Berechnung des Dauerschallpegels werden Abend- bzw. Nachtpegel rechnerisch um 5dB bzw. 10 dB erhöht (vgl. BMJ 2006)

² L_{Night} (Level night): Dauerschallpegel für den Nachtzeitraum (22:00 – 06:00 Uhr), gemittelt über ein Jahr

Ballungsräume und Großflughäfen durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW) (vgl. Website MKULNV 2012).

In Fröndenberg datiert der bisher gültige Lärmaktionsplan vom Juni 2014. §47d Abs.5 BImSchG sieht vor, dass die Lärmaktionspläne der Gemeinden bei signifikanten Änderungen der Lärmsituation im Gemeindegebiet, spätestens jedoch alle 5 Jahre zu überarbeiten sind. Hinzu kommt, dass die für die Lärmaktionsplanung relevanten Lärmgrenzwerte des Runderlasses des MUNLV derzeit überarbeitet werden und auf $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{NIGHT} = 55 \text{ dB(A)}$ gesenkt werden sollen (vgl. MKULNV 2012).

Die in § 47d BImSchG geregelten Fristen für die Aufstellung der Lärmaktionspläne bilden den Anlass für die Aufstellung des vorliegenden Lärmaktionsplans 2018 der Stadt Fröndenberg/Ruhr (vgl. Kap. Rechtlicher Hintergrund).

Zuständige Behörde

Zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung ist:

Stadt Fröndenberg/Ruhr
D – 58730 Fröndenberg/Ruhr

Bahnhofstr. 2
FB3/Stadtplanung

Ansprechpartner:

Thomas Grügelsiepe, Tel.: 02373/976 282, e-mail: T.Gruegelsiepe@froendenberg.de

Rechtlicher Hintergrund

Rechtliche Grundlage der Lärmaktionsplanung in Deutschland ist die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, erlassen am 15. Juni 2002. Die Umsetzung in nationales Recht seitens der Bundesrepublik erfolgte am 16. Juni 2005 durch das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

Konkret umgesetzt werden die Vorgaben der EG-Umgebungslärmrichtlinie in den §§ 47a-f BImSchG in Verbindung mit der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV).

Die §§47a-f BImSchG legen Definitionen, Umfang und Zuständigkeiten im Rahmen der Lärmaktionsplanung fest. Demnach sind Lärmkarten (Bestandsaufnahme - §47c) und Lärmaktionspläne (Maßnahmen - § 47d) für Bereiche, die durch „Umgebungslärm“ belastet sind, aufzustellen. „Umgebungslärm“ definiert sich nach § 47b Nr. 1 BImSchG als „belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht

werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht“.

Für die Betrachtung des Umgebungslärms nicht relevant sind durch die davon betroffenen Personen selbst verursachter Lärm, Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist (vgl. § 47a BImSchG).

In Nordrhein-Westfalen übernimmt das LANUV die Bereitstellung der Lärmkarten nach § 47c BImSchG, die Gemeinden sind für die Lärmaktionsplanung (vgl. § 47d BImSchG) zuständig. Mindestanforderungen an die Lärmaktionsplanung der Gemeinden ergeben sich aus § 47d Abs. 2 BImSchG. Demnach müssen die Lärmaktionspläne den Mindestanforderungen nach Anhang V der EG-Umgebungslärmrichtlinie entsprechen und folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

- Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,
- die zuständige Behörde,
- den rechtlichen Hintergrund,
- alle geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 (EG-Umgebungslärmrichtlinie),
- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- eine Bewertung der geschätzten Anzahl der Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
- das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,
- die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung
- die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
- die langfristige Strategie,
- finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse
- die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

(Anhang V, Richtlinie 2002/49/EG)

Die zeitliche Abfolge der Lärmaktionsplanung ist nach § 47d BImSchG in zwei Stufen vorgesehen. Demnach waren in der ersten Stufe bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne für folgende zu beachtende Emissionsquellen aufzustellen:

- Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen > 6 Mio. KFZ/a
 - Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen > 60 000 Züge/a
 - Großflughäfen > 50 000 Flüge/a
 - Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern
- (vgl. § 47d Abs.1 BImSchG)

Die Stadt Fröndenberg/Ruhr hat mit der Bekanntmachung des Lärmaktionsplans 2009 im Amtsblatt vom 26.06.2009 die erste Stufe der Lärmaktionsplanung abgeschlossen.

Die zweite Stufe der Lärmaktionsplanung sollte nach § 47d BImSchG Abs. 1 bis zum 18. Juli 2013 abgeschlossen sein und folgende Emissionsquellen beachten:

- Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen > 3 Mio. KFZ/a
- Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen > 30 000 Züge/a
- Großflughäfen > 50 000 Flüge/a
- Ballungsräume mit mehr als 100 000 Einwohnern

Die Stadt Fröndenberg/Ruhr hat mit der Bekanntmachung des Lärmaktionsplans 2014 im Amtsblatt vom 20.11.2014 die zweite Stufe der Lärmaktionsplanung abgeschlossen.

In § 47d Abs. 5 BImSchG wird außerdem festgelegt, dass die Lärmaktionspläne mindestens alle 5 Jahre zu überarbeiten sind. Der vorliegende Lärmaktionsplan der Stadt Fröndenberg/Ruhr stellt sowohl die Überarbeitung des Lärmaktionsplans von 2014 als auch die dritte Runde der Lärmaktionsplanung in Fröndenberg/Ruhr dar. Die Lärmaktionspläne in Nordrhein-Westfalen sind bis zum 18.11.2018 dem MUNLV NRW durch das LANUV NRW zu übermitteln.

Geltende Grenzwerte

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie als Basis nationaler Regelungen zum Umgang mit den dort definierten Lärmimmissionen legt fest, dass die Mitgliedsstaaten konkrete Grenzwerte für die Immissionspegel selbst bestimmen. In der Bundesrepublik ist die EG-Umgebungslärmrichtlinie in den §§47a-f BImSchG umgesetzt, die Konkretisierung der Lärmgrenzwerte erfolgt in NRW über den Runderlass des MUNLV vom 7.2.2008. Neben den aus der EG-Umgebungslärmrichtlinie folgenden Grenzwerten für Lärmimmissionen ist das Thema Lärm Bestandteil weiterer rechtlicher Regelungen.

Die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) setzt Grenzwerte für die Lärmbelastung an neuen oder wesentlich geänderten öffentlichen Straßen oder Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen. Straßen.NRW als Baulastträger der Bundes- und Landesstraßen in NRW legt für den Lärmschutz an bestehenden Straßen (=Lärmsanierung) die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR – 97) sowie die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS – 90) zugrunde.

Im Einzelnen gelten in den aufgeführten rechtlichen Regelungen folgende Immissionsgrenzwerte:

- §47d BImSchG in Verbindung mit dem Runderlass des MUNLV vom 7.2.2008 (Lärmaktionspläne):
 - L_{DEN}: 70 dB(A)
 - L_{Night}: 60 dB(A)
 - (Ausnahmen: Gewerbe und Industriegebiete nach §§8, 9 BauNVO, Gebiete nach §34 Abs.2 BauGB mit entsprechender Eigenart)
- Geplante Grenzwerte in der aktuellen Überarbeitung des Runderlasses des MKUNLV (vgl. MKUNLV 2012):
 - L_{DEN}: 65 dB(A)
 - L_{Night}: 55 dB(A)

- 16. BImSchV:
 - An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen
 - Tags: 57 dB(A)
 - Nachts: 47 dB(A)
 - In reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten
 - Tags: 59 dB(A)
 - Nachts: 49 dB(A)
 - In Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten
 - Tags: 64 dB(A)
 - Nachts: 54 dB(A)
 - In Gewerbegebieten
 - Tags: 69 dB(A)
 - Nachts: 59 dB(A)
- RLS 90: (vgl. Website Straßen.NRW)
 - An Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen, in reinen/allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten
 - Tags: 67 dB(A)
 - Nachts: 57 dB(A)
 - In Kern-, Dorf- und Mischgebieten an Bundesfernstraßen
 - Tags: 69 dB(A)
 - Nachts: 59 dB(A)
 - In Kern-, Dorf- und Mischgebieten an Landesstraßen
 - Tags: 67 dB(A)
 - Nachts: 57 dB(A)
 - In Gewerbegebieten
 - Tags: 72 dB(A)
 - Nachts: 62 dB(A)

Die verschiedenen Grenzwerte und Immissionsmesspunkte in den jeweiligen Gesetzesgrundlagen können zu unterschiedlichen Bewertungen einer spezifischen Lärmsituation führen. Gegebenenfalls ändert sich dadurch die Zuständigkeit bei der Behebung der Lärmsituation.

Die Stadt Fröndenberg/Ruhr hat sich für die Lärmaktionspläne 2009 und 2014 auf die im Runderlass des MUNLV vom 7.2.2008 festgelegten Immissionsgrenzwerte bezogen. Die aktuell geplante Überarbeitung des Runderlasses, in der die Senkung der Immissionsgrenzwerte vorgesehen ist, hat den Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt ³ der Stadt Fröndenberg/Ruhr dazu bewogen, für die Lärmaktionsplanung ab 2014 die Immissionsgrenzwerte auf

- L_{DEN}: 65 dB(A)
- L_{Night}: 55 dB(A)

festzusetzen.

³ Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt vom 13.06.2013

Situationsanalyse

Mit dem aktuellen Lärmaktionsplan wird der bestehende Lärmaktionsplan von 2014 fortgeschrieben. Zwar haben sich zwischenzeitlich bei den bestehenden Immissionsgrenzwerten keine Änderungen ergeben, durch die erstmals vorliegenden Daten zur Lärmbelastung an Schienenwegen des Bundes und gegebenenfalls geänderte Umgebungssituationen vor Ort ist die Lärmsituation im Stadtgebiet jedoch grundsätzlich zu prüfen. Nach der Beschreibung des Planungsgebiets und der im vorliegenden Lärmaktionsplan betrachteten Lärmquellen werden die im Lärmaktionsplan 2014 festgelegten Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit hin untersucht. Danach folgt die Beschreibung der aktuellen Lärmsituation. Anhand der aktualisierten Lärmdaten wird schließlich der aktuelle Lärmaktionsplan formuliert.

Planungsgebiet

Fröndenberg/Ruhr ist ein Unterzentrum mit rd. 22.500 Einwohnern (Stand 21.08.2018) und gehört zum Kreis Unna. Das Stadtgebiet liegt am östlichen Rand des Ballungsraumes Ruhrgebiet in Nordrhein-Westfalen, Deutschland. Die Landschaft in und um Fröndenberg/Ruhr wird in erster Linie durch Landwirtschaftsflächen, vereinzelte Wald- und Grünflächen sowie dörfliche Siedlungsstrukturen geprägt. Nächstes Oberzentrum ist Dortmund, erreichbar über Autobahn oder Schienenverkehr.

Lärmquellen

Als für die Lärmaktionsplanung maßgebliche Lärmquellen sind Straßenverkehr, Schienenverkehr und Luftverkehr zu betrachten. Die gesetzlich festgeschriebenen Schwellenwerte (vgl. Kap. Geltende Grenzwerte) bestimmen dabei den Umfang, in dem die entsprechenden Lärmquellen zu betrachten sind.

Straßenverkehr: Der Straßenverkehr ist im Stadtgebiet von Fröndenberg als hauptsächliche Emissionsquelle für die Beeinträchtigung der Umgebung durch Lärm verantwortlich. Die in § 47b BImSchG vorgegebenen Schwellenwerte für Verkehrsbewegungen (>3 Mio. KFZ/a) werden dabei an folgenden Straßen(-abschnitten) überschritten:

Name	Betroffene Bereiche	Jahr	KFZ/a	Zählstelle
A44	Im Verlauf durch das Gemeindegebiet auf Höhe der Überführung durch die Ostbürener Straße	2015	27,56 Mio. (+27%)	44122102 Höhe Siddinghausen
		2010	21,59 Mio.	
B233	Kreuzung B233/L673 in Langschede	2015	7,17 Mio. (+20%)	45122207
		2010	5,96 Mio.	
	Unnaer Straße (Von Langschede über Strickherdicke bis zur	2015	6,68 Mio. (+14%)	44122208 Strickherdicke,

	Wilhelmshöhe)	2010	5,84 Mio.	Höhe Kassberg
	Iserlochner Straße, zwischen Wilhelmshöhe und der Zufahrt zur A44	2015 2010	6,8 Mio. (-7%) 7,32 Mio.	44122205
L679	Mendener Straße	2015	4,18 Mio. (-11%)	45124226 Höhe Raiffeisengebäude
		2010	4,69 Mio.	
	Von-Tirpitz-Straße/Unionstraße	2015	3,43 Mio. (-23%)	45124294 Höhe Bruayplatz
		2010	4,46 Mio.	

(Quelle: Straßen.NRW 2015)

Schienenverkehr: Der Schienenverkehr führt über drei Verbindungen durch Fröndenberg, die Regionalexpressstrecken Hagen – Kassel (RE 17) und Dortmund – Brilon (RE 57) sowie die Regionalbahnstrecke Unna – Neuenrade (RB 54).

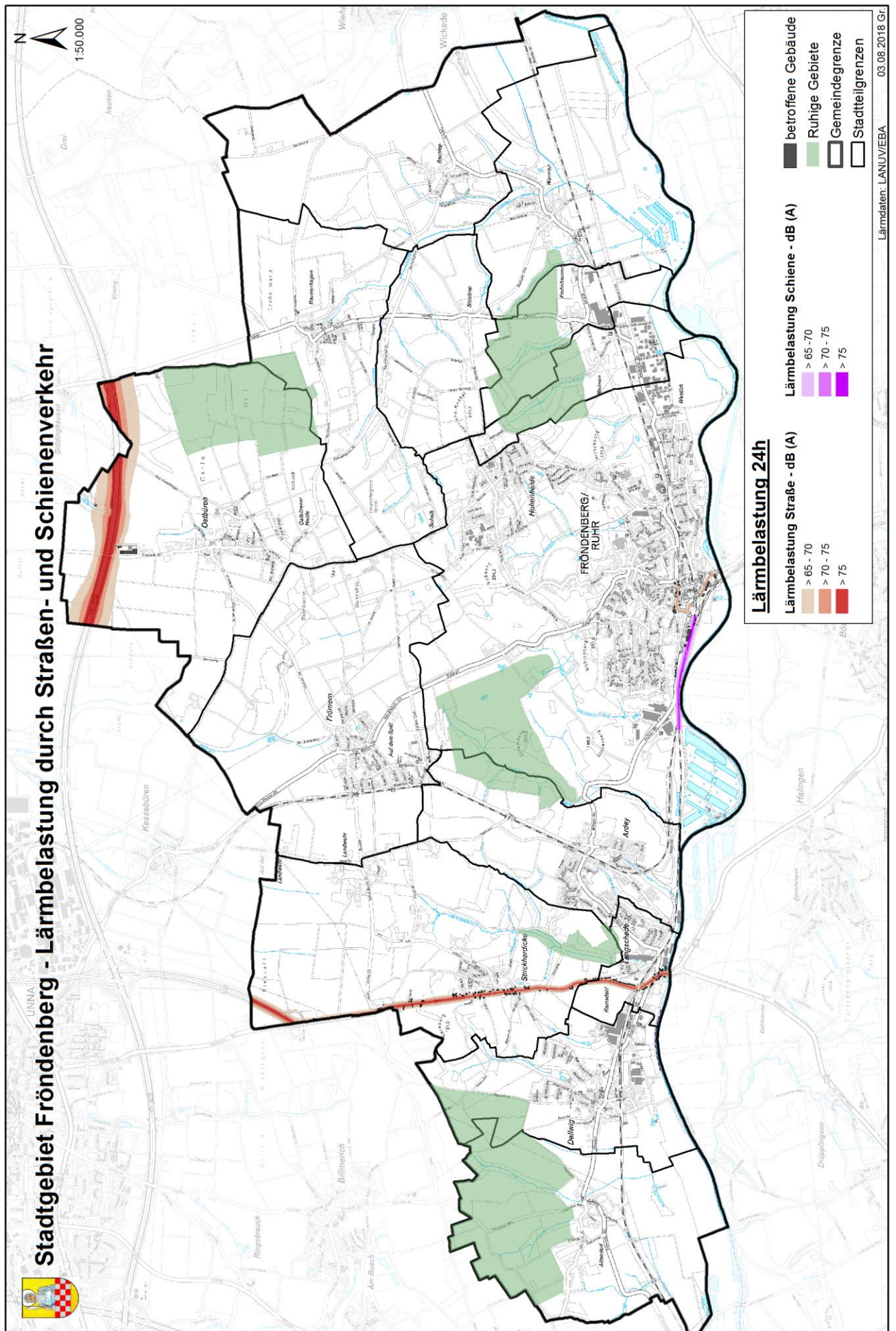
Nach der bestehenden Lärmkartierung des EBA fällt der Bahnhof Fröndenberg/Ruhr, in dessen Einzugsbereich die aufgeführten Verbindungen zusammenlaufen, unter die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr und ist dementsprechend bei der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen (vgl. § 47b BImSchG). Zuständig für die Lärmaktionsplanung an Eisenbahnstrecken des Bundes ist das EBA (vgl. Website EBA).

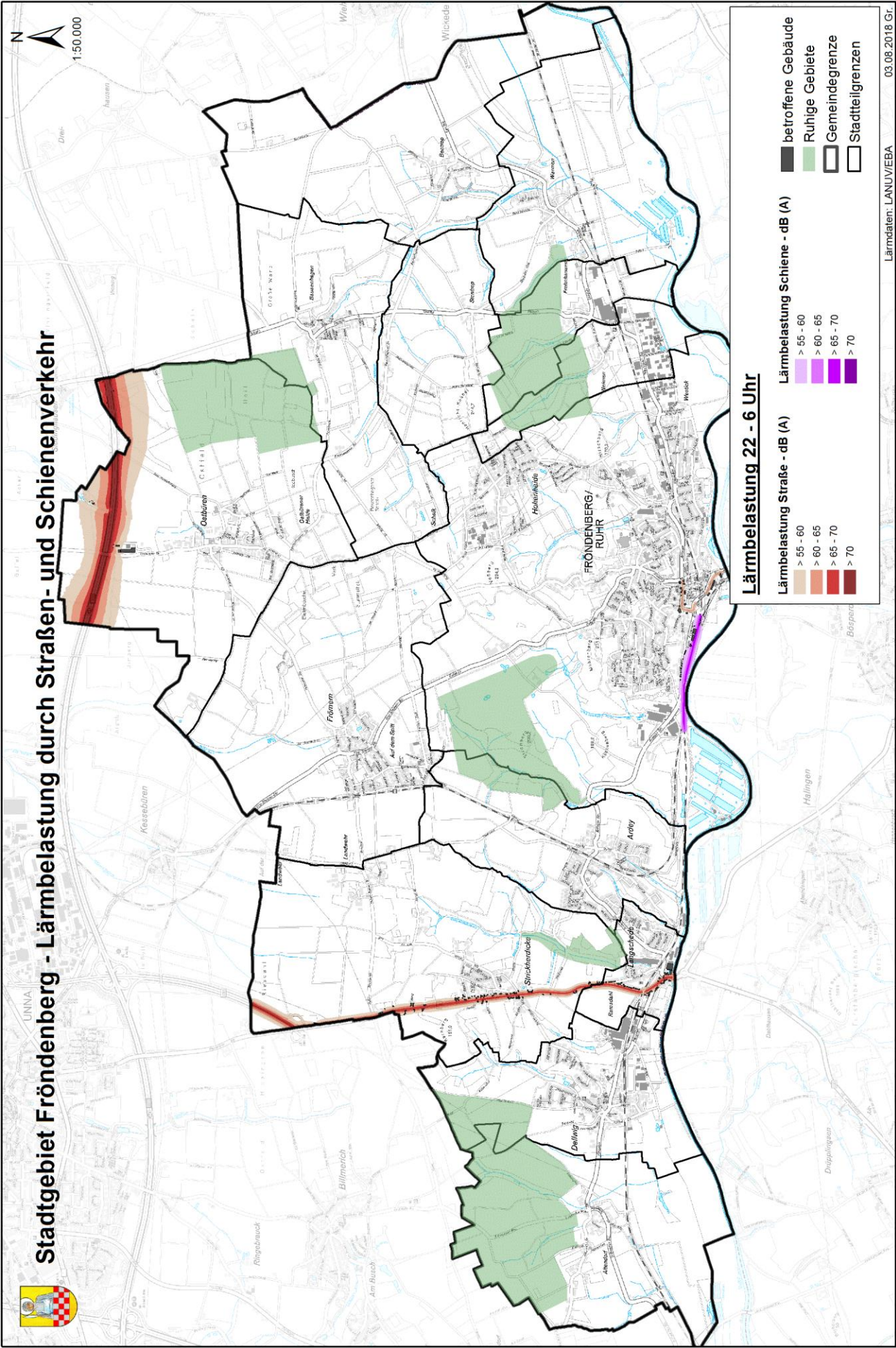
Flugverkehr: Die Betrachtung des Flugverkehrs ist für das Stadtgebiet Fröndenberg derzeit nicht relevant, da der nächste größere Flughafen im Einzugsgebiet, der Flughafen Dortmund, mit ca. 30.000 Starts/Landungen (2017) den im BImSchG festgelegten Schwellenwert von 50.000 Flugbewegungen pro Jahr nicht überschreitet (vgl. § 47b BImSchG).

Im Vergleich zum Lärmaktionsplan 2014 ist in Fröndenberg/Ruhr im aktuellen Lärmaktionsplan bleibt die Hauptlärmquelle weiterhin der Straßenverkehr. Zusätzlich ist im vorliegenden Lärmaktionsplan jedoch der Schienenverkehr mit zu betrachten. Im Umfeld des Bahnhofs Fröndenberg/Ruhr ergibt sich ein weiterer Lärmschwerpunkt im Stadtgebiet, an den bereits bestehenden Lärmschwerpunkten haben sich außerdem die oben aufgeführten Änderungen im Verkehrsaufkommen ergeben.

Die folgenden Karten stellen die Lärmsituation im Stadtgebiet als Übersicht für den durchschnittlichen allgemeinen Belästigungszeitraum (24h) sowie für den durchschnittlichen

Nachtzeitraum (22 – 6 Uhr) dar.





Analyse Lärmaktionsplan Stufe 2

Im Lärmaktionsplan der Stufe 2 von 2014 traten Lärmprobleme auf folgenden Straßenabschnitten auf:

- (1) Langschede – Kreuzung B233 / L673
- (2) Langschede – Verlauf der B233 (Schürenfeld)
- (3) Strickherdicke – Kreuzung B233 / Strickherdicker Weg
- (4) Strickherdicke – Verlauf der B233
- (5) Wilhelmshöhe / Baugebiet Am Hang
- (6) Fröndenberg – L679 / Mendener Straße unterhalb der Ruhr
- (7) Fröndenberg – L679 / Von-Tirpitz-Straße – Unionstraße
- (8) Ostbüren – Überführung A44 auf Höhe der Müllumladestation und Kompostanlage der GWA

Im Lärmaktionsplan 2014 sind unter Berücksichtigung der von der Stadt Fröndenberg/Ruhr festgelegten Immissionsgrenzwerte mit 228 Bürgerinnen und Bürgern von ganztägiger ($L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$), 273 Bürgerinnen und Bürger von nächtlicher ($L_{NIGHT} > 55 \text{ dB(A)}$) Lärmbelastung betroffen.

Da im Lärmaktionsplan 2014 die Lärmbelastung im Stadtgebiet ausschließlich von Autobahn, sowie Bundes- und Landesstraßen ausgeht, liegt die Verantwortlichkeit für entsprechende Lärminderungsmaßnahmen bei Straßen.NRW als Straßenbaulastträger. Die Stadt Fröndenberg/Ruhr hat betroffene Bürgerinnen und Bürger per Anschreiben über die Lärmbelastung vor Ort informiert, sechs Hauseigentümer/Hauseigentümerinnen wurden bei der Beantragung von Lärmschutzmaßnahmen beim Straßenbaulastträger unterstützt. Eine Anfrage zur Errichtung eines Lärmschutzwalles an der B233 wurde an den Straßenbaulastträger weitergeleitet. Nach Aktenlage sind seit Inkrafttreten des Lärmaktionsplanes 2014 keine neuen Maßnahmen zur Lärmsanierung durch Straßen.NRW bewilligt worden.

Lärmaktionsplan Stufe 3

Grundlage des Lärmaktionsplanes der Stufe 3 bildet die aktuelle Lärmkartierung des LANUV aus dem Jahr 2017. Basierend auf einer vergleichenden Betrachtung mit den Ergebnissen des Lärmaktionsplanes Stufe 2 (2014) wird dargestellt, inwiefern sich die Lärmbelastung im Stadtgebiet verändert hat und welche Lärmvermeidungs- und Minderungsmaßnahmen erforderlich sind. Ausgehend von den aktuellen Lärmdaten erfolgt die Beschreibung der Belastungsschwerpunkte im Stadtgebiet. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung werden ebenfalls berücksichtigt.

Belastungen durch Straßenverkehr

Nach der aktualisierten Lärmkartierung nehmen die Größe der von Lärmimmissionen betroffenen Flächen und damit die Zahl der betroffenen Haushalte leicht ab. Der Rückgang ist vor allem auf die verringerte Verkehrsbelastung der L679 in Höhe Von-Tirpitz-Straße/Unionstraße zurückzuführen, hier liegen nach der aktuellen Lärmkartierung im Vergleich zum Lärmaktionsplan 2014 mehrere Mehrfamilienwohnhäuser nicht mehr innerhalb der lärmbelasteten Flächen (> 65 dB (A)). Gleichzeitig führt die Zunahme der Verkehrsbelastung an der B233 der Lärmkartierung zufolge nicht zu einer absoluten Zunahme der betroffenen Haushalte.

Maßgebliche Emissionsquellen im Stadtgebiet (Straßenverkehr)

Name	Kennung	Kfz/a	Lage
L0679	DE_NW_rd_05978012001	4,398 Mio.	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0679	DE_NW_rd_05978012002	4,179 Mio.	DE_NW_DF5_MRoad_map
A0044	DE_NW_rd_05978012003	27,560 Mio.	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0233	DE_NW_rd_05978012004	7,172 Mio.	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0673	DE_NW_rd_05978012005	3,432 Mio.	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0233	DE_NW_rd_05978012006	6,676 Mio.	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0233	DE_NW_rd_05978012007	6,802 Mio.	DE_NW_DF5_MRoad_map
-	DE_NW_rd_05978012008	7,172 Mio.	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0233	DE_NW_rd_05978012009	3,962 Mio.	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0233 (Einbahnstr.)	DE_NW_rd_05978012010	3,962 Mio.	DE_NW_DF5_MRoad_map

(Quelle: LANUV 2017)

Insgesamt betrachtet stellt sich die durch das LANUV nach VBUS⁴ berechnete Lärmbelastung im Stadtgebiet wie folgt dar:

Gesamtfläche der lärmbelasteten Bereiche im Stadtgebiet (Straßenverkehr)

L _{DEN} dB(A)	>55 - ≤65	>65 - ≤75	>75
Größe (km²)	3,562367	1,145814	0,303435

(Quelle: LANUV 2017)

⁴ VBUS = Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (vgl. BMJ 2006)

Geschätzte Zahl der lärmbelasteten Wohnungen, Krankenhäuser und Schulen im Stadtgebiet (Straßenverkehr)

L _{DEN} dB(A)	>55 - ≤65	>65 - ≤75	>75
N Wohnungen	140	84	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

(Quelle: LANUV 2017)

Geschätzte Zahl der von Lärmbelastung betroffenen Personen im Stadtgebiet (Straßenverkehr)

L _{DEN} dB(A)	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65 - ≤70	>70 - ≤75	>75
N	180	111	115	60	0
L _{Night} dB(A)	>50 - ≤55	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65 - ≤70	>70
N	123	111	88	6	0

(Quelle: LANUV 2017)

Geschätzte Zahl der von Lärmbelastung betroffenen Personen im Stadtgebiet nach Lärmquelle (Straßenverkehr)

LDEN dB(A)	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65 - ≤70	>70 - ≤75	>75
N Autobahn	2	0	0	0	0
N Bundesstraße	101	89	113	61	0
N Landstraße	76	21	3	0	0

LNight dB(A)	>50 - ≤55	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65 - ≤70	>70
N Autobahn	2	0	0	0	0
N Bundesstraße	91	108	89	6	0
N Landstraße	29	4	0	0	0

Demnach sind nach den durch die Stadt Fröndenberg festgelegten Immissionsgrenzwerten 175 Einwohner von ganztätiger (L_{DEN} > 65 dB(A)), 205 Einwohner von nächtlicher (L_{Night} > 55 dB(A)) Lärmbelastung betroffen. Im Vergleich lag nach dem Lärmaktionsplan 2014 die Zahl der von ganztägiger Lärmbelastung betroffenen Einwohner bei 228, die Zahl der von nächtlicher Lärmbelastung betroffenen Einwohner bei 273.

Belastungen durch Schienenverkehr

Der Lärmkartierung des EBA für Haupteisenbahnstrecken des Bundes zufolge besteht eine Lärmbelastung durch Schienenverkehr oberhalb der gesetzlichen Schwellenwerte auf einer Strecke von ca. 1,2 km im Bereich des Bahnhofs Fröndenberg/Ruhr. Das EBA ermittelt für alle Städte und Gemeinden, in deren Hoheitsgebieten Haupteisenbahnstrecken des Bundes verlaufen, eine Lärmkennziffer in Abhängigkeit von Einwohnerzahl und Lärmbelastung der betroffenen Stadt/Gemeinde. Fröndenberg/Ruhr fällt in der Bewertung des EBA mit ca. 22.500 Einwohnern in die Kategorie der Mittelstädte (>20.000 - < 100.000 EW). Während der Mittelwert

der Lärmkennziffer für Mittelstädte bei 23.802 (L_{DEN}) bzw. 37.173 (L_{Night}) liegt, beträgt er in Fröndenberg/Ruhr 295 (L_{DEN}) bzw. 385 (L_{Night}). Die Anzahl der belasteten Bewohner durch Schienenverkehr auf Haupteisenbahnstrecken des Bundes im Stadtgebiet stellt sich wie folgt dar:

L_{DEN} dB(A)	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65 - ≤70	>70 - ≤75	>75	
N	60	20	0	0	0	
L_{Night} dB(A)	>45 - ≤50	>50 - ≤55	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65 - ≤70	>70
N	70	40	10	0	0	0

(Quelle: EBA 2018)

Im Stadtgebiet sind demnach keine Einwohner von Lärmbelastungen an Haupteisenbahnstrecken oberhalb der festgelegten Schwellenwerte im 24h-Bereich (L_{DEN}) betroffen. Im Nachtbereich (L_{Night}) sind 10 Einwohner von Lärmbelastung oberhalb der festgelegten Schwellenwerte betroffen.

Belastung – Zusammenfassung

Betrachtet man alle auf das Stadtgebiet einwirkenden relevanten Lärmquellen, ergibt sich unter Berücksichtigung der für die Stadt Fröndenberg/Ruhr festgelegten Immissionsschwellenwerte $L_{DEN} > 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 55$ dB(A) folgende Bestandssituation:

Geschätzte Zahl der von Lärmbelastung betroffenen Personen im Stadtgebiet

L_{DEN} dB(A)	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65 - ≤70	>70 - ≤75	>75
N	240	131	115	60	0
L_{Night} dB(A)	>50 - ≤55	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65 - ≤70	>70
N	163	121	88	6	0

Geschätzte Zahl der lärmbelasteten Wohnungen, Krankenhäuser und Schulen im Stadtgebiet

L_{DEN} dB(A)	>55 - ≤65	>65 - ≤75	>75
N Wohnungen	174	84	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Bereiche im Stadtgebiet

L_{DEN} dB(A)	>55 - ≤65	>65 - ≤75	>75
Größe (km²)	3,762367	1,225814	0,313435

Beschreibung der Belastungsschwerpunkte

Lärmbelastung entsteht an den Punkten im Stadtgebiet, an denen sich die Nutzungsansprüche (überörtliche) Verkehrsführung und Wohnen treffen. Entsprechend liegen die Belastungsbereiche in den Siedlungsbereichen entlang der im Kapitel Lärmquellen

bezeichneten Straßen. Aufgrund vergleichsweise niedriger Frequenzwerte sind hauptsächlich die in erster Reihe zur entsprechenden Straße liegenden Gebäude betroffen. Folgende Belastungsschwerpunkte lassen sich, differenziert nach Emissionsquelle, im Stadtgebiet identifizieren:

B233 / L673

- (1) Langschede – Kreuzung B233 / L673
- (2) Langschede – Verlauf der B233 (Schürenfeld)
- (3) Strickherdicke – Kreuzung B233 / Strickherdicker Weg
- (4) Strickherdicke – Verlauf der B233
- (5) Wilhelmshöhe / Baugebiet Am Hang

L679

- (6) Fröndenberg – Mendener Straße unterhalb der Ruhr
- (7) Fröndenberg – Verlauf der L679 über die Von-Tirpitz-Straße und die Unionstraße
- (8) Fröndenberg – Bahnhof / L673

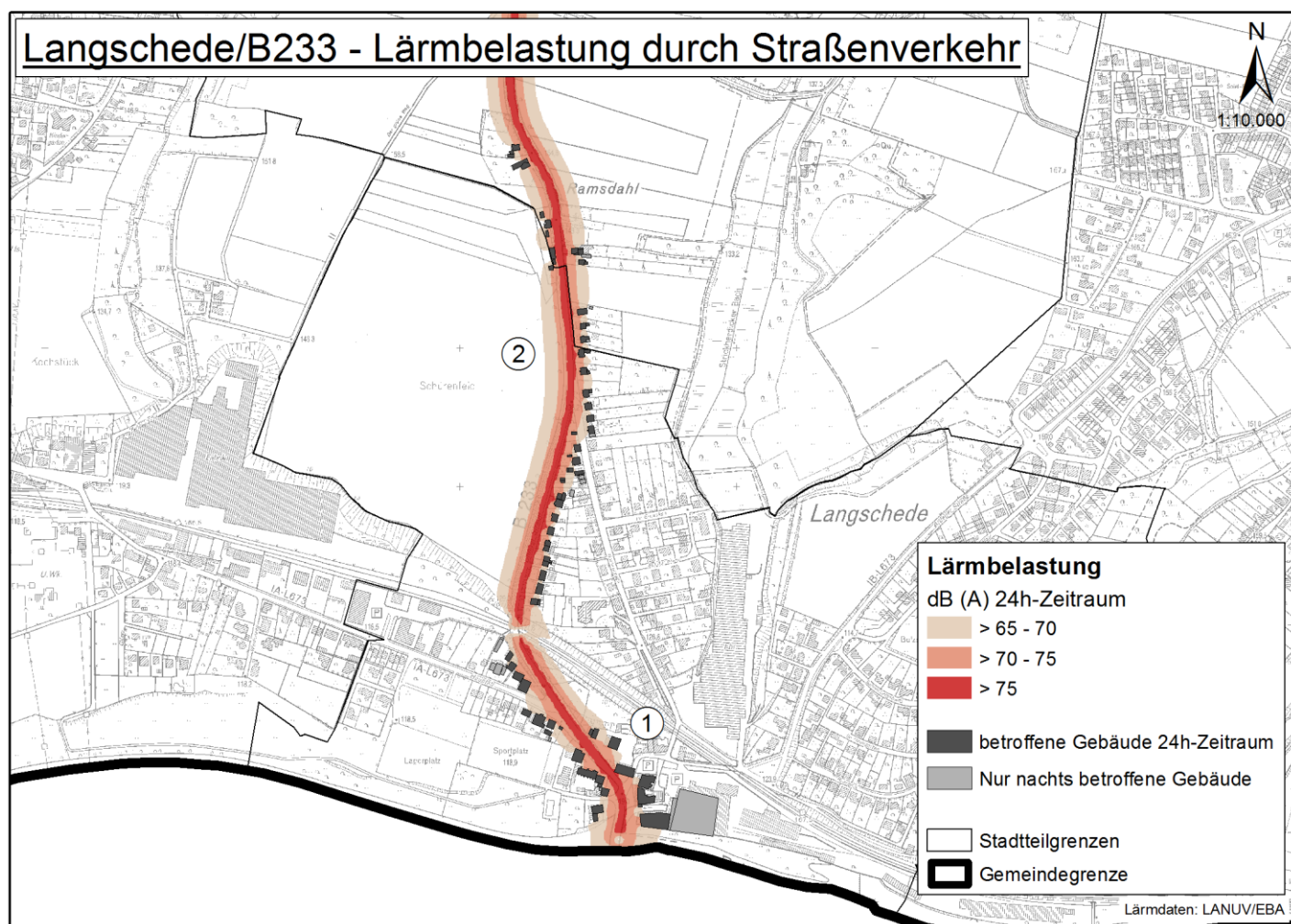
A44

- (9) Überführung über die A44 in Ostbüren, auf Höhe der Müllumladestation und Kompostanlage der GWA

Es folgt die kartographische Darstellung der einzelnen Belastungsschwerpunkte mit kurzer textlicher Zusammenfassung der räumlichen Situation. Dazu werden die betroffenen Nutzungen sowie die Lärmemissionsquellen aufgeführt. Bei der Betrachtung wird zwischen 24h-Pegel und Nachtpegel unterschieden, da in den Nachtstunden (22-6 Uhr) an einigen Stellen zusätzliche Gebäude betroffen sind. Die durchschnittliche Lärmbelastung im 24h-Bereich und nachts wird in der Beschreibung der Belastungsschwerpunkte durch folgende Begriffe quantifiziert:

- | | | | |
|------------|---|----------------------|-------------------------|
| • „gering“ | → | 24h: > 65 – 70 dB(A) | Nachts: > 55 – 60 dB(A) |
| • „mittel“ | → | 24h: > 70 – 75 dB(A) | Nachts: > 60 – 65 dB(A) |
| • „hoch“ | → | 24h: > 75 dB(A) | Nachts: > 65 dB(A) |

Für die Belastung der einzelnen Gebäude bieten die Übersichtskarten einen ersten Anhaltspunkt. Es werden ausschließlich Gebäude betrachtet, die für den nicht nur vorübergehenden Aufenthalt bestimmt sind (Gebäude für Wohnnutzung, Gastronomie und Gewerbe/Industrie). Für Übersichtskarten differenziert nach 24h- und Nacht-Belastung wird an dieser Stelle auf den Anhang verwiesen. Ggf. vorhandene Lärmschutzmaßnahmen werden in den Beschreibungen der einzelnen Belastungsschwerpunkte erwähnt.



(1) Langschede – Kreuzung B233 / L637

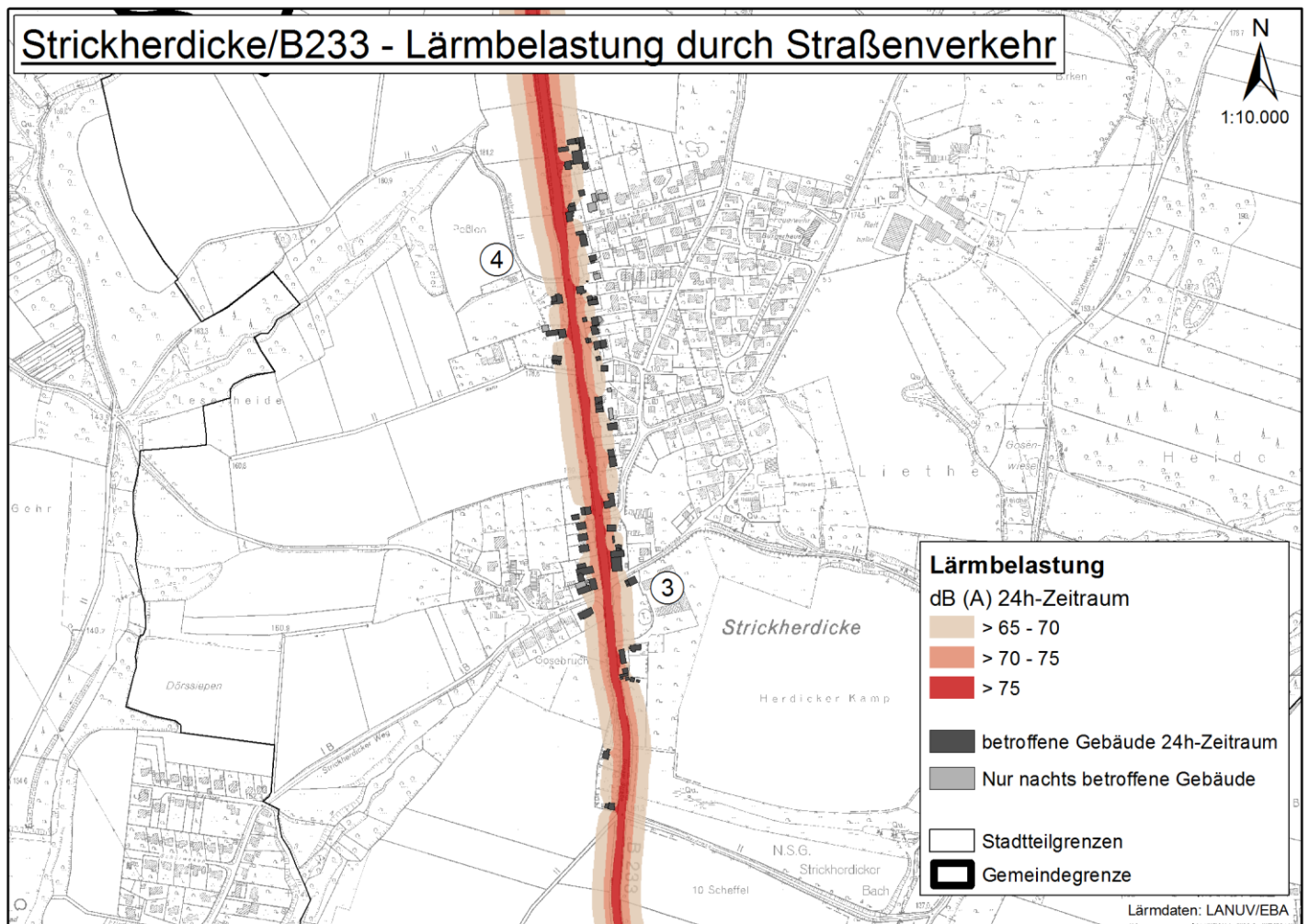
Im Kreuzungsbereich der B233 (Unnaer Straße) und der L673 (Hauptstraße/Ardeyer Straße) sind die umliegenden Wohnbau- und Gewerbeflächen sowie Mischgebiete bis unterhalb der Bahntrasse von Lärmbelastung betroffen. 15 Gebäude sind im 24h-Bereich einer erhöhten Lärmbelastung ausgesetzt, der größte Teil davon einer mittleren Belastung an der zur Straße gewandten Fassade. Nachts ist zusätzlich 1 weiteres Gebäude betroffen, insgesamt bewegt sich die Belastung nachts überwiegend im mittleren Bereich. Hauptlärmmissionsquelle für den Kreuzungsbereich ist die B233 mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von ca. 18.300 Fahrzeugen. Durch die vorhandene Lichtsignalregelung entstehen verstärkt Geräuschemissionen bei Brems- und Anfahrvorgängen.

Der Kreuzungsbereich war bereits Untersuchungsgegenstand der Lärmaktionspläne von 2009 und 2014. Damals betroffene Bürger wurden bei der Beantragung von Lärminderungsmaßnahmen beim zuständigen Straßenbaulastträger Straßen.NRW unterstützt.

(2) Langschede – Verlauf der B233 (Schürenfeld)

Im weiteren Verlauf der B233 in Langschede sind die angrenzenden Wohnbauflächen und der bereits außerhalb von Langschede liegende Bereich Ramsdahl betroffen. Hauptlärmmissionsquelle ist auch hier die B233. Im 24h-Bereich sind hier 29 Gebäude

betroffen, größtenteils im mittleren Bereich. Nachts sind insgesamt 31 Gebäude von einer mittleren Lärmbelastung betroffen.



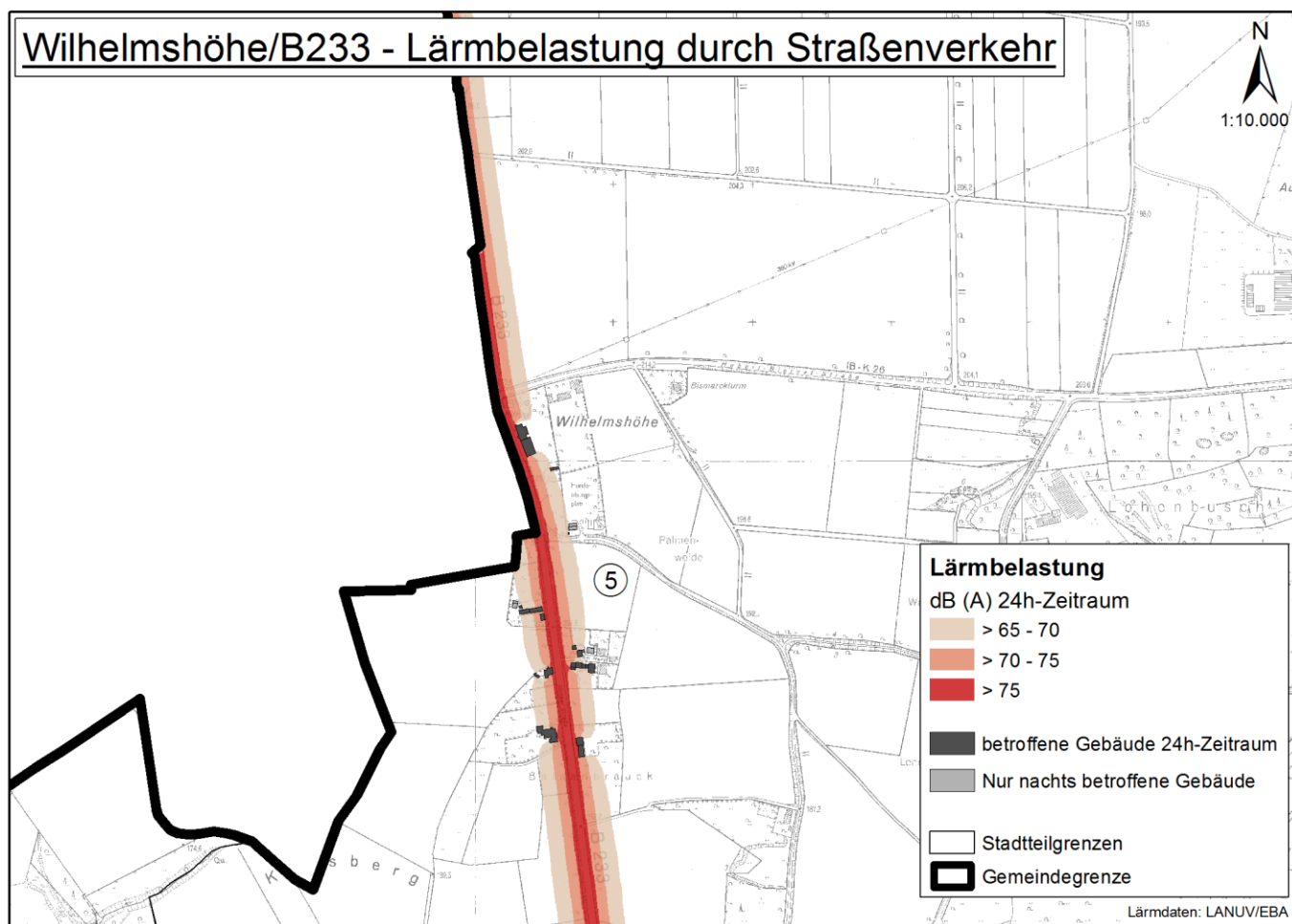
(3) Strickherdicke – Kreuzung B233 / Strickherdicker Weg

Der betroffene Kreuzungsbereich B233/Strickherdicker Weg inklusive der Gebäude am Gosebruch und an der Alten Kreisstraße umfasst Dorfgebiete und Wohnbauflächen. Betroffen sind hier im 24h-Bereich 17 Gebäude, östlich der B233 mit mittlerer, westlich teilweise auch nur mit geringer Lärmbelastung. Nachts bleibt die Zahl der betroffenen Gebäude gleich, die Belastungsintensität ist ebenfalls vergleichbar mit dem 24h-Bereich. Hauptlärmemissionsquelle ist die B233.

(4) Strickherdicke – Verlauf der B233

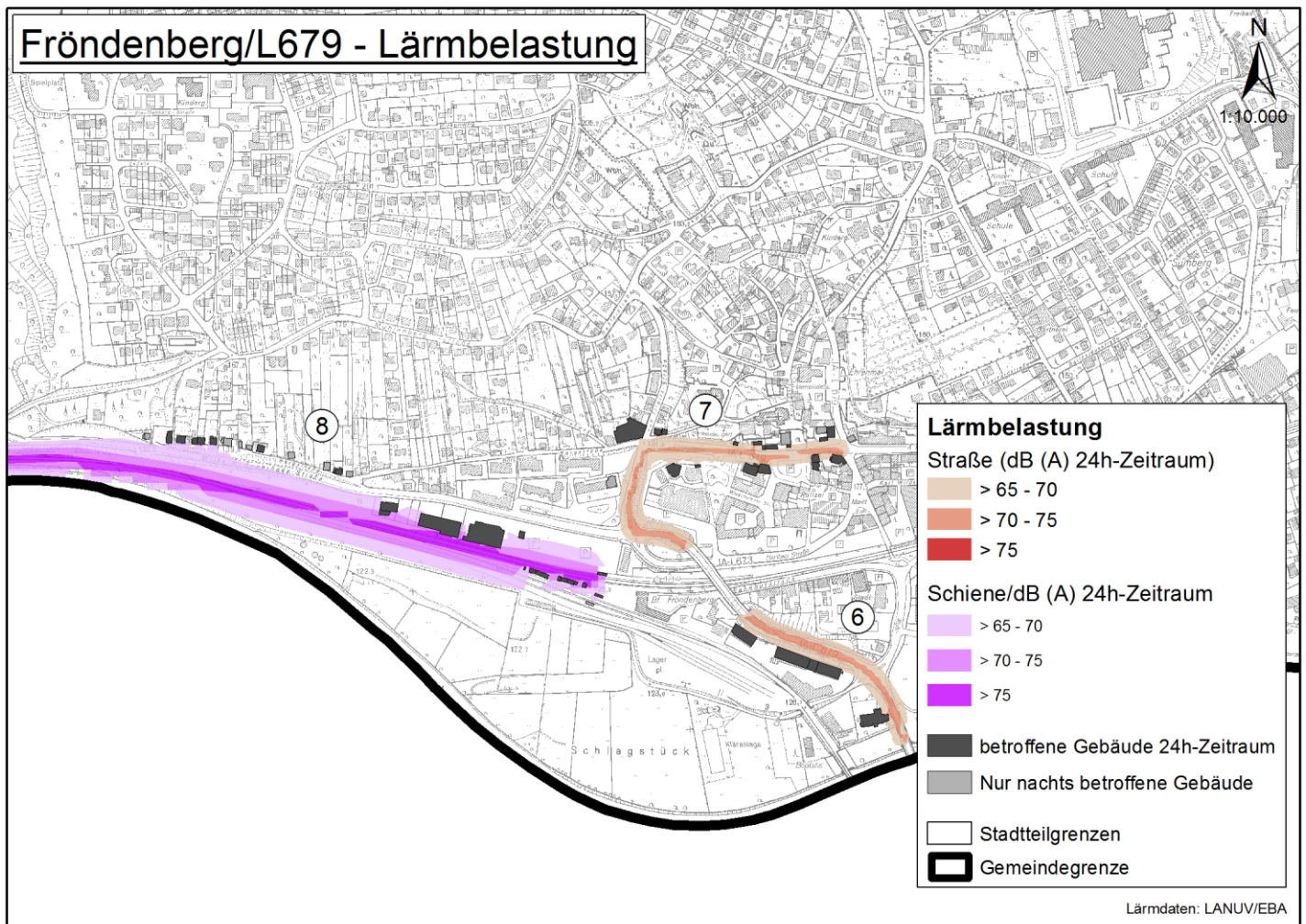
Im Siedlungskern von Strickherdicke sind die entlang der B233 gelegenen Gebäude betroffen. Die östlich der B233 gelegenen Gebäude befinden sich auf Wohnbauflächen, westlich im Bereich Peßloh handelt es sich um Flächen für die Landwirtschaft. Im 24h-Bereich sind hier 18 Gebäude durch geringe bis mittlere Lärmbelastung betroffen. 20 Gebäude sind nachts betroffen, größtenteils mit mittlerer Belastung. Hauptlärmemissionsquelle ist die B233. Auf Höhe

der Straße „Auf der Linde“ grenzt ein im zugehörigen Bebauungsplan Nr. 97 („Alter Weg“) festgesetzter Lärmschutzwall die angrenzende Bebauung von der Bundesstraße ab. Für die Berechnung der Lärmausbreitung an dieser Stelle ist der Lärmschutzwall bisher noch nicht berücksichtigt worden.



(5) Wilhelmshöhe / Baugebiet am Hang

Im Bereich Wilhelmshöhe/Am Hang sind 9 Gebäude/Hofstellen an der Straße „Am Hang“ und entlang der B233 betroffen. Die durchschnittliche Belastungsintensität für den 24h-Bereich liegt im mittleren Bereich, das auf Höhe Baisenbrauck östlich der B233 gelegene Gebäude und die auf der Wilhelmshöhe liegende Gaststätte sind an ihren zur B233 gewandten Fassaden hohen Lärmbelastungen ausgesetzt. Nachts bewegt sich die Lärmbelastung bei den 10 betroffenen Gebäuden größtenteils im mittleren Bereich. Hauptlärmmmissionsquelle ist die B233.



(6) Fröndenberg – Mendener Straße nördlich der Ruhr

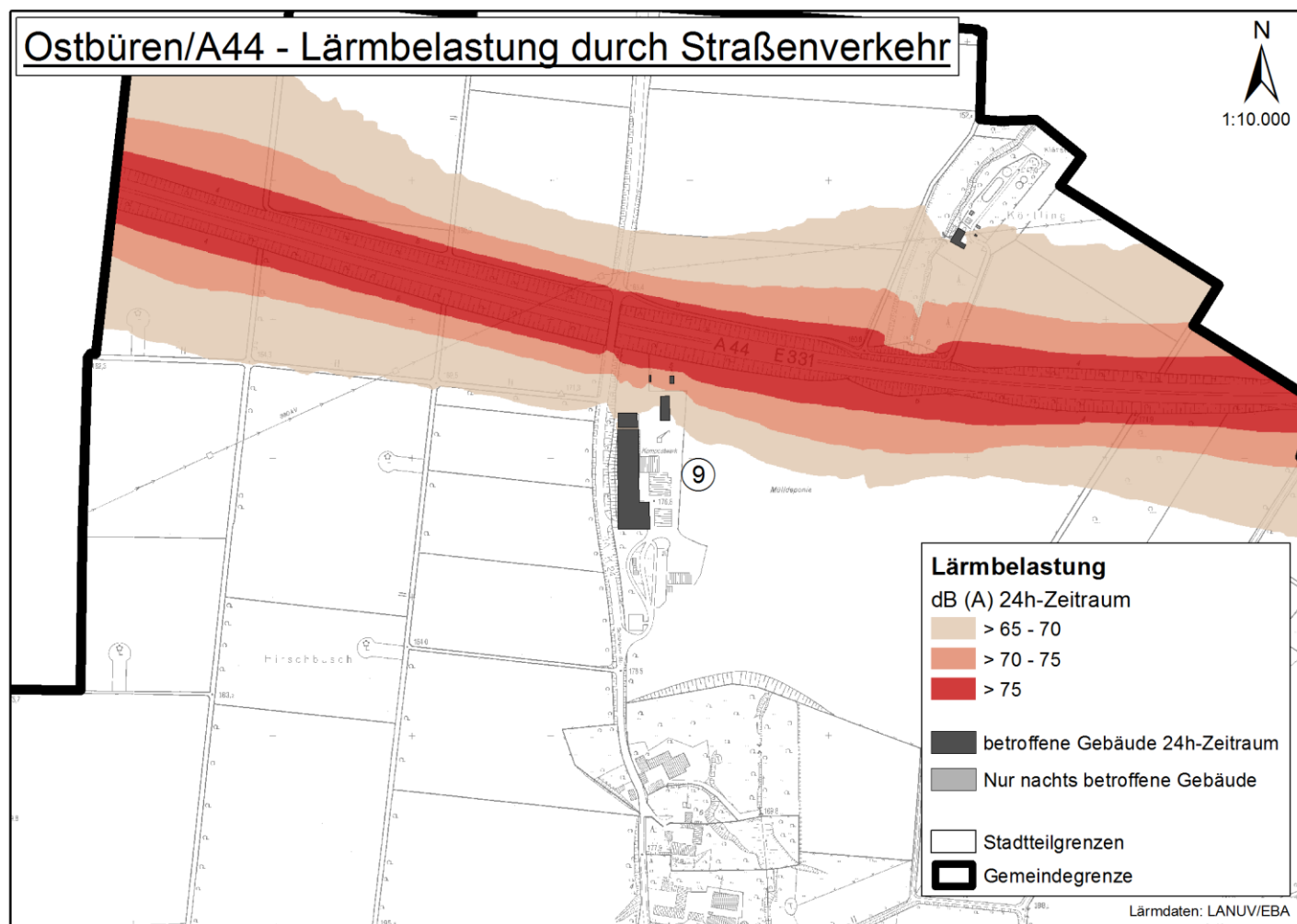
Entlang der Mendener Straße zwischen der Stadtgebietsgrenze von Fröndenberg/Ruhr und der Überführung über die Eisenbahntrasse sind auf gewerblichen Bauflächen und in Mischgebieten liegende Gebäude betroffen. Im 24h- und im Nachtbereich sind 2 Gebäude betroffen, die Belastungsintensität ist gering. Hauptlärmmmissionsquelle ist die L679 (Mendener Straße) mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von ca. 11.500 Fahrzeugen

(7) Fröndenberg - Verlauf der L679 über die Von-Tirpitz-Straße und die Unionstraße

Im Verlauf der L679 über die Von-Tirpitz-Straße und die Unionstraße bis zur Kreuzung Alleestraße/Eulenstraße sind größtenteils Wohngebäude in Mischgebieten betroffen. 7 Gebäude sind im 24h-Verlauf betroffen und dabei geringen bis mittleren Lärmbelastungen ausgesetzt. Nachts kommen 4 Gebäude hinzu, die Lärmbelastung liegt weiterhin im geringen bis mittleren Bereich. Hauptlärmmmissionsquelle ist die L679 (Von-Tirpitz-Straße – Unionstraße). Der Bebauungsplan 43/1 („Sanierungsgebiet Union“) sieht für das Gebäude westlich der Von-Tirpitz-Straße, die Gebäude am Bruayplatz und das Sparkassengebäude unterhalb der Unionstraße passive Schallschutzmaßnahmen für Wohnungen in Form von Schallschutzfenstern vor.

(8) Fröndenberg – Bahnhof

Über den gesetzlichen Schwellenwerten liegende Lärmbelastungen durch Schienenverkehr treten in Fröndenberg/Ruhr an der Wilhelm-Feuerhake-Straße und der Bergstraße auf. In diesem Bereich sind im 24h-Bereich 10 Wohn- und Gewerbegebäude betroffen, davon sieben durch geringe Belastungen. Im Nachtbereich erhöht sich die Anzahl der betroffenen Gebäude



auf 15, die fünf nur nachts betroffenen Gebäude sind einer geringen Belastung ausgesetzt.

(9) Überführung über die A44 in Ostbüren

Von den Lärmemissionen der A44 ist im Stadtgebiet von Fröndenberg/Ruhr die Betriebsfläche der Müllumladestation und der Kompostanlage der GWA in Ostbüren betroffen. Die Belastung im 24h-Bereich ist größtenteils gering, auf den in direkter Nähe zur A44 gelegenen Betriebsflächen auch mittel. Nachts zeigt sich ein ähnliches Bild, in diesem Zeitraum dürften jedoch keine Personen betroffen sein. Hauptlärmemissionsquelle ist die A44 mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von ca. 75.500 Fahrzeugen.

Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Abgesehen vom bestehenden Lärmaktionsplan von 2014 gibt es keine weiteren speziell auf die Lärminderung abzielenden Planwerke in Fröndenberg/Ruhr. Der Lärmschutz wurde als ein Belang innerhalb der Verkehrs- und Bauleitplanung im Rahmen der zum Aufstellungszeitpunkt der jeweiligen Pläne geltenden Anforderungen an Lärm-/Schallschutz berücksichtigt.

Vorhandene Maßnahmen

In den von Lärmeinwirkung betroffenen Gebieten ist die Lärminderung Bestandteil folgender Bebauungspläne:

Verlauf der B233 zwischen (2) Langschede und (3) Strickherdicke

Bebauungsplan 113A: Die im Geltungsbereich des Bebauungsplans festgesetzten Gewerbegebiete sind aus Immissionsschutzgründen nach den Vorgaben des Runderlasses des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 06.06.2007 „Abstände zwischen Industrie- und Gewerbegebieten und Wohngebieten im Rahmen der Bauleitplanung und sonstige für den Immissionsschutz bedeutsame Abstände“ (Abstandserlass NRW vom 06. Juni 2007) gegliedert. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes sollen so sicherstellen, dass von den zulässigen Gewerbebetrieben im Geltungsbereich des Bebauungsplanes keine erheblichen Belästigungen für Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter hervorgerufen werden.

(4) Strickherdicke – Verlauf der B233

Bebauungsplan 97: Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes grenzt im Westen an die B233. Zwischen der B233 und der im Bebauungsplan dargestellten Bebauung verläuft ein an der Straßenführung ausgerichteter Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,50m. Zusätzlich sind an den zur Straßenführung in erster und zweiter Reihe ausgerichteten Gebäuden Schallschutzfenster entsprechend der Lärmpegelbereiche II – IV vorgesehen.

(7) Fröndenberg – Verlauf der L679 über die Von-Tirpitz-Straße und die Unionstraße

Bebauungsplan 43/1: Für die südlich der Unionstraße, zu beiden Seiten der Von-Tirpitz-Straße sowie die nördlich der Wilhelm-Feuerhake-Straße liegende Wohnbebauung sind im Bebauungsplan Schallschutzfenster der Klasse 4 vorgesehen.

Geplante Maßnahmen

Laut aktuell vorliegender Lärmkartierung bestehen Lärmbelastungen fast ausschließlich an Straßen, die in der Baulast der Bundesrepublik oder des Landes NRW liegen. Als Baulastträger sind diese Stellen für die Lärminderung an den betroffenen Straßen zuständig. Die Stadt Fröndenberg/Ruhr hat die Möglichkeit, den jeweiligen Baulastträger auf Lärmprobleme hinzuweisen und die Umsetzung von Maßnahmen zum Lärmschutz anzuregen.

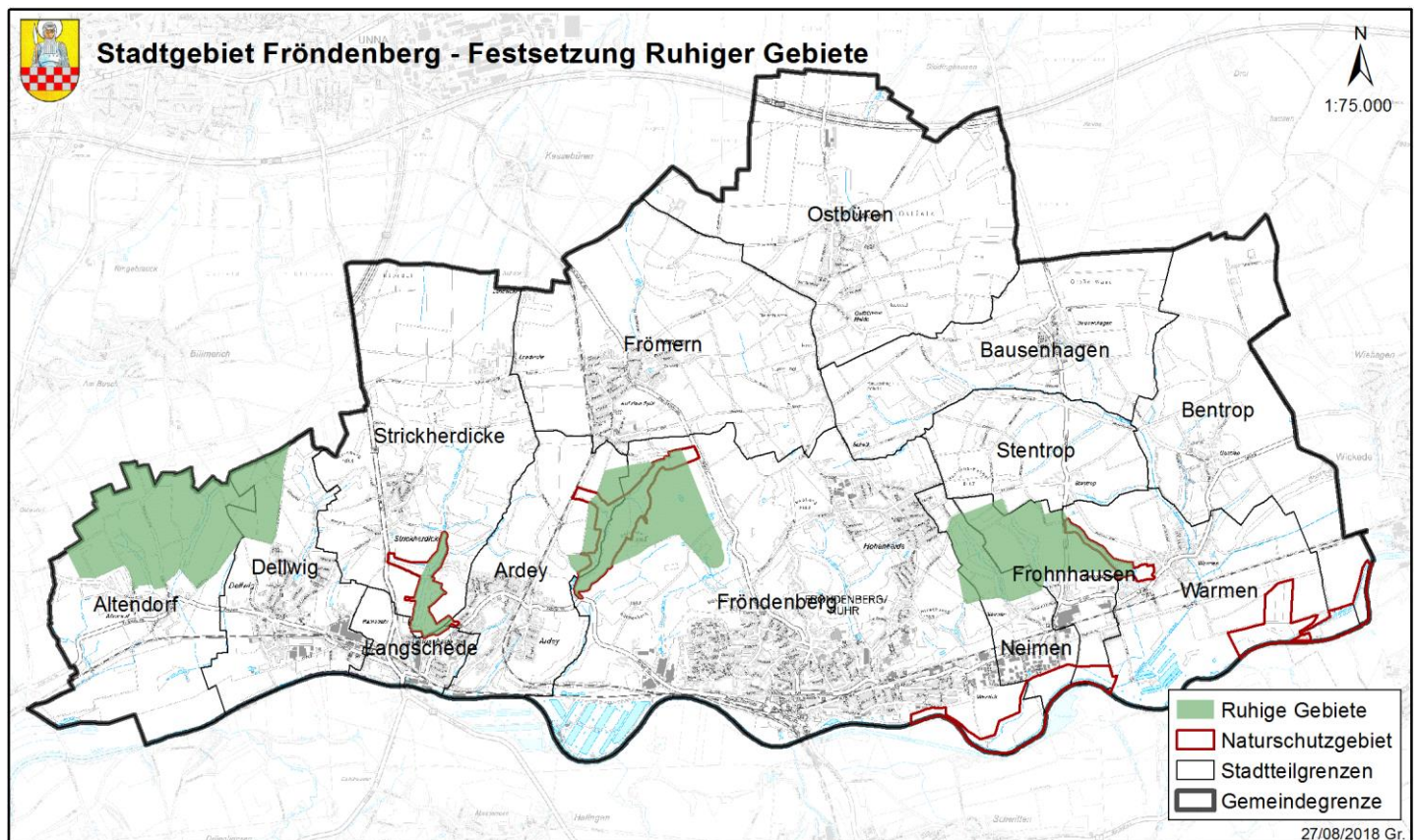
Als entsprechende Maßnahme sieht die Stadt Fröndenberg/Ruhr die Unterstützung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger bei der Beantragung von Lärmschutzmaßnahmen bei den jeweiligen Baulastträgern vor.

In der EG-Umgebungslärmrichtlinie ist als Bestandteil der Lärmaktionsplanung neben der Erfassung von Lärmquellen und der Entwicklung aktiver und passiver Maßnahmen zum

Lärmschutz auch die Bestimmung sog. „Ruhiger Gebiete“ vorgesehen. Ruhige Gebiete sind durch den Träger der Lärmaktionsplanung zu bestimmende Gebiete, die keinem nennenswerten Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Im Allgemeinen ist dies der Fall bei einer durchschnittlichen Lärmbelastung, die einen Pegelwert von 40 dB(A) nicht überschreitet. Bei der Betrachtung der Lärmsituation sind die Geräusche, die von land- und forstwirtschaftlicher Nutzung der betrachteten Flächen ausgehen, nicht zu berücksichtigen. Die vom Planungsträger festzulegenden ruhigen Gebiete sollen durch die Aufnahme in den Lärmaktionsplan vor einer Zunahme der Lärmbelastung geschützt werden. Die Festlegung ruhiger Gebiete ist eine planungsrechtliche Festlegung, die von betroffenen Planungsträgern bei weiteren Planungen zu berücksichtigen ist.

Als ruhige Gebiete kommen im ländlichen Raum insbesondere Flächen in Betracht, die besonders schützenswert sind oder der Freizeitgestaltung und Erholung dienen.

In Fröndenberg/Ruhr werden insgesamt vier Flächen als ruhige Gebiete im Lärmaktionsplan festgesetzt. Sollte sich durch künftige Entwicklung auf diesen Flächen die Lärmsituation vor Ort signifikant ändern, sind in Abstimmung zwischen den betroffenen Planungsträgern aktive und passive Maßnahmen zu erarbeiten, um die zu erwartende Lärmbelastung auf den betroffenen Flächen so gering wie möglich zu halten.



Langfristige Maßnahmen

Bis auf weiteres werden Maßnahmen zum Lärmschutz im Rahmen der Bauleitplanung und in den jeweiligen Fachplanungen, wie z.B. im Verkehrsentwicklungsplan (Verkehrslenkende Maßnahmen, Förderung des Radverkehrs) berücksichtigt und umgesetzt. Eine absehbare Verkehrszunahme im Bereich des Schürenfeldes in Langschede bei der Bebauung der in

diesem Bereich noch freien Gewerbeflächen ist bereits Gegenstand der zugehörigen Lärmgutachten.

Finanzen

Da die Betroffenheit von Lärmimmissionen sich hauptsächlich auf Bereiche an Straßen in der Baulast des Bundes oder des Landes NRW beschränkt, und diese als Baulastträger für entsprechende Maßnahmen verantwortlich sind, entstehen der Stadt Fröndenberg/Ruhr durch die Lärmaktionsplanung neben dem Verwaltungsvorgang keine weiteren Kosten.

Bewertung der Umsetzung von Maßnahmen

Im Zuge der Lärmaktionsplanung 2014 hat die Stadt Fröndenberg/Ruhr die von Lärmbelastung betroffenen Bürger bei der Antragsstellung auf Sanierungsmaßnahmen bei den Straßenbaulastträgern unterstützt. Unterschiedliche Ergebnisse bei der Bewertung der Lärmsituation vor Ort, insbesondere im Hinblick auf die durch Berechnungsverfahren erstellte Lärmkartierung seitens des LANUV NRW einerseits und die konkrete Überprüfung der Lärmbelastung im Zuge von Anträgen von Hauseigentümern bei Straßen.NRW andererseits führten jedoch teilweise dazu, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung betroffene Bürger beim Baulastträger keine Ansprüche geltend machen konnten.

Information und Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Stufe

Die Offenlage des Lärmaktionsplanes findet vom 08.10.2018 bis zum 07.11.2018 statt. Der Öffentlichkeit wird in diesem Zeitraum Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Die von der Lärmaktionsplanung betroffenen Bürger und zuständigen Behörden werden rechtzeitig von der Belastungssituation in Kenntnis gesetzt. Weitere betroffene Behörden (Kreis Unna, Straßen.NRW) werden rechtzeitig informiert.

Eingehende Stellungnahmen und Anregungen werden geprüft und ggf. in den Lärmaktionsplan übernommen.

Anhang

Anlage 1: Daten zur Lärmkartierung

Lärmeinwirkung durch:

- Straßenverkehr
- Flugverkehr
- Schienenverkehr

Anlage 2: Lärmkarten

Anlage 3: Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

- Betroffene Bürger
- Kreis Unna
- Straßen.NRW (Landesbetrieb Straßenbau → Land NRW; Regionalniederlassung Ruhr – Harpener Hellweg 1, 44791 Bochum)

Anlage 4: Quellenverzeichnis

Anlage 1 – Daten zur Lärmkartierung

Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen mit mehr als 3 Millionen KfZ/Jahr ausgeht, wurde rechnerisch ermittelt:

Hauptlärmquellen Straßenverkehr:

Name	Kennung	Kfz/a	Lage
L0679	DE_NW_rd_05978012001	4,398 Mio.	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0679	DE_NW_rd_05978012002	4,179 Mio.	DE_NW_DF5_MRoad_map
A0044	DE_NW_rd_05978012003	27,560 Mio.	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0233	DE_NW_rd_05978012004	7,172 Mio.	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0673	DE_NW_rd_05978012005	3,432 Mio.	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0233	DE_NW_rd_05978012006	6,676 Mio.	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0233	DE_NW_rd_05978012007	6,802 Mio.	DE_NW_DF5_MRoad_map
-	DE_NW_rd_05978012008	7,172 Mio.	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0233	DE_NW_rd_05978012009	3,962 Mio.	DE_NW_DF5_MRoad_map
B0233 (Einbahnstr.)	DE_NW_rd_05978012010	3,962 Mio.	DE_NW_DF5_MRoad_map

(Quelle: LANUV 2017)

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete im Stadtgebiet:

L _{DEN} dB(A)	>55 - ≤65	>65 - ≤75	>75
Größe (km ²)	3,562367	1,145814	0,303435

(Quelle: LANUV 2017)

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{DEN} dB(A)	>55 - ≤65	>65 - ≤75	>75
N Wohnungen	140	84	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

(Quelle: LANUV 2017)

Geschätzte Zahl der von Lärmbelastung betroffenen Personen im Stadtgebiet:

L _{DEN} dB(A)	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65-≤70	>70-≤75	>75
N	180	111	115	60	0
L _{Night} dB(A)	>50 - ≤55	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65-≤70	>70
N	123	111	88	6	0

(Quelle: LANUV 2017)

Von Lärmbelastung betroffene Personen nach Lärmquelle

A 44	L _{DEN} dB(A)	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65-≤70	>70-≤75	>75
	N	2	0	0	0	0
	L _{NIGHT} dB(A)	>50 - ≤55	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65-≤70	>70
	N	2	0	0	0	0
B233	L _{DEN} dB(A)	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65-≤70	>70-≤75	>75
	N	101	89	113	61	0
	L _{NIGHT} dB(A)	>50 - ≤55	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65-≤70	>70
	N	91	108	89	6	0
L673/ L679	L _{DEN} dB(A)	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65-≤70	>70-≤75	>75
	N	76	21	3	0	0
	L _{NIGHT} dB(A)	>50 - ≤55	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65-≤70	>70
	N	29	4	0	0	0

(Quelle: LANUV 2017)

Lärmeinwirkung durch Flugverkehr

Für das Stadtgebiet Fröndenberg/Ruhr besteht keine Lärmeinwirkung durch Flugverkehr oberhalb der für die Lärmaktionsplanung rechtlich relevanten bzw. durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt beschlossenen Schwellenwerte.

Lärmeinwirkung durch Schienenverkehr

In Bezug auf die Einwirkung von **Schienenverkehrslärm**, der von Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit mehr als 30.000 Zugbewegungen jährlich ausgeht, gelten im Stadtgebiet Fröndenberg/Ruhr folgende Kennwerte:

Hauptlärmquelle Schienenverkehr

Lage	Streckenverlauf	Streckenummer	Länge in km	Informationen zu Sanierungsmaßnahmen ⁵
Bahnhof Fröndenberg/Ruhr	Aachen – Kassel	2550	1,2	Nicht vorhanden
Bahnhof Fröndenberg/Ruhr	Fröndenberg - Unna	2852	1,2	Nicht vorhanden

(Quelle: EBA 2018)

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{DEN} dB(A)	>55 - ≤65	>65 - ≤75	>75
N Wohnungen	34	0	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

(Quelle: EBA 2018)

Geschätzte Zahl der von Lärmbelastung betroffenen Personen im Stadtgebiet:

L _{DEN} dB(A)	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65 - ≤70	>70 - ≤75	>75	
N	60	20	0	0	0	
L _{Night} dB(A)	>45 - ≤50	>50 - ≤55	>55 - ≤60	>60 - ≤65	>65 - ≤70	>70
N	70	40	10	0	0	0

(Quelle: EBA 2018)

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete im Stadtgebiet:

L _{DEN} dB(A)	>55 - ≤65	>65 - ≤75	>75
Größe (km ²)	0,20	0,08	0,01

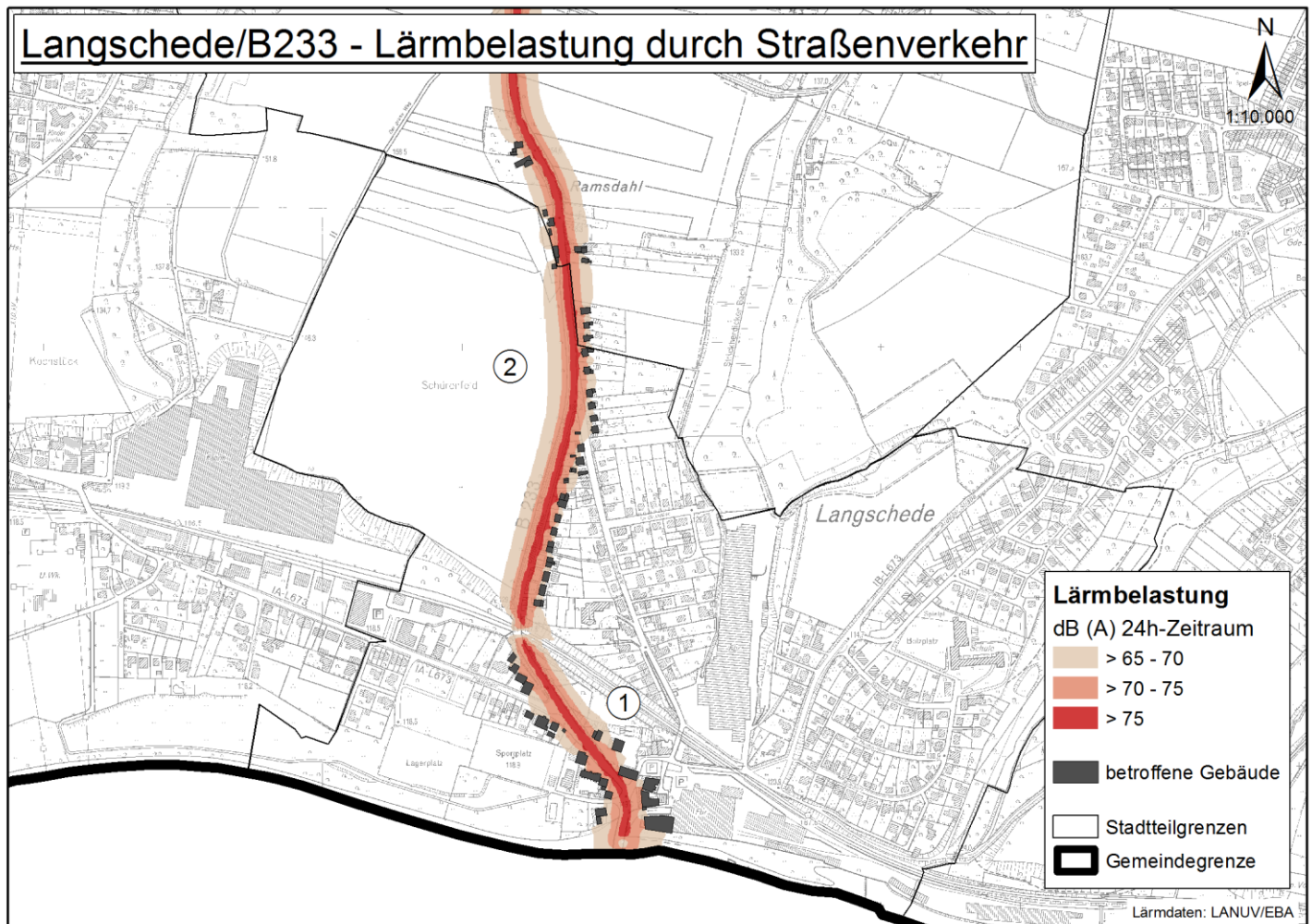
(Quelle: EBA 2018)

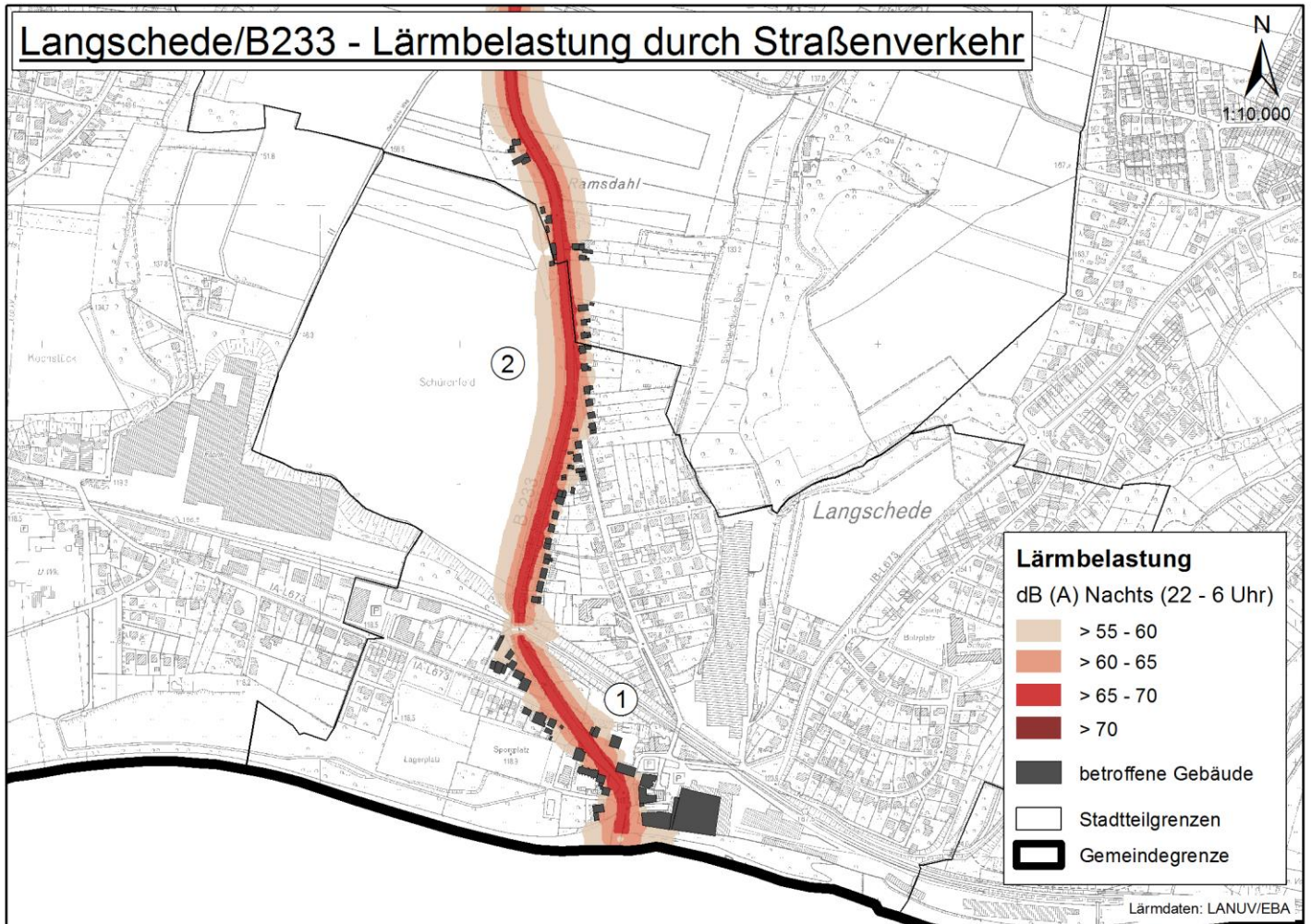
⁵ Zuständig für die Planung und Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen an Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist das Eisenbahnbundesamt (EBA). Im aktuellen Lärmaktionsplan Schiene (2018) des EBA sind keine Sanierungsmaßnahmen für die aufgeführten Streckenabschnitte angegeben.

Anlage 2 – Lärmkarten

In der Anlage werden für die einzelnen Belastungsschwerpunkte die Lärmkartierungen für den 24h- und den Nachtbereich (22-6 Uhr) aufgelistet

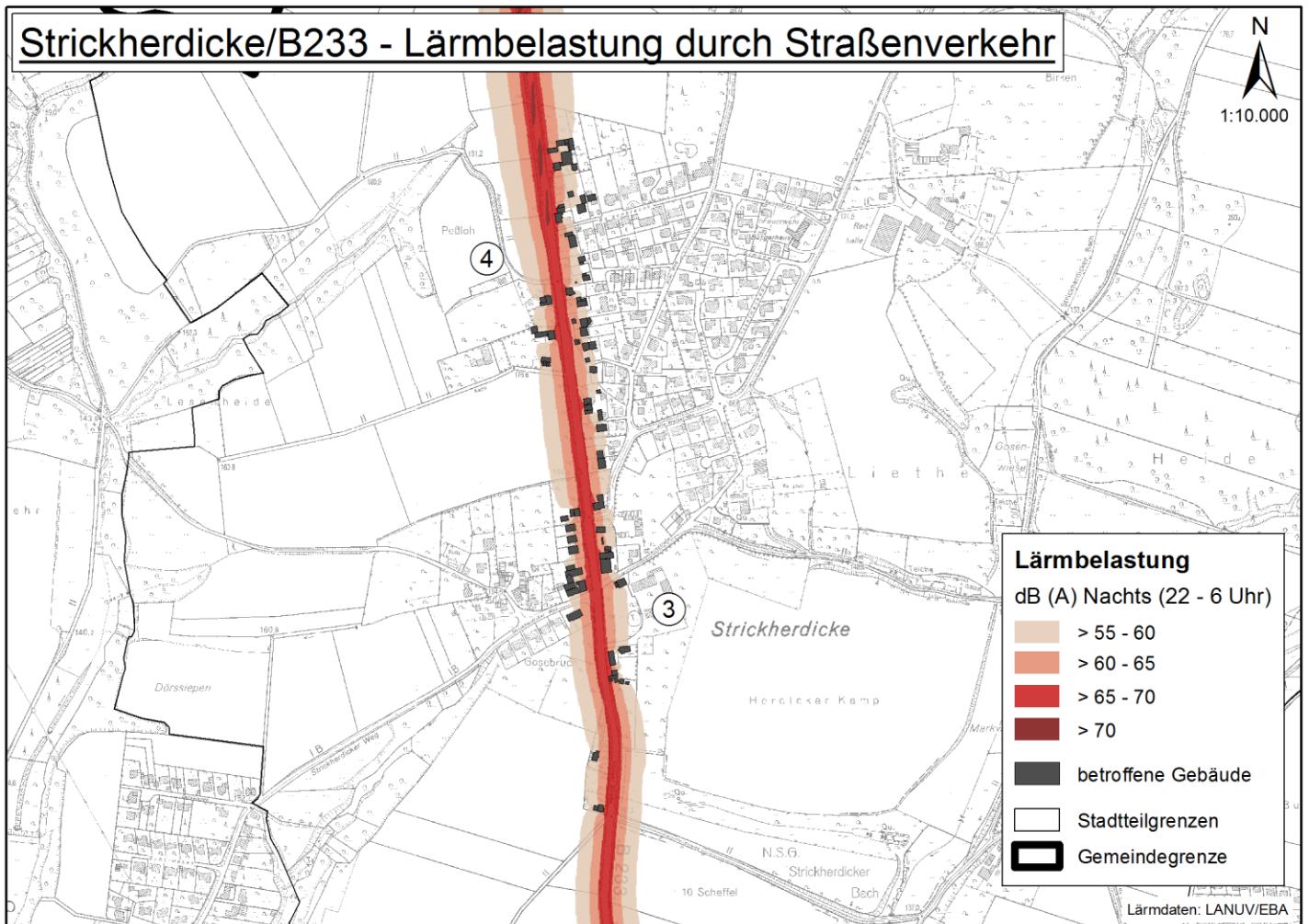
- (1) Langschede – Kreuzung B233/L679
- (2) Langschede – Verlauf der B233 (Schürenfeld)



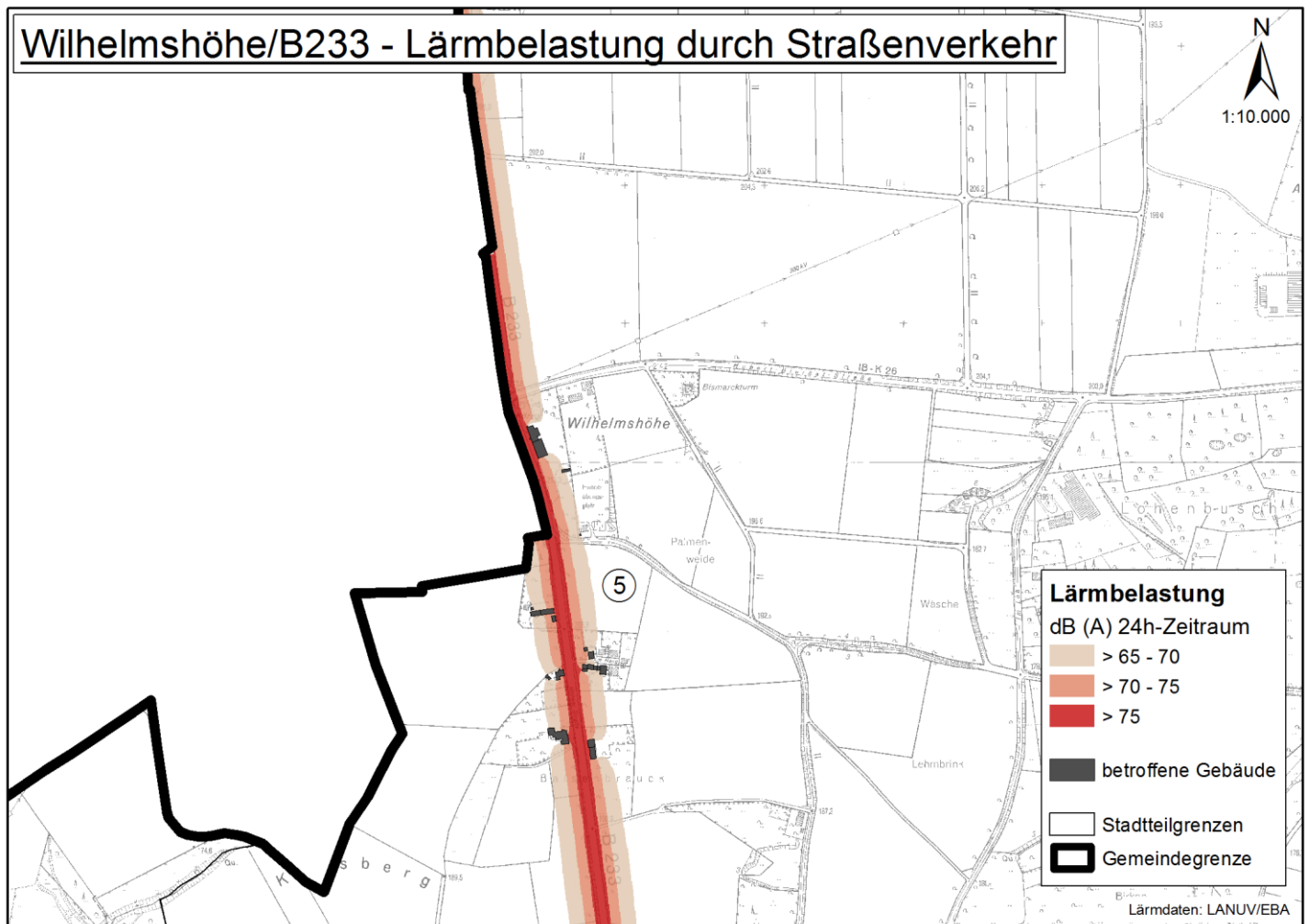


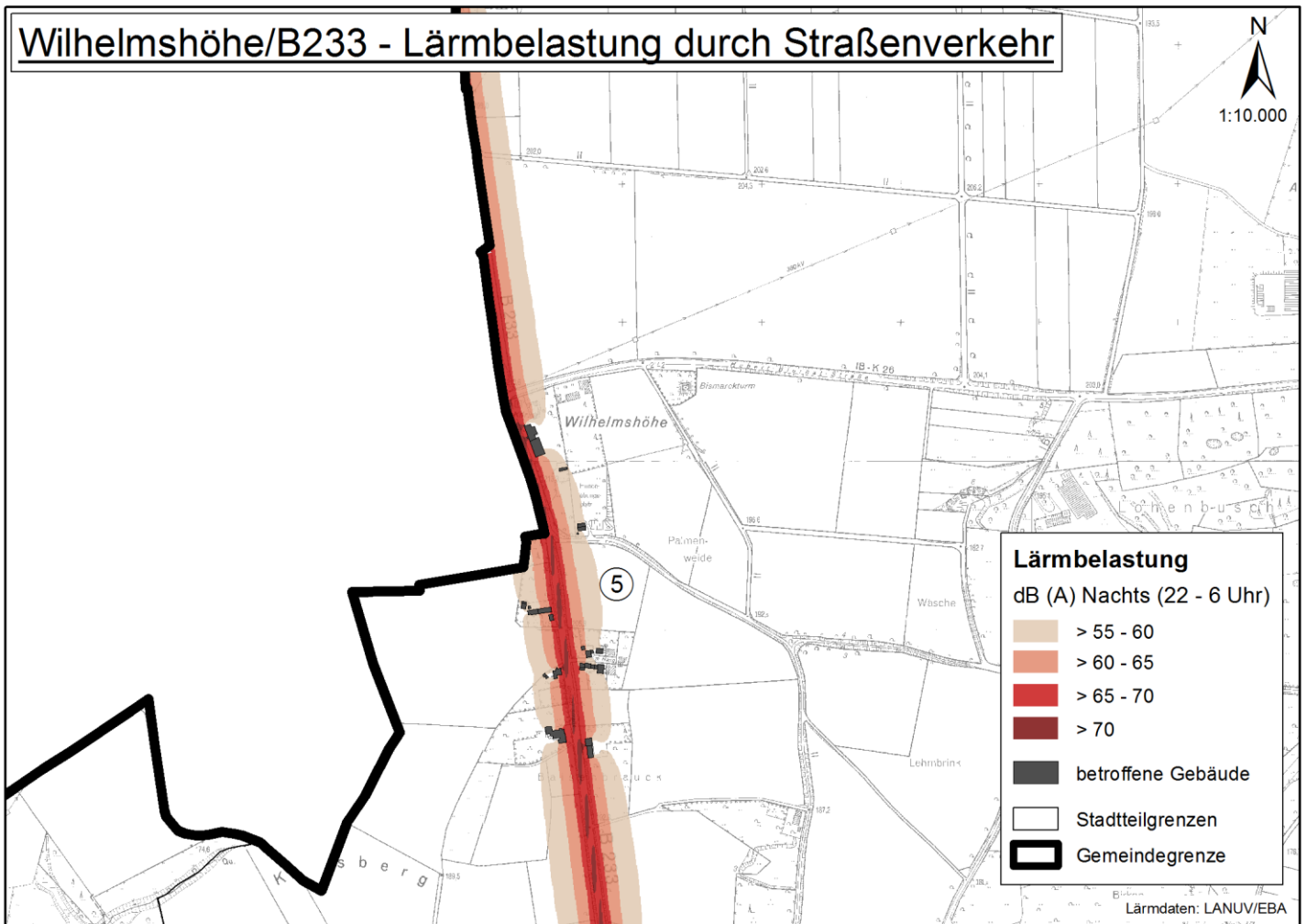
- #### (4) Strickherdicke – Verlauf der B233



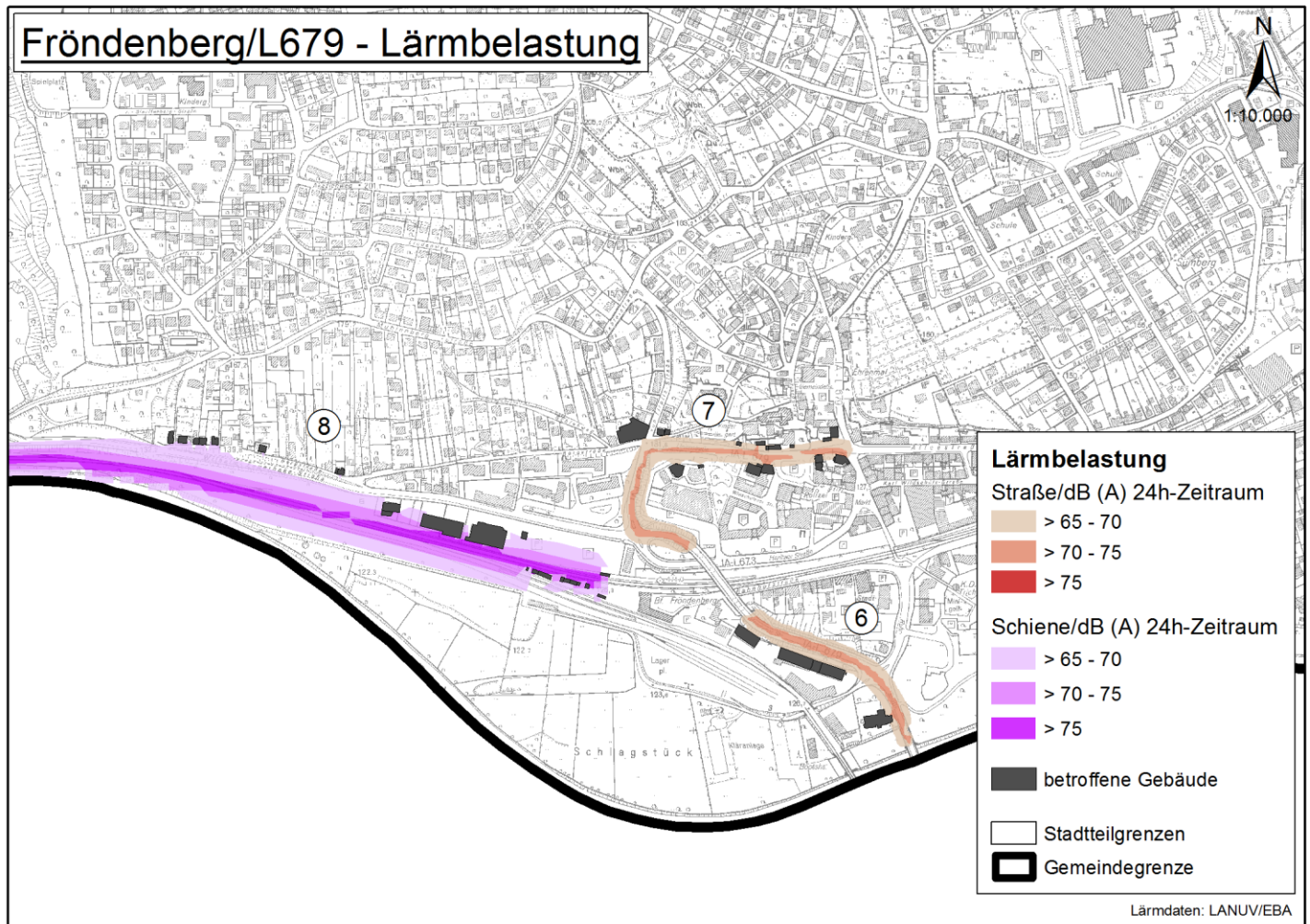


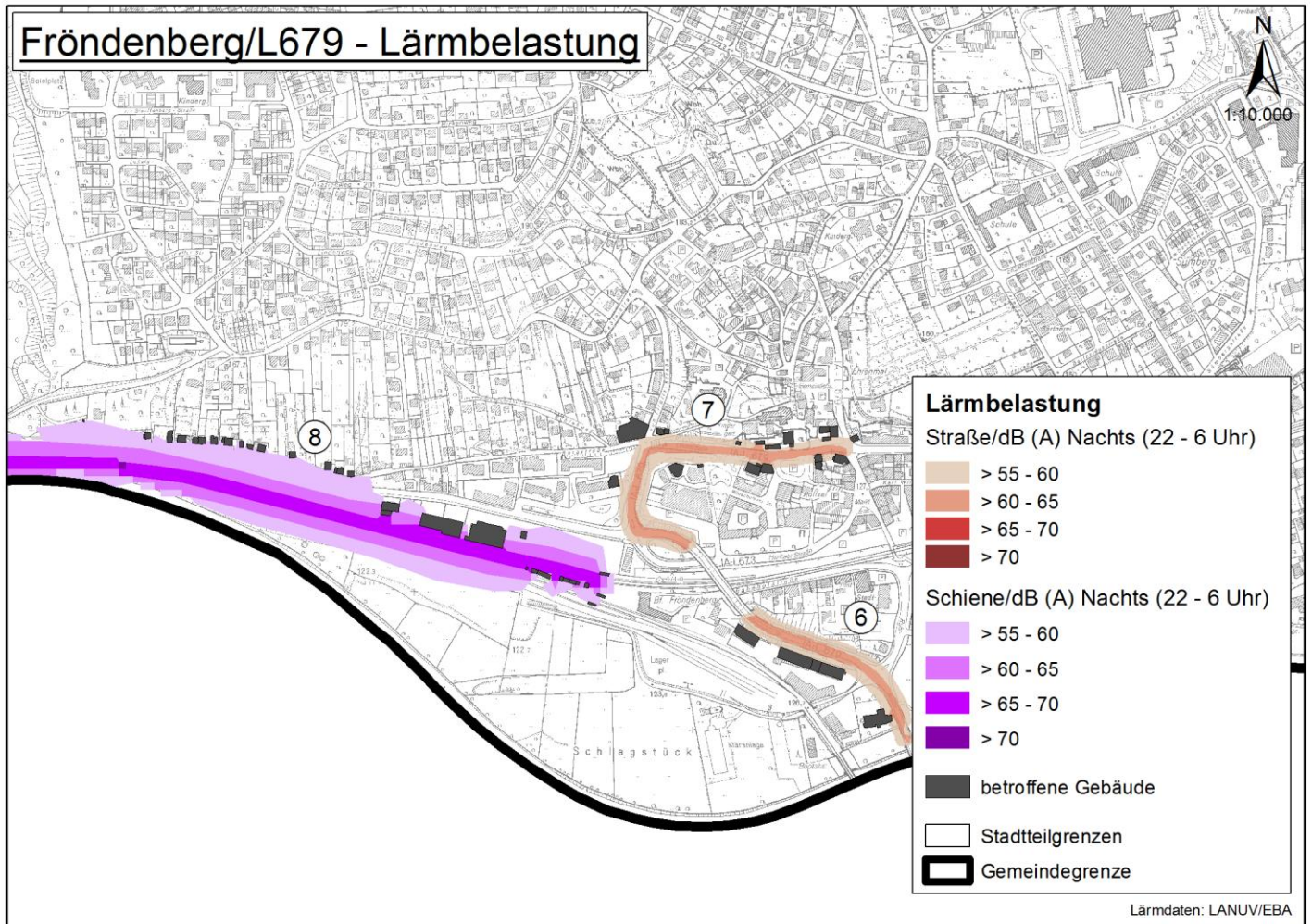
(5) Wilhelmshöhe / Baugebiet am Hang



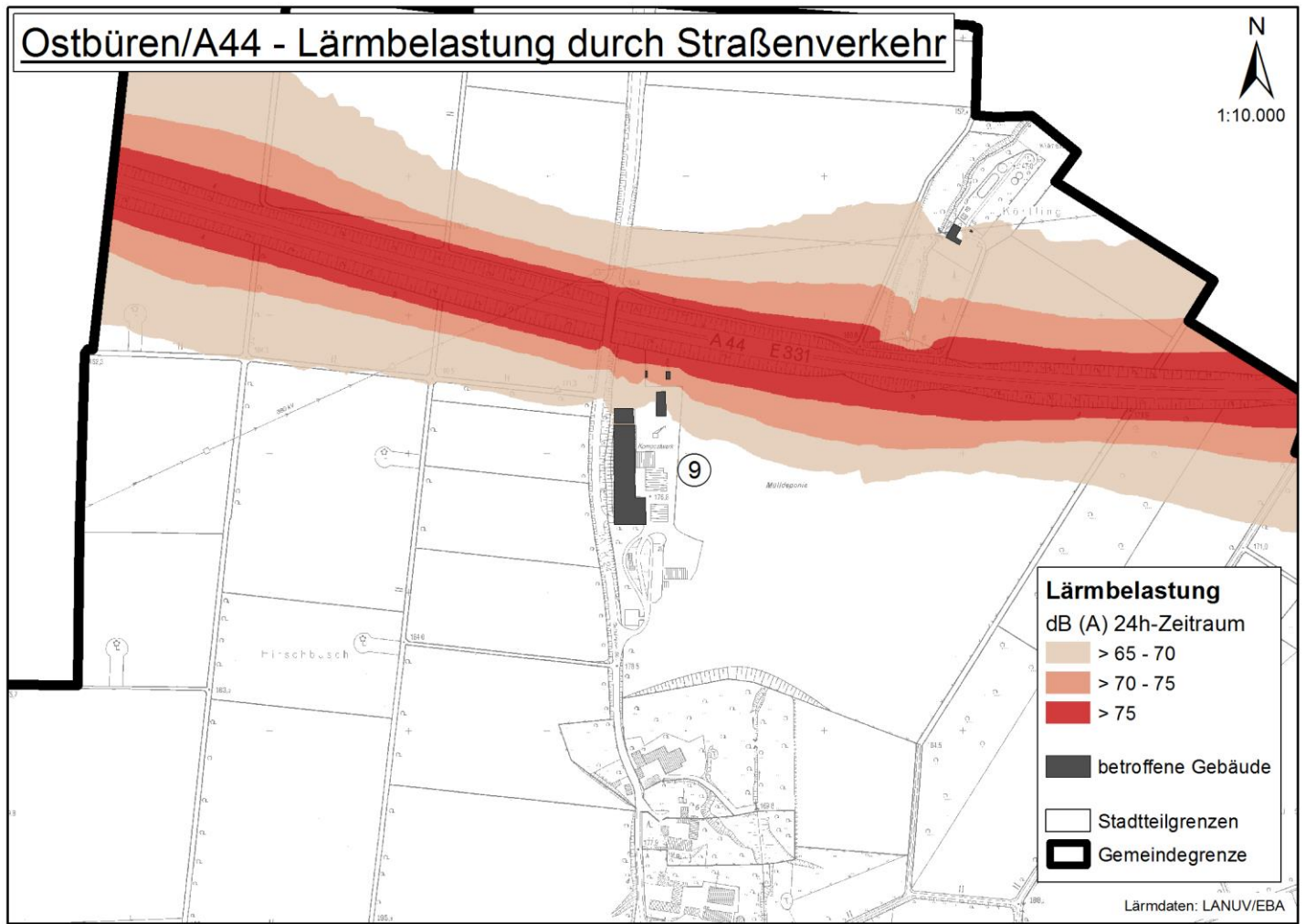


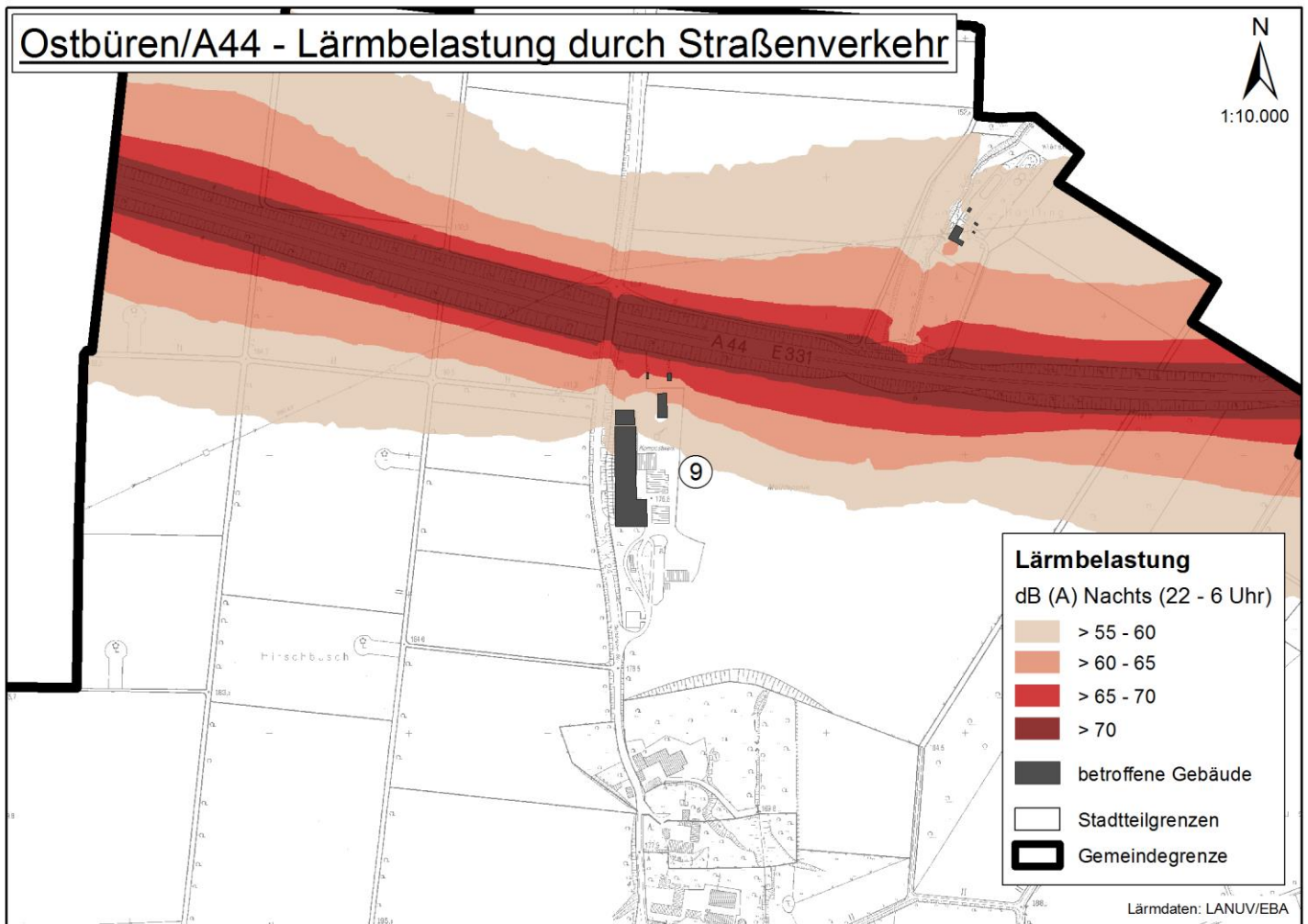
- (6) Fröndenberg – Mendener Straße unterhalb der Ruhr
- (7) Fröndenberg - Verlauf der L679 über die Von-Tirpitz-Straße und die Unionstraße
- (8) Fröndenberg – Bahnhof / L673





(9) Überführung über die A44 in Ostbüren





Anlage 3 – Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

[Wird nach Abschluss der Beteiligungsphase ergänzt]

Anlage 4 – Quellenverzeichnis

- BMJ 2006: Bundesministerium der Justiz (BMJ): Bekanntmachung der vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach §5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) – Bekanntmachung – 62.0-03
- EBA 2018: Eisenbahnbundesamt (EBA): Lärmaktionsplan Teil A an Haupteisenbahnstrecken des Bundes (2017/2018) – Anhang https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html (Letzter Zugriff: 27.08.2018)

EG-Richtlinie 2002: Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
http://www.umgebungslaerm.nrw.de/materialien/_regelwerke/EU-Richtlinie.pdf (letzter Zugriff: 13.08.2018)

LANUV 2017: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV): Lärmkartierung der Stadt Fröndenberg (2012)
<http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/> (letzter Zugriff: 13.08.2018)

MKULNV 2012: Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz (MKULNV NRW): Lärmaktionsplanung – Runderlass V-5 8820.4.1 v. 2012 – Entwurf

MUNLV 2008: Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV NRW): Lärmaktionsplanung – Runderlass V-5 – 8820.4.1 vom 7.2.2008
http://www.umgebungslaerm.nrw.de/materialien/_regelwerke/Erlass_Laermaktionsplanung.pdf (letzter Zugriff: 13.08.2018)

Straßen.NRW
2015: Straßen.NRW: Straßeninformationsbank Nordrhein-Westfalen (NWSIB) – Verkehrsdaten – Straßenverkehrszählung 2015
<http://www.nwsib-online.nrw.de> (Letzter Zugriff: 13.08.2018)

UBA 2008: Umweltbundesamt (UBA): Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung –Silent City- Ein Handbuch zur kommunalen Lärminderung
Berlin 2008

Website EBA: Eisenbahnbundesamt (EBA): Lärmaktionsplanung
https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html (Letzter Zugriff: 13.08.2018)

Website MKULNV
NRW: Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MKULNV NRW): Umgebungslärm in NRW
<http://www.umgebungslaerm.nrw.de/index.php> (letzter Zugriff: 13.08.2018)

Website
Straßen.NRW: Straßen.NRW – Lärmschutz an Straßen

<http://www.strassen.nrw.de/umwelt/laerschutz.html>
13.08.2018)

(letzter Zugriff: