

stadt

kreuztal

Lärmaktionsplanung Stufe 1

**Beschluss des Rates
der Stadt Kreuztal
vom 18.12.2008**

- **Ergebnisse**
- **Erläuterungen**

Grundlage:

**Lärmkartierung
des
LANUV
vom
18. Feb.
2008**

**Stadt Kreuztal
Der Bürgermeister
Dezernat III
Sachgebiet Stadtplanung
Siegener Straße 5
57223 Kreuztal
GKZ: 05970024
NUTS3 EU: DEA5A**

Inhaltsverzeichnis – Entwurf

1 Grundlagen

1.1	Anlass und Ziele der Lärmaktionsplanung im Allgemeinen	Seite	2
1.2	Allgemeine Grundlagen der Lärmaktionsplanung in Kreuztal	Seite	2
1.2.1	Beschreibung der Umgebung	Seite	2
1.2.2	Beschreibung der Untersuchungsmethoden und maßgeblichen Lärmquellen	Seite	2
1.2.3	Rechtlicher Hintergrund	Seite	4
1.2.4	Geltende Grenzwerte	Seite	4
1.2.5	Zuständige Behörden	Seite	4
1.3	Lärmkartierung als Grundlage der Lärmaktionsplanung in Kreuztal	Seite	4
1.3.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	Seite	4
1.3.2	Bewertung der Lärmkarten, Ermittlung lärmbedingter Konflikte	Seite	5
1.3.3	Lärmschwerpunkt B 54 – Hagener Straße – im Stadtteil Kreuztal	Seite	5
1.3.4	Lärmschwerpunkt B 508 – Marburger Straße – in den Stadtteilen Kreuztal, Ferndorf und Kredenbach	Seite	6
1.3.5	Hinweise	Seite	7

2 Maßnahmen zur Lärminderung

2.1	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	Seite	8
2.2	Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung	Seite	9
2.2.1	Lärmschwerpunkt B 54 – Hagener Straße – im Stadtteil Kreuztal	Seite	9
2.2.2	Lärmschwerpunkt B 508 – Marburger Straße – in den Stadtteilen Kreuztal und Ferndorf	Seite	10
2.2.3	Lärmschwerpunkt B 508 – Marburger Straße – im Stadtteil Kreden- Bach	Seite	12
2.2.4	Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zum Schutz ruhiger Gebiete .	Seite	13
2.2.5	Langfristige Strategie der Lärminderung	Seite	13

3 Durchführung der Maßnahmen

3.1	Bemerkungen	Seite	14
3.2	Finanzielle Informationen	Seite	14
3.3	Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung (Qualitäts- sicherung)	Seite	15
3.4	Erwartete Auswirkungen	Seite	17

4 Beteiligungsverfahren

4.1	Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit	Seite	18
4.2	Information und Mitwirkung der betroffenen Behörden und Träger öffentli- cher Belange	Seite	18

5	Ratsbeschluss vom 18.12.2008 mit inhaltlicher Ergänzung	Seite	18
---	--	-------	----

Anlagen:	1	Daten zu den Lärmkarten
	2	Lärmkarte „Schallquellen und Hindernisse“
	3	Lärmkarte „Straßenverkehr nachts“
	4	Lärmkarte „Straßenverkehr 24 h“
	5	Übersichtsplan zum Verlauf der Südumgehung Kreuztal
	6	Informationen zum Lärmschutz an bestehenden Straßen
	7	Dokumentation des Beteiligungsverfahrens, Schlussbekanntmachung

1 Grundlagen

1.1 Anlass und Ziele der Lärmaktionsplanung im Allgemeinen

Lärm ist in den Städten und Ballungsräumen Nordrhein-Westfalens eines der größten Umweltprobleme. Wachsende Mobilität und verändertes Freizeitverhalten haben dazu geführt, dass für viele Bürgerinnen und Bürger die Lärmbelastung heute deutlich höher liegt als noch vor 15 oder 20 Jahren. In Deutschland fühlen sich mehr als 60 Prozent der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm belästigt. Über 15 Prozent sind gesundheitsschädlichen Belastungen ausgesetzt, die mit Lärm verbunden sind. Mit Hilfe der Europäischen Richtlinie zum sog. „Umgebungsärm“¹ soll die Belastung eingedämmt und deutlich gemindert werden.

Unter „Umgebungsärm“ im Sinne der EU-Richtlinie versteht man „unerwünschte 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“. Nicht zum Umgebungsärm zählen der Nachbarschaftslärm (private Feste, Musik, Singen etc.), der Lärm am Arbeitsplatz und in Verkehrsmitteln sowie der Lärm auf Militärgeländen. Weitere Ausführungen hierzu sind u.a. auf der Homepage des Umweltministeriums NRW zu finden (s.u.).

Ziel der europäischen Umgebungsärmrichtlinie ist ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung des Umgebungsärms. Es sollen anhand von harmonisierten Bewertungsmethoden Lärmkarten erstellt werden, die die Lärmbelastung beschreiben und die Basis für Aktionspläne gegen die Lärmbelastung bilden. Für die erste von zwei Untersuchungs- und Planungsstufen wurden die Lärmkarten bereits erstellt. Zusätzlich soll sichergestellt werden, dass die Öffentlichkeit ausreichend über den Umgebungsärm und seine Auswirkungen informiert wird. Die Lärmbelastung wird nach bestimmten Kriterien erfasst, zusammengestellt und gemeldet, so dass die EU sie in den Mitgliedstaaten beurteilen und vergleichen kann.

Auf dieser Grundlage will die Kommission entscheiden, ob europaweit eine weitere Rechtsetzung zur Lärminderung an der Quelle erforderlich ist, insbesondere für Straßen- und Schienenfahrzeuge, Flugzeuge sowie Geräte und Maschinen.

1.2 Allgemeine Grundlagen der Lärmaktionsplanung in Kreuztal

1.2.1 Beschreibung der Umgebung

Die Stadt Kreuztal liegt außerhalb der Ballungsräume in Südwestfalen nahe den Grenzen zu Rheinland-Pfalz und Hessen. Zu ihren Nachbargemeinden hin existieren wenige landwirtschaftlich genutzte Flächen bzw. Grünflächen und sehr viel Wald. Nächstes Oberzentrum ist Siegen, verkehrlich über die B 54 alt, die Hüttentalschnellstraße (HTS, B 54 neu) und den Schienenverkehr zu erreichen.

1.2.2 Beschreibung der Untersuchungsmethoden und maßgeblichen Lärmquellen

In der Stadt Kreuztal wurde im Jahr 2007 die Geräuschbelastung entsprechend den zu beachtenden rechtlichen Grundlagen² durch folgende Quellenarten untersucht:

¹ Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungsärm

² Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungsärm vom 24. Juni 2005, Vierunddreissigste Verordnung zur Durchführung des

- Straßenverkehr auf Hauptverkehrsstraßen³ > 6 Mio. Kfz/a
- Schienenverkehr auf Haupteisenbahnstrecken⁴ > 60.000 Züge/a
- Großflughäfen > 50.000 Bewegungen/a (Köln/Bonn und Düsseldorf)

Ausgehend vom Betrieb dieser Quellen in den Jahren 2005 bzw. 2006, wurden unter Berücksichtigung des Geländes und der Bebauung die Geräusch-Einwirkungen (Immissionen) berechnet⁵ und kartiert⁶, soweit sie einen L_{DEN} von 55 dB(A) oder L_{Night} von 50 dB(A)⁷ überschritten haben. In Übereinstimmung mit den Anforderungen des § 4 der Lärmkartierungsverordnung wurde anschließend über die Ergebnisse berichtet.

Die Hauptlärmquellen, welche potenziell in die Stadt Kreuztal einwirken, sind nachstehend aufgeführt:

Haupt-Straßenverkehr

Name	Kfz/a	Lage
B 54	7,3 Mio.	Vom Nordwesten aus Richtung Olpe nach Süden in Richtung Siegen
B 508	6,6 Mio.	Vom Zentrum bzw. der B 54 aus nach Osten in Richtung Hilchenbach
L 908	9,3 Mio.	Vom Zentrum bzw. der B 54 aus nach Südwesten in Richtung Freudenberg/Wenden

Haupt-Schienenverkehr

Name	Züge/a	Lage
Hagen-Siegen	≤ 60 000 Züge/a	Vom Norden aus Richtung Kirchhundem nach Süden in Richtung Siegen
Kreuztal-Erndtebrück	≤ 60 000 Züge/a	Vom Zentrum aus nach Osten in Richtung Erndtebrück

Flughafen

Name	Bewegung/a	Lage
Köln/Bonn	153351	Rd. 100 km westlich

Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 16. März 2006

³ Hauptverkehrsstraßen: Bundesfernstraßen (Autobahnen, Bundesstraßen), Landesstraßen

⁴ Haupteisenbahnstrecken: Schienenwege von Eisenbahnen nach dem allgemeinen Eisenbahngesetz

⁵ Vorläufige Berechnungsmethoden VBUS, VBUF, VBUI und VBUSCH vom 4. April 2006 sowie VBEB vom 9. Februar 2007

⁶ Der Schienenverkehr nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz auf Schienenwegen des Bundes wird durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) kartiert und berichtet (www.eisenbahn-bundesamt.de).

⁷ Zur Kennzeichnung verwendet werden der L_{DEN} und der L_{NIGHT} , beide in dB(A) angegeben. Der L_{DEN} ist ein mittlerer Pegel über das ganze Jahr, bezogen auf 24 h, wobei der Lärm in den vier Abendstunden mit 5 dB Zuschlag und in den acht Nachtstunden mit 10 dB Zuschlag gewichtet ist. Der L_{NIGHT} wird als mittlerer Pegel über alle Nachtstunden (22.00 h - 06.00 h) des Jahres gebildet.

1.2.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grund der EG-RL 2002/49/EG und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in den §§ 47a – f des BImSchG und in dem Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNLV) vom 07.02.2008.

1.2.4 Geltende Grenzwerte

Die von der Bundesrepublik der EU gemäß Artikel 5 der RL 2002/49/EG mitgeteilten Grenzwerte sind veröffentlicht unter:

http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library?l=/reporting_2005/ms_reports/germany/dezip/ EN 1.0 &a=d

http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library?l=/reporting_2005/ms_reports/germany/reporting2005_d2002-49/ DE 1.0 &a=d

Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG, welche eine Lärmaktionsplanung zur Regelung der Lärmprobleme und Lärmauswirkungen erforderlich machen, 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. Dies gilt nicht in Gewerbe- oder Industriegebieten gemäß § 8 und § 9 der Baunutzungsverordnung sowie in Gebieten nach § 34 Abs. 2 des Baugesetzbuches mit entsprechender Eigenart.

1.2.5 Zuständige Behörden

Zuständig für die Erstellung und Durchführung der Lärmaktionsplanung ist die

Stadt Kreuztal
Siegener Straße 5
D-57223 Kreuztal

Internet: www.kreuztal.de

Gemeindekennziffer GKZ: 05970024

EU-Identifikationsnr. NUTS3_EU: DEA5A

Dezernat III

Sachgebiet 61 – Stadtplanung –
Sachbearbeiterin Petra Kramer

Fon: 02732/51-229

Fax: 02732/27910-229

E-Mail: P_Kramer@Kreuztal.de

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte

für die Straßen und die Großflughäfen, soweit sie erheblich einwirken, durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes NRW (LANUV)

Leibnizstr. 10

45659 Recklinghausen

Internet: www.lanuv.nrw.de

Fon: 02361/305-0

Fax: 02361/305-3215

E-Mail: poststelle@lanuv.de

für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

Vorgebirgsstraße 49

D-53119 Bonn

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Fon: 0228/9826-0

Fax: 0228/9826-119

Presse@eba.bund.de

1.3 Lärmkartierung als Grundlage der Lärmaktionsplanung in Kreuztal

1.3.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Ergebnisse der Lärmkarten wurden vom LANUV ermittelt und im Internet unter www.umgebungslaerm.nrw.de veröffentlicht. Für die Schienenwege von Eisenbahnen des

Bundes erfolgte die Lärmkartierung durch das EBA. Die Karten sind veröffentlicht unter www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/laerm/laerm_start.htm. Eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten erfolgt in Anlage 1.

Es ist zu berücksichtigen, dass die Verbindung HTS–A4 nordwestlich der Kernstadt Kreuztal erst im Herbst 2006 in Betrieb genommen wurde und daher – mangels Belastungszahlen – bei der Lärmkartierung noch nicht berücksichtigt werden konnte. Da noch keine aktuellen Belastungszahlen vorliegen, wird im Rahmen der Aktions- bzw. Maßnahmenplanung zunächst mit den früheren Prognosewerte gearbeitet. Im Zuge späterer Fortschreibungen sollen dann die bis dahin vorliegenden Daten genutzt werden.

1.3.2 Bewertung der Lärmkarten, Ermittlung lärmbedingter Konflikte

In der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung sind lediglich 3 relevante Lärmquellen in Kreuztal zu beachten, und zwar die B 54 (HTS und Hagener Straße), die B 508 (Marburger Straße) und die L 908 (Heesstraße). Die Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung von 60 dB(A) für den L_{NIGHT} und 70 dB(A) für den L_{DEN} werden auf allen vorgenannten Straßen erreicht oder überschritten. Allerdings sind davon nicht überall schützwürdige Gebäude betroffen.

So sind an der B 54 im Bereich B 54 n – HTS – nur wenige Gebäude überhaupt betroffen, und diese wenigen liegen in festgesetzten oder faktischen Gewerbe- und Industriegebieten und gelten daher nicht als schützwürdig. Dieses Ergebnis überrascht nicht, da nach nationalem Recht bereits beim Bau der HTS ein ausreichender Lärmschutz für die Baugebiete im Einwirkungsbereich nachzuweisen war.

An der L 908 sind lediglich 3 Gebäude von Belastungen jenseits der o.g. Auslösewerte betroffen. Dabei handelt es sich um 1 Nebengebäude, 1 Schnellimbiss und 1 Wohnhaus. Schützwürdig ist lediglich das Wohnhaus. Da Planungen zum Schutz einzelner Objekte nach Erlasslage nicht erforderlich sind, bleibt dieses Gebäude bei der weiteren Betrachtung unberücksichtigt. Es ist ohnehin nur an der straßenseitigen Fassade derart hoch belastet. Die Bewohner können sich demnach voraussichtlich durch eine entsprechende Organisation der Nutzungen innerhalb des Gebäudes Erleichterung verschaffen. Möglicherweise sind aber auch schon Schallschutzfenster – evtl. mit schalldämmender Lüftung – vorhanden, oder sie wären zumindest förderfähig. Es bleibt den Bewohnern überlassen, eine entsprechende Anfrage an den Straßenbaulastträger zu richten (Landesbetrieb Straßen NRW, Regionalniederlassung Südwestfalen, Koblenzer Straße 76, 57072 Siegen, Fon: 0271/3372-0). Hinweis: Ursprünglich war noch ein viertes Gebäude an der Hagener Straße betroffen; dort hat sich aber inzwischen eine gewerbliche Nutzung etabliert.

Im Rahmen dieser Lärmaktionsplanung sind demnach nur noch 2 Lärmquellen näher zu untersuchen, und zwar zum einen die B 54 im Bereich der Hagener Straße in der Kernstadt Kreuztal und die B 508 im Bereich der Kernstadt Kreuztal sowie der Stadtteile Ferndorf und Kredenbach. Die o.g. Auslösewerte werden durchgehend erreicht oder überschritten. Es ist nun zu klären, ob von diesen Belastungen lediglich der Straßenraum betroffen ist oder ob auch Gebäude betroffen sind, und es ist zu klären, ob es sich bei den möglicherweise betroffenen Gebäuden um schützwürdige Nutzungen handelt.

1.3.3 Lärmschwerpunkt B 54 – Hagener Straße – im Stadtteil Kreuztal

In den Wohngebäuden in diesem Bereich können bis zu ca. 265 Personen von Lärm in Höhe der u.a. Werte betroffen sein. Die tatsächliche Zahl der betroffenen Menschen ist abhängig vom Grad der Belastung und von der Organisation der betroffenen Gebäude. So sind z.B. Wohnungen an der Rückseite der Gebäude in aller Regel nur gering belastet. Die vom LANUV anzuwendenden Berechnungsmethoden berücksichtigen dies; die dort ermittelten Werte – s. Anlage 1 – liegen daher deutlich tiefer.

Lärmbelastung $L_{\text{NIGHT}} \geq 60 \text{ dB(A)}$:

Hiervon ist die Hagener Straße von der Hauptkreuzung bis kurz hinter der Einmündung des Ulmenweges betroffen, und zwar die Hausnummern 25 bis 117 westlich und die Hausnummern 34 bis 90 östlich der Hagener Straße, ausgenommen die Hausnummern 31, 36, 49, 55 A, 73, 77 A, 79, 86, 107, 109, 111 und 113. Im gleichen räumlichen Zusammenhang sind auch die Gebäude Breslauer Straße 1 und 3 der o.g. Belastung ausgesetzt.

Bei den betroffenen Gebäuden handelt es sich überwiegend um solche mit Wohnnutzung in festgesetzten oder faktischen Mischgebieten, also um schutzwürdige Nutzungen.

Lärmbelastung $L_{\text{DEN}} \geq 70 \text{ dB(A)}$:

Hiervon ist die Hagener Straße von der Hauptkreuzung bis kurz hinter der Einmündung des Ulmenweges betroffen, und zwar die Hausnummern 25 bis 115 westlich und die Hausnummern 34 bis 90 östlich der Hagener Straße, ausgenommen die Hausnummern 31, 36, 49, 55 A, 73, 77 A, 79, 86, 107, 109, 111 und 113.

Bei den betroffenen Gebäuden handelt es sich überwiegend um solche mit Wohnnutzung in festgesetzten oder faktischen Mischgebieten, also um schutzwürdige Nutzungen.

1.3.4 Lärmschwerpunkt B 508 – Marburger Straße – in den Stadtteilen Kreuztal, Ferndorf und Kredenbach

Die Stadtteile Kreuztal und Ferndorf werden wegen des engen räumlichen Zusammenhangs gemeinsam betrachtet. In den Wohngebäuden in diesem Bereich können bis zu ca. 525 Personen von Lärm in Höhe der u.a. Werte betroffen sein. In Kredenbach sind es bis zu ca. 40 Personen. Die tatsächliche Zahl der betroffenen Menschen ist abhängig vom Grad der Belastung und von der Organisation der betroffenen Gebäude. So sind z.B. Wohnungen an der Rückseite der Gebäude in aller Regel nur gering belastet. Die vom LANUV anzuwendenden Berechnungsmethoden berücksichtigen dies; die dort ermittelten Werte – s. Anlage 1 – liegen daher deutlich tiefer.

Stadtteile Kreuztal und Ferndorf – Lärmbelastung $L_{\text{NIGHT}} \geq 60 \text{ dB(A)}$:

Hiervon ist die Marburger Straße von der Hauptkreuzung bis an das Ende der faktischen Ortsdurchfahrt Ferndorf betroffen, und zwar die Hausnummern 59 bis 295 nördlich und die Hausnummern 58 bis 250 südlich der Marburger Straße, soweit sie der ersten Häuserreihe an der Straße zuzurechnen sind, ausgenommen die Hausnummern 79, 91, 112, 135, 148, 173, 248, 253 und 291 sowie die Gebäude Feldstraße 1 und 2 und Im Kiel 1. Im gleichen räumlichen Zusammenhang sind auch die Gebäude Moltkestraße 50 und 52, Schlehdornstraße 1, Lignopark 1, Hofacker 1, Gasser Weg 1, Weiherstraße 1, Austraße 38 und 40, Bergstraße 2, Zitzenbachstraße 2 und Zu den Ferndorfwiesen 1 und 2 der o.g. Belastung ausgesetzt.

Bei den betroffenen Gebäuden nördlich der Marburger Straße handelt es sich überwiegend um solche mit Wohnnutzung in festgesetzten oder faktischen Mischgebieten, also um schutzwürdige Nutzungen. Gleiches gilt auch für die betroffenen Gebäude südlich der Marburger Straße, allerdings nur bis zu den Gebäuden Marburger Straße 210 bzw. Austraße 38 und 40. Danach sind nur noch festgesetzte Gewerbe- und Industriegebiete, also nicht schützenswerte Nutzungen, betroffen.

Stadtteile Kreuztal und Ferndorf – Lärmbelastung $L_{\text{DEN}} \geq 70 \text{ dB(A)}$:

Hiervon ist die Marburger Straße von der Hauptkreuzung bis an das Ende der faktischen Ortsdurchfahrt Ferndorf betroffen, und zwar die Hausnummern 59 bis 295 nördlich und die

Hausnummern 58 bis 248 südlich der Marburger Straße, soweit sie der ersten Häuserreihe an der Straße zuzurechnen sind, ausgenommen die Hausnummern 79, 88, 91, 112, 112 A, 135, 146, 148, 173, 232, 235, 236, 246, 248, 283, 253 und 291 sowie die Gebäude Feldstraße 1 und 2 und Im Kiel 1. Im gleichen räumlichen Zusammenhang sind auch die Gebäude Moltkestraße 50 und 52, Lignopark 1, Hofacker 1, Weiherstraße 1, Bergstraße 2, Zitzenbachstraße 2 und Zu den Ferndorfwiesen 1 der o.g. Belastung ausgesetzt.

Bei den betroffenen Gebäuden nördlich der Marburger Straße handelt es sich überwiegend um solche mit Wohnnutzung in festgesetzten oder faktischen Mischgebieten, also um schutzwürdige Nutzungen. Gleiches gilt auch für die betroffenen Gebäude südlich der Marburger Straße, allerdings nur bis zu dem Gebäude Marburger Straße 210. Danach sind nur noch festgesetzte Gewerbe- und Industriegebiete, also nicht schützenswerte Nutzungen, betroffen.

Stadtteil Kredenbach – Lärmbelastung $L_{NIGHT} \geq 60$ dB(A):

Hiervon ist die Marburger Straße von Beginn der Ortsdurchfahrt Kredenbach bis an die Stadtgrenze nach Hilchenbach heran betroffen, und zwar die Hausnummern 349 bis 429 nördlich und die Hausnummern 364 bis 412 südlich der Marburger Straße, soweit sie der ersten Häuserreihe an der Straße zuzurechnen sind, ausgenommen die Hausnummer 383. Im gleichen räumlichen Zusammenhang sind auch die Gebäude Schwalbenweg 6 bis 10 und Altlohe 1 bis 4 sowie Auwiese 1 bis 7 und 11, Kellershain 2 und 3 und die Firma Eisenbau-Krämer der o.g. Belastung ausgesetzt.

Bei den betroffenen Gebäuden nördlich der Marburger Straße handelt es sich überwiegend um faktische Gewerbegebiete. Lediglich vom Ortseingang bis zum Amselweg sind 5 Wohngebäude innerhalb eines faktischen Wohngebietes betroffen, im Anschluss an die Martinshardtstraße sind 4 weitere Gebäude mit Wohnnutzung innerhalb eines faktischen Mischgebietes betroffen und zu beiden Seiten der Straße „Altlohe“ ebenfalls 4 weitere Gebäude mit Wohnnutzung innerhalb eines faktischen Mischgebietes. Bei diesen insgesamt 13 Gebäuden handelt es sich um schützenswerte Nutzungen. Bei den betroffenen Gebieten südlich der Marburger Straße handelt es sich ausschließlich um festgesetzte Gewerbe- und Industriegebiete sowie ein Sondergebiet für Handel, also um nicht schützenswerte Nutzungen.

Stadtteil Kredenbach – Lärmbelastung $L_{DEN} \geq 70$ dB(A):

Hiervon ist die Marburger Straße von Beginn der Ortsdurchfahrt Kredenbach bis an die Stadtgrenze nach Hilchenbach heran betroffen, und zwar die Hausnummern 349 bis 429 nördlich und die Hausnummern 364 bis 412 südlich der Marburger Straße, soweit sie der ersten Häuserreihe an der Straße zuzurechnen sind, ausgenommen die Hausnummern 383 und 388 sowie das Gebäude Auwiese 7. Im gleichen räumlichen Zusammenhang sind auch die Gebäude Schwalbenweg 6 bis 10 und Altlohe 1 bis 4 sowie Auwiese 1 bis 5 und 11, Kellershain 2 und 3 und die Firma Eisenbau-Krämer der o.g. Belastung ausgesetzt.

Bei den betroffenen Gebäuden nördlich der Marburger Straße handelt es sich überwiegend um faktische Gewerbegebiete. Lediglich vom Ortseingang bis zum Amselweg sind 5 Wohngebäude innerhalb eines faktischen Wohngebietes betroffen, im Anschluss an die Martinshardtstraße sind 4 weitere Gebäude mit Wohnnutzung innerhalb eines faktischen Mischgebietes betroffen und zu beiden Seiten der Straße „Altlohe“ ebenfalls 4 weitere Gebäude mit Wohnnutzung innerhalb eines faktischen Mischgebietes. Bei diesen insgesamt 13 Gebäuden handelt es sich um schützenswerte Nutzungen. Bei den betroffenen Gebieten südlich der Marburger Straße handelt es sich ausschließlich um festgesetzte Gewerbe- und Industriegebiete sowie ein Sondergebiet für Handel, also um nicht schützenswerte Nutzungen.

1.3.5 Hinweise

Die o.g. schutzwürdigen Gebäude sind die einzigen, die jenseits der Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung liegen. Krankenhäuser sind nicht betroffen, und bei den in der Lärmkartierung – siehe Anlage 1 – genannten Schulen liegt die Belastung jeweils unter den v.g. Auslösewerten in einem zumutbaren Rahmen ähnlich dem in einem Mischgebiet vorgegebenen. Die vorliegende Lärmkartierung des LANUV berücksichtigt noch nicht den Weiterbau der HTS und deren Anschluss an die A 4, weil hierüber noch keine Belastungszahlen vorliegen. Eigene Zählungen zum jetzigen Zeitpunkt erscheinen insoweit nicht erfolversprechend, als die neue Straßenführung in den digitalen Navigationssystemen und den Kartenwerken noch nicht vollständig erfasst bzw. beim Verbraucher angekommen ist. Es kann daher nur der Rückgriff auf die aktuelle Regionale Verkehrsuntersuchung zur B 508 / B 62 erfolgen. Wenn gleich es sich hierbei um Prognosewerte für den Zeithorizont 2020 handelt, sind sie doch deutlich genauer als die aktuelle Lärmkartierung und stellen, da man von einer Steigerung des Kfz-Aufkommens ausgeht, gewissermaßen den ungünstigsten Fall für die gegenwärtige Beurteilung dar. Die Regionale Verkehrsuntersuchung geht von folgenden Belastungszahlen aus (durchschnittlicher täglicher Verkehr – DTV):

Für den nördlichen Abschnitt der HTS bis zur Abfahrt Krombach wurde eine Belastung von 22.200 Kfz angenommen. Aufgrund der bereits vorgesehenen Lärmschutzwände entsprechend der nationalen Gesetze, Verordnungen und Grenzwerte ist eine Zusatzbelastung für schutzwürdige Bereiche infolge der neuen Straße nicht anzunehmen. Auf der B 54 alt wird die Belastung voraussichtlich von 19.700 Kfz auf 14.000 Kfz sinken. Diese Veränderung wird sich auf die Schadstoffemissionen voraussichtlich deutlicher auswirken als auf die Schallemissionen. Bezüglich letzterer wird eine leichte Verbesserung eintreten, der Unterschied wird aber nicht relevant hörbar sein. Auf der B 508 wird voraussichtlich eine Steigerung der Belastung um rd. 2.100 bzw. 1.500 Kfz auf dann 24.900 Kfz hinter der Hauptkreuzung und 20.200 Kfz kurz vor Hilchenbach-Dahlbruch eintreten. Dieser Unterschied ist praktisch gar nicht hörbar.

2 Maßnahmen⁸ zur Lärminderung

2.1 Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Spezielle Aktionspläne wurden in Kreuztal bisher nicht durchgeführt. Den Aspekten des Lärmschutzes wurde jedoch bei allen Planungen von Verkehrswegen sowie in der Bauleitplanung und in Baugenehmigungsverfahren innerhalb der geltenden Anforderung Rechnung getragen. Die geltenden nationalen Anforderungen sind strenger als die Anforderungen dieser Lärmaktionsplanung, so dass zumindest bei Vorhaben jüngerer Datums, bei denen die prognostizierten Belastungswerte noch nicht überschritten wurden, von einem ausreichenden Lärmschutz auszugehen ist.

Dessen ungeachtet wurden seitens des Straßenbaulastträgers bereits Planungen für eine Südumgehung Kreuztals von Buschhütten bis zum östlichen Ortsende von Ferndorf erstellt. Das Planfeststellungsverfahren soll im Frühjahr 2009 beginnen.

⁸ Gemäß Anhang V Nr. 8 der Umgebungslärmrichtlinie und gemäß Abschnitt 12 der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung

2.2 Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung

2.2.1 Lärmschwerpunkt B 54 – Hagener Straße – im Stadtteil Kreuztal

- a) Verkehrsplanung, Raumordnung: Eine entsprechende Planung wurde bereits umgesetzt, nämlich der Anschluss der HTS an die A 4. Dadurch wird die B 54 alt – Hagener Straße – entlastet. Falls diese Entlastung sich als nicht ausreichend erweist, wäre zu prüfen, ob die seinerzeit im Verfahren verworfene Abfahrt Eichen Entlastung bringen könnte und ggf. ob sie sich trotz der eigentumsrechtlich, finanziell und topographisch bedingten Schwierigkeiten umsetzen lässt. Falls sinnvoll und möglich, wäre eine entsprechende Planung einzuleiten.
- b) Auf die Quelle gerichtete Maßnahmen: Eine Senkung der Geschwindigkeit kommt wegen der Stauproblematik in Kreuztal und dem dadurch verursachten häufigen Verschluss der Hauptkreuzung voraussichtlich nicht in Frage; der Verkehr soll zügig weitergeleitet werden. Das Optimierungspotenzial zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Bereich der Hauptkreuzung soll mit dem Straßenbaulastträger jedoch vorsorglich noch einmal überprüft werden. Die Fahrbahnoberfläche ist ausgezeichnet instand gehalten. Um die Stauproblematik nicht noch zu verschärfen, sollen Baustellen möglichst vermieden werden. Der Straßenbelag muss entsprechend lange haltbar sein. Schon aus diesem Grund scheiden lärmindernde Straßenoberflächen, sog. „Flüsterasphalt“, aus. Sie sind gemäß Tabelle 4 in Abschnitt 4.4.1.1.3 RLS-90 ohnehin erst ab einer Geschwindigkeit von über 60 km/h rechnerisch zu berücksichtigen, innerhalb der Ortslagen also i.d.R. nicht wirklich wirksam. Die Ampelschaltung wurde bereits optimiert. Weitergehende Maßnahmen sind nicht möglich.
- c) Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung: Die engen bebauten Tallagen lassen eine Verlagerung des Verkehrs bzw. den Bau oder Ausbau von Umgehungsstraßen kaum zu. Eine Minderung/Verlagerung/Bündelung des Verkehrs käme nur mit einer HTS-Abfahrt Eichen überhaupt in Betracht (s.o.), aber auch dann nur in kleinen Teilbereichen. Denn in den Ortslagen von Kreuztal, Eichen und Krombach ist eine Vielzahl von Speditionen und Gewerbebetrieben vorhanden, die von LKW angefahren werden müssen, da eine direkte Bahnanbindung nicht gegeben ist und auch nicht hergestellt werden kann. Dadurch scheidet faktisch auch eine Reduzierung des Schwerlastverkehrs weitgehend aus. Verkehrsmittel mit geringerer Lärmentwicklung scheiden ebenfalls aus, sofern nicht von Seiten der Hersteller Alternativen angeboten und von Seiten des Gesetzgebers Anreize für eine Umstellung gegeben werden. Es käme somit allenfalls noch eine Begünstigung überwiegend nicht motorisierter Verkehrsmittel in Betracht. Danach erscheint es sinnvoll, den bestehenden Radwege- bzw. Radwanderwegenetzplan noch einmal auf seine Aktualität hin zu prüfen und ggf. zu verbessern. Dies kann zunächst verwaltungsmäßig geschehen. Bei gravierenden Änderungen sollten dann die verschiedenen Interessenverbände und die politischen Gremien beteiligt werden. Es soll außerdem gemeinsam mit den zuständigen Behörden und Betreiberfirmen geprüft werden, inwieweit ein Bahn-Haltepunkt Buschhütten und ein Bahn-Haltepunkt Kreuztal-Mitte jeweils eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt. *)
- d) Verringerung der Schallübertragung: Eine Vergrößerung des Abstands zwischen Lärmquelle und -empfänger ist in den topographisch bedingt engen Ortslagen von Kreuztal nicht möglich. Der Abriss bestehender Gebäude wäre unverhältnismäßig und daher nicht vertretbar. Eigenabschirmungen bei Neuplanungen sind i.d.R. möglich. In Bauleitplanverfahren für Baugebiete an stark befahrenen Straßen werden Fragen des Schallschutzes nach deutschem Recht bereits ohnehin ausreichend berücksichtigt. Im übrigen Verwaltungshandeln, bezogen auf Bautätigkeit und Grundstücksverkäufe, soll – je nach Erfordernis – entweder eine Empfehlung zur Untersuchung des Lärms und zur Durchführung von Schutzmaßnahmen erfolgen oder eine Verpflichtung zu entsprechenden Nachweisen. Der Bau von Schallschutzwänden und -wällen ist aufgrund der beengten Verhältnisse nicht möglich und aus funktionalen und stadtgestalterischen Gründen in den Ortslagen auch nicht gewünscht. Übrig bleiben demnach nur passive Schallschutzmaßnahmen wie die konfliktminimierende Organisation der Gebäude und der Einbau von Schallschutz-

fenstern. Für letztere existieren bereits entsprechende Förderprogramme (s. Anlage 6). Die Information der Bevölkerung darüber und die Information von Privaten und Behörden über bereits bestehende Untersuchungsergebnisse soll gezielt verbessert werden.

- e) Verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize: Hier wären zwei Formen denkbar, nämlich zum einen die Begünstigung von passiven Schallschutzmaßnahmen, die ja in wesentlichen Teilen bereits durch entsprechende Förderprogramme u.ä. gegeben ist, und zum anderen die Begünstigung leiserer Reifen und Motoren. Sowohl im Hinblick auf die Zuständigkeiten als auch unter Berücksichtigung der schwierigen finanziellen Situation der Kommunen müssten solche Maßnahmen zumindest auf Landes- oder Bundesebene angesiedelt sein. Darüber hinaus erscheint es angebracht, Private und Behörden zumindest bis zur endgültigen EU-weiten Harmonisierung der Berechnungsmethoden für Umgebungslärm besser über bereits vorliegende Ergebnisse von Untersuchungen nach nationalem Recht zu informieren. U.U. kann ein Lärmportal ins Netz gestellt werden, in welches alle abgeschlossenen Untersuchungen eingestellt werden, z.B. Berechnungen durch den Straßenbaulastträger im Rahmen von Förderprogrammen u.ä., damit so eine größere Transparenz und Relativierung der Daten aus der Lärmkartierung gegeben ist und Synergieeffekte genutzt werden können. Auf Bundes- oder Landesebene sollten Machbarkeit, Kosten und Nutzen sowie die datenschutz- und urheberschutzrechtlichen Aspekte untersucht werden.

Fazit: 1.) Die durch den HTS-Weiterbau eintretende Entlastung muss beobachtet werden. Falls sie sich als nicht ausreichend erweist, muss eine Abfahrt Eichen in Betracht gezogen werden. 2.) Das Optimierungspotenzial im Bereich der Hauptkreuzung soll noch einmal überprüft werden. 3.) Der bestehende Radwege- bzw. Radwanderwegenetzplan soll noch einmal auf seine Aktualität hin geprüft und ggf. verbessert werden. 4.) Es soll geprüft werden, inwieweit ein Bahn-Haltepunkt Buschhütten und ein Bahn-Haltepunkt Kreuztal-Mitte jeweils eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt. *) 5.) Darüber hinaus soll im Rahmen der Verwaltungstätigkeit eine Eigenabschirmung bei Neuplanungen von Gebäuden begünstigt werden. 6.) Die Bevölkerung soll zudem besser über die bestehenden Fördermöglichkeiten für Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Straßen informiert werden. 7.) Hinweis: Die vorgenannten Maßnahmen sind in erster Linie von der Kommune und vom Straßenbaulastträger sowie der Bahn zu leisten. Weitere Maßnahmen sind der Industrie und dem Gesetzgeber vorbehalten. 8.) Bund und Land sollen passiven Schallschutz sowie leisere Reifen und Motoren begünstigen. 9.) Bund und Land sollen Machbarkeit, Kosten und Nutzen sowie datenschutz- und urheberschutzrechtliche Aspekte für ein weiterführendes Umgebungslärmportal untersuchen, in das zur Information von Privaten und Behörden alle bestehenden Untersuchungen zum Umgebungslärm nach nationalem oder später geltendem Recht eingestellt werden, und die Einrichtung eines solchen Portals initiieren. Das würde für größere Transparenz und Relativierung der Daten aus der Lärmkartierung sorgen und Synergieeffekte schaffen.

2.2.2 Lärmschwerpunkt B 508 – Marburger Straße – in den Stadtteilen Kreuztal und Ferndorf

- a) Verkehrsplanung, Raumordnung: Eine entsprechende Planung liegt bereits vor, und zwar die Planung zur Südumgehung (s. Anlage 5). Das Planfeststellungsverfahren soll im Frühjahr 2009 beginnen. Wenn diese Maßnahme umgesetzt wird, so mindert das in Kreuztal und Ferndorf die Belastung auf nur noch prognostizierte 9.100 Kfz hinter der Hauptkreuzung und 7.800 Kfz kurz vor der Einmündung der Südumgehung in die B 508, ohne dass an anderer Stelle bedenkliche Werte erzielt würden. Das ist eine Entlastung um 15.800 Kfz bzw. 11.500 Kfz, also eine Entlastung auf weit weniger als 50 %, und somit deutlich hörbar. Es ist davon auszugehen, dass die Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung dann nicht mehr überschritten werden und unter gesundheitlichen Aspekten ein deutlicher Fortschritt erzielt wird.
- b) Auf die Quelle gerichtete Maßnahmen: Eine Senkung der Geschwindigkeit kommt wegen der Stauproblematik in Kreuztal und dem dadurch verursachten häufigen Verschluss der

Hauptkreuzung voraussichtlich nicht in Frage; der Verkehr soll zügig weitergeleitet werden. Das Optimierungspotenzial zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Bereich der Hauptkreuzung soll mit dem Straßenbaulastträger jedoch vorsorglich noch einmal überprüft werden. Es soll auch vorsorglich gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit eine Geschwindigkeitsreduzierung in Teilen der B 508 eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt, und an welchen Stellen dies ggf. von Vorteil wäre. Bis dahin könnte die Einhaltung der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen durch intensiviertere Maßnahmen verkehrsrechtlicher Art (z.B. Geschwindigkeitskontrollen) kontrolliert und somit befördert werden. Eine entsprechende Anregung wird an die zuständige Behörde weitergeleitet. Außerdem soll gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit ein Linksabbiegeverbot bzw. Linksabbiege- oder Aufstellspuren in Teilen der B 508 wirkungsvolle Maßnahmen im Sinne der Lärminderungsplanung darstellen, und an welchen Stellen dies ggf. von Vorteil wäre, um den Verkehrsfluss zu befördern. Die Fahrbahnoberfläche ist ausgezeichnet instand gehalten. Es soll jedoch vorsorglich gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit eine Fahrbahnverbesserung – Beseitigung der Spurrillen, Ausgleich der Unebenheiten bei Kanaldeckeln, Glättung der Fahrbahndecke zum Bürgersteig hin – eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt. Um die Stauproblematik nicht noch zu verschärfen, sollen Baustellen grundsätzlich möglichst vermieden werden. Der Straßenbelag muss entsprechend lange haltbar sein. Schon aus diesem Grund scheiden lärmmindernde Straßenoberflächen, sog. „Flüsterasphalt“, aus. Sie sind gemäß Tabelle 4 in Abschnitt 4.4.1.1.3 RLS-90 ohnehin erst ab einer Geschwindigkeit von über 60 km/h rechnerisch zu berücksichtigen, innerhalb der Ortslagen also i.d.R. nicht wirklich wirksam. Die Ampelschaltung wurde bereits optimiert. Es soll jedoch gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit ein Abschalten der Ampelanlagen zur Nachtzeit eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt und an welchen Stellen dies ggf. machbar und von Vorteil wäre. Zusätzlich soll gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger und der Firma Hoesch geprüft werden, inwieweit bauliche Maßnahmen für LKW zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses führen können. Weitergehende Maßnahmen sind nicht möglich.

- c) Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung: Die engen bebauten Tallagen lassen eine Verlagerung des Verkehrs bzw. den Bau oder Ausbau von Umgehungsstraßen kaum zu. Die Südumgehung stellt die einzig sinnvolle bekannte Möglichkeit zur Minderung/Verlagerung/Bündelung des Verkehrs – insbesondere des Durchgangsverkehrs – dar. In den Ortslagen von Kreuztal, Ferndorf und Kredenbach besteht die Möglichkeit nicht; hier ist eine Vielzahl von Speditionen und Gewerbebetrieben vorhanden, die von LKW angefahren werden müssen, da eine direkte Bahnanbindung i.d.R. nicht gegeben ist und auch nicht hergestellt werden kann. Dadurch scheidet faktisch auch eine Reduzierung des Schwerlastverkehrs weitgehend aus. Verkehrsmittel mit geringerer Lärmentwicklung scheidet ebenfalls aus, sofern nicht von Seiten der Hersteller Alternativen angeboten und von Seiten des Gesetzgebers Anreize für eine Umstellung gegeben werden. Es käme somit allenfalls noch eine Begünstigung überwiegend nicht motorisierter Verkehrsmittel und des öffentlichen Personennahverkehrs in Betracht. Danach erscheint es sinnvoll, den bestehenden Radwege- bzw. Radwanderwegenetzplan noch einmal auf seine Aktualität hin zu prüfen und ggf. zu verbessern. Dies kann zunächst verwaltungsmäßig geschehen. Bei gravierenden Änderungen sollten dann die verschiedenen Interessenverbände und die politischen Gremien beteiligt werden. Es soll außerdem gemeinsam mit den zuständigen Behörden und Betreiberfirmen geprüft werden, inwieweit ein Bahn-Haltepunkt Buschhütten und ein Bahn-Haltepunkt Kreuztal-Mitte jeweils eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt. *)
- d) Verringerung der Schallübertragung: – siehe Abschnitt 2.2.1 –
- e) Verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize: – siehe Abschnitt 2.2.1 –

Fazit: 1.) Bei allen Maßnahmen zur Planung und zum Bau der Südumgehung, insbesondere bei der Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange, muss dem Nutzen der Südumge-

hung zur Entlastung der Bevölkerung dieses Lärmschwerpunkts die ihm gebührende hohe Wertigkeit beigemessen werden. 2.) Es sollen Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierung, partielles Linksabbiegeverbot, Linksabbiege- oder -aufstellspuren, Abschalten der Ampeln zur Nachtzeit und Fahrbahnverbesserungen im Hinblick auf ihre Wirksamkeit und Durchführbarkeit geprüft werden. 3.) Zusätzlich soll geprüft werden, inwieweit bauliche Maßnahmen für LKW in Höhe Hoesch zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses führen können. Ansonsten: – siehe Abschnitt 2.2.1, dort Nr. 2 ff. –

2.2.3 Lärmschwerpunkt B 508 – Marburger Straße – im Stadtteil Kredenbach

- a) Verkehrsplanung, Raumordnung: Unter Berücksichtigung der HTS-Anbindung an die A 4 wurde für Kredenbach bis zum Jahr 2020 ein DTV von 19.300 Kfz vor der L 729 und 20.200 Kfz nach der L 729 prognostiziert. Mit dem Bau der Südumgehung zur Entlastung Kreuztals und Ferndorfs wird dieser Wert voraussichtlich auf ca. 23.300 bzw. 23.600 Kfz steigen. Durch die Tatsache, dass *selbst* eine Verdopplung des Verkehrsaufkommens aufgrund der physikalischen Gesetze nur soeben hörbar wäre, erscheint die *prognostizierte* Zusatzbelastung für Kredenbach aus immissionsschutzrechtlicher Sicht vertretbar, zumal sie deutlich geringer ist als die gut hörbare Entlastung für Kreuztal und Ferndorf. Hinzu kommt, dass in Kredenbach von der aktuellen und der künftigen Belastung nur wenige schutzwürdige Nutzungen betroffen sind. Aktuell ist von folgender Verbreitung auszugehen: Vom westlichen Ortseingang bis zum Amselweg sind 5 Wohngebäude bzw. 20 Personen betroffen, hinter der Einmündung der Martinshardtstraße 4 Wohngebäude und insgesamt 11 Personen und an der Straße „Altlohe“ 4 Wohngebäude, davon zwei leerstehend, mit insgesamt 8 Personen. Darüber hinaus sind nur Industrie- bzw. Gewerbegebiete betroffen. Eine Ortsumgehung Kredenbach wurde bereits an anderer Stelle diskutiert, ist aber noch nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens.
- b) Auf die Quelle gerichtete Maßnahmen: Eine Senkung der Geschwindigkeit kommt wegen der Stauproblematik in Kreuztal und dem dadurch verursachten häufigen Verschluss der Hauptkreuzung voraussichtlich nicht in Frage; der Verkehr soll zügig weitergeleitet werden. Das Optimierungspotenzial zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Bereich der Hauptkreuzung soll mit dem Straßenbaulastträger jedoch vorsorglich noch einmal überprüft werden. Es soll auch vorsorglich gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit eine Geschwindigkeitsreduzierung in Teilen der B 508 eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt, und an welchen Stellen dies ggf. von Vorteil wäre. Bis dahin könnte die Einhaltung der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen durch intensiviertere Maßnahmen verkehrsrechtlicher Art (z.B. Geschwindigkeitskontrollen) kontrolliert und somit befördert werden. Eine entsprechende Anregung wird an die zuständige Behörde weitergeleitet. Außerdem soll gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit ein Linksabbiegeverbot bzw. Linksabbiege- oder Aufstellspuren in Teilen der B 508 wirkungsvolle Maßnahmen im Sinne der Lärminderungsplanung darstellen, und an welchen Stellen dies ggf. von Vorteil wäre, um den Verkehrsfluss zu befördern. Die Fahrbahnoberfläche ist ausgezeichnet instand gehalten. Es soll jedoch vorsorglich gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit eine Fahrbahnverbesserung – Beseitigung der Spurrillen, Ausgleich der Unebenheiten bei Kanaldeckeln, Glättung der Fahrbahndecke zum Bürgersteig hin – eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt. Um die Stauproblematik nicht noch zu verschärfen, sollen Baustellen grundsätzlich möglichst vermieden werden. Der Straßenbelag muss entsprechend lange haltbar sein. Schon aus diesem Grund scheiden lärmmindernde Straßenoberflächen, sog. „Flüsterasphalt“, aus. Sie sind gemäß Tabelle 4 in Abschnitt 4.4.1.1.3 RLS-90 ohnehin erst ab einer Geschwindigkeit von über 60 km/h rechnerisch zu berücksichtigen, innerhalb der Ortslagen also i.d.R. nicht wirklich wirksam. Die Ampelschaltung wurde bereits optimiert. Es soll jedoch gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit ein Abschalten der Ampelanlagen zur Nachtzeit eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt und an welchen Stellen dies ggf. machbar und von Vorteil wäre. Weitergehende Maßnahmen sind nicht möglich.

- c) Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung: Die engen bebauten Tallagen lassen eine Verlagerung des Verkehrs bzw. den Bau oder Ausbau von Umgehungsstraßen kaum zu. Die Südumgehung stellt die einzig sinnvolle bekannte Möglichkeit zur Minderung/Verlagerung/Bündelung des Verkehrs – insbesondere des Durchgangsverkehrs – dar. Ob eine Südumgehung Kredenbach – ggf. im Rahmen höherrangiger Verkehrsplanungen – tatsächlich realisiert werden kann, kann an dieser Stelle nicht abschließend beurteilt werden. In den Ortslagen von Kreuztal, Ferndorf und Kredenbach besteht die Möglichkeit nicht; hier ist eine Vielzahl von Speditionen und Gewerbebetrieben vorhanden, die von LKW angefahren werden müssen, da eine direkte Bahnanbindung i.d.R. nicht gegeben ist und auch nicht hergestellt werden kann. Dadurch scheidet faktisch auch eine Reduzierung des Schwerlastverkehrs weitgehend aus. Verkehrsmittel mit geringerer Lärmentwicklung scheiden ebenfalls aus, sofern nicht von Seiten der Hersteller Alternativen angeboten und von Seiten des Gesetzgebers Anreize für eine Umstellung gegeben werden. Es käme somit allenfalls noch eine Begünstigung überwiegend nicht motorisierter Verkehrsmittel und des öffentlichen Personennahverkehrs in Betracht. Danach erscheint es sinnvoll, den bestehenden Radwege- bzw. Radwanderwegenetzplan noch einmal auf seine Aktualität hin zu prüfen und ggf. zu verbessern. Dies kann zunächst verwaltungsintern geschehen. Bei gravierenden Änderungen sollten dann die verschiedenen Interessenverbände und die politischen Gremien beteiligt werden. Es soll außerdem gemeinsam mit den zuständigen Behörden und Betreiberfirmen geprüft werden, inwieweit ein Bahn-Haltepunkt Buschhütten und ein Bahn-Haltepunkt Kreuztal-Mitte jeweils eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt. *)
- d) Verringerung der Schallübertragung: – siehe Abschnitt 2.2.1 –
- e) Verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize: – siehe Abschnitt 2.2.1 –

Fazit: 1.) Im Falle einer Realisierung der Südumgehung Kreuztal soll die Umsetzbarkeit für eine Südumgehung von Kredenbach geprüft werden. 2.) Es sollen Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierung, partielles Linksabbiegeverbot, Linksabbiege- oder -aufstellspuren, Abschalten der Ampeln zur Nachtzeit und Fahrbahnverbesserungen im Hinblick auf ihre Wirksamkeit und Durchführbarkeit geprüft werden. Ansonsten: – siehe Abschnitt 2.2.1, dort Nr. 2 ff. –

2.2.4 Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zum Schutz ruhiger Gebiete

Ruhige Gebiete auf dem Land zeichnen sich durch die Abwesenheit von Lärmquellen wie Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm aus. Eine Festlegung dieser Gebiete zum vorsorgenden Lärmschutz erfolgt daher an Hand von Schätzungen und Erfahrungswerten. Dafür können zum Beispiel die Ausweisungen von Ruhe- und Naherholungsbereichen oder von Biotopverbundachsen aus der Landschaftsplanung herangezogen werden. Auch auf Kreuztaler Stadtgebiet ließe sich eine Vielzahl ruhiger Bereiche ermitteln. Allerdings ist die Verkehrsplanung für Kreuztal bis auf die Südumgehung weitgehend abgeschlossen. Ruhige Bereiche, für die im Rahmen der Verkehrsentwicklung eine Gefährdung bestünde, werden daher nicht gesehen. Es erübrigt sich insoweit eine entsprechende Festsetzung.

2.2.5 Langfristige Strategie der Lärminderung

Die zentrale Lage im Kreuzungsbereich zweier Talzüge mit prägenden Gewässern, zweier Eisenbahnstrecken und zweier Hauptverkehrsverbindungen in Verbindung mit einer dichten Bebauung und einer bewegten Topographie lässt langfristige Strategien der Lärminderung für Kreuztal größtenteils ins Leere laufen. Eine Vielzahl theoretisch in Erwägung zu ziehender Maßnahmen lässt sich definitiv nicht umsetzen. Die Auswirkungen des HTS-Weiterbaus zur A 4 müssen sehr genau beobachtet werden. Die Südumgehung sollte möglichst forciert werden; auch hier werden ggf. die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen in den betroffenen Lärmschwerpunkten genau beobachtet. Ansonsten soll die Information der Bevölke-

rung im Hinblick auf mögliche Maßnahmen zum Schutz gegen Umgebungslärm verbessert werden, und es muss für weitergehende Transparenz gesorgt werden.

3 Durchführung der Maßnahmen

3.1 Bemerkungen

Die Aussagen der Lärmkartierung lassen sich leider nicht unmittelbar auf deutsches Recht, deutsche Grenzwerte und deutsche Förderrichtlinien übertragen, da sie auf andere Art und Weise berechnet werden, andere Begriffsinhalte haben und, gemessen an den deutschen Beurteilungsgrundlagen, eher wenig stringent sind. Die Lärmkartierung kann also nur eine ungefähre Abschätzung für die Notwendigkeit und Förderfähigkeit von Schallschutzmaßnahmen liefern. Es sind i.d.R. noch weitere Berechnungen erforderlich.

Diese Lärmaktionsplanung darf dementsprechend nicht als ein Instrument missverstanden werden, das alle Konflikte detailliert und zufriedenstellend lösen kann. Sie zwingt zu einer umfassenden und intensiven Auseinandersetzung mit dem Thema Umgebungslärm für das gesamte Gemeindegebiet, bietet aber keine eigene Rechtsgrundlage zur Durchführung von Maßnahmen. Sie verweist hierfür auf nationales Recht, allerdings ohne die auf dieser Basis notwendigen relevanten Informationen für die Umsetzung geeigneter Maßnahmen zu liefern.

Die Lärmaktionsplanung nach der Umgebungslärmrichtlinie bleibt daher teilweise noch im Unverbindlichen. Sie bringt gegenüber dem geltenden deutschen Umweltrecht wenig neue Erkenntnisse und wenig Nutzen.

Zwar sind gemäß Ziffer 11 des Lärmaktionsplanungserlasses Maßnahmen aufgrund eines Lärmaktionsplanes „durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz [Bundes-immissionsschutzgesetz] oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen.“ Diese Bindungswirkung tritt aber nur ein, wenn die jeweilige Maßnahme im Benehmen mit dem jeweils zuständigen Träger öffentlicher Belange erfolgt ist. Eine Berücksichtigung in anderen fachgesetzlichen Planungen oder eine Verpflichtung zur Durchführung und Finanzierung von Maßnahmen kann ansonsten aus der Lärmaktionsplanung nicht abgeleitet werden. Die Kommune ihrerseits ist dazu verpflichtet, eine von ihr beschlossene Lärmaktionsplanung in ihren Planungen und im täglichen Verwaltungshandeln zu berücksichtigen.

Insbesondere in einer Situation wie derjenigen der Stadt Kreuztal ergeben sich leider wenig Möglichkeiten zu einer wirklichen Verbesserung der Verhältnisse. Das sollte all jenen bewusst sein, die aufgrund ihrer persönlichen Lage und dem täglichen Erleben von Umgebungslärm große Hoffnungen in die Lärmaktionsplanung setzen.

Es ist aber davon auszugehen, dass im Zuge einer weiteren Harmonisierung von Berechnungsverfahren und Grenzwerten auf EU-Ebene die vorgeschriebene Weiterführung der Lärmaktionsplanung zunehmend konkreter und nutzbringender verlaufen kann, und es besteht Grund zu der Annahme, dass Industrie und Gesetzgeber nunmehr das Ihre tun werden, um durch leisere Motoren, Reifen u.ä. das Lärmaufkommen wirkungsvoll bereits an der Quelle zu vermindern.

3.2 Finanzielle Informationen

Die Finanzierung der hier empfohlenen Maßnahmen erfolgt in erster Linie durch Bund und Land. Das bezieht sich auf die geltenden Förderprogramme für den Lärmschutz an bestehenden Straßen und auf allgemeine Vorschläge bezüglich des weiterführenden Umgebungs-

lärmportals. Letzteres wird als Vorschlag an Bund und Land gerichtet; Durchführbarkeit und Finanzierbarkeit müssen dort geklärt werden; beide Punkte können diesseits auch nicht annähernd abgeschätzt werden. Die schlechte Haushaltslage der Kommune verbietet es, zusätzliche eigene Förderprogramme aufzulegen.

3.3 Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung (Qualitätssicherung)

2012 müssen die Lärmkarten überprüft und ggf. überarbeitet werden. Die dann festzustellenden Veränderungen gegenüber der Situation zum jetzigen Stand geben Aufschluss über die Wirksamkeit der Maßnahmen. Sollten die Ziele dann nicht erreicht sein, wird ein weitergehender Aktionsplan erstellt. Die unten stehende Maßnahmenliste ist bis dahin abzuarbeiten und zu bewerten.

Hinweis 1

Eine relevante und vor allem rechnerisch nachvollziehbare Verbesserung der Lärmsituation im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie kann in erster Linie durch eine Verringerung des Verkehrsaufkommens oder durch aktive Schallschutzmaßnahmen erreicht werden. Das Verkehrsaufkommen kann hier nur durch die Südumgehung und ansonsten wenig beeinflusst werden, und aktive Schallschutzmaßnahmen sind in den derzeit untersuchten Bereichen nicht durchführbar.

Manche der nachstehend genannten Maßnahmen können allenfalls zur Verstetigung des Verkehrsflusses beitragen. Sie mögen damit faktisch einen gewissen Nutzen bringen. Aber nach den derzeitigen vorläufigen Berechnungsmethoden, welche für die 1. Stufe der Lärmaktionsplanung anzuwenden sind, können sie nicht entsprechend bewertet werden, denn Ampelzuschläge, Stauzuschläge und dergl. fließen in die Berechnung nicht mit ein. Es ist insoweit fraglich, ob es sich bei diesen vorgeschlagenen Maßnahmen formal überhaupt um wirksame oder geeignete Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung handeln kann. Eine Verpflichtung zur Untersuchung oder Durchführung kann zumindest nicht abgeleitet werden.

Allerdings würde eine derart formale Abhandlung der Anregungen dem Sinn der Lärmaktionsplanung zuwiderlaufen. Auch wenn die vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen dieser Planung voraussichtlich keinen rechnerisch darstellbaren Nutzen haben werden, sollen sie einer gewissenhaften Prüfung unterzogen und auch unter dem Kostenaspekt abgewogen werden. In Ermangelung eines anderen geeigneten Verfahrens ist die Lärmaktionsplanung zunächst ein geeigneter Rahmen für diese Überlegungen.

Sollte sich zeigen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen für die Lärmaktionsplanung praktisch in jeder Hinsicht ungeeignet sind, muss von ihrer Realisierung Abstand genommen werden. Ansonsten könnten sie in den nächsten Jahren weiterverfolgt werden. In der nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung werden die Ergebnisse der anstehenden Prüfungen dokumentiert.

Hinweis 2

Der Rat der Stadt Kreuztal hat bereits in seiner Sitzung am 15.02.2007 folgenden Beschluss gefasst:

„Der Rat der Stadt Kreuztal spricht sich ausdrücklich für eine schnelle Realisierung der B 508 neu (Südumgehung) aus. Die Forderung nach einem ca. 400 Meter langen Tunnel wurde aufgegeben. Insofern wird der Ratsbeschluss vom 29.04.1999 sowie nachfolgende Positionierungen des Rates zur Tunnellösung aufgegeben. Eine konkrete Stellungnahme wird an-

lässlich des offiziellen Planfeststellungsverfahrens abgegeben. In diesem Zusammenhang soll auch noch einmal die Anlage der gewünschten Grünbrücken geprüft werden.“

Gerade auch nach den Ergebnissen der Lärmaktionsplanung besteht kein Anlass, von dem damaligen Beschluss abzurücken. In der aktuellen Maßnahmenliste ist die Südumgehung nicht aufgeführt, weil die Planungen bereits bestehen und in Kürze das Planfeststellungsverfahren dazu eingeleitet wird. Es besteht insoweit für die Stadt Kreuztal kein Handlungsbedarf.

Maßnahmenliste aus der Lärmaktionsplanung, Stufe 1

Maßnahmen aus Beteiligungsverfahren und Abwägung

- 1.) Es soll vorsorglich gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger (Landesbetrieb Straßen NRW) geprüft werden, inwieweit entgegen den bisherigen Erkenntnissen möglicherweise doch noch Optimierungspotenzial zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Bereich der Hauptkreuzung besteht und ob dies eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellen würde.
- 2.) Es soll gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit Maßnahmen zur Fahrbahnverbesserung – Beseitigung der Spurrillen, Ausgleich der Unebenheiten bei Kanaldeckeln, Glättung der Fahrbahndecke zum Bürgersteig hin – (Landesbetrieb Straßen NRW) für die B 508 wirkungsvolle Maßnahmen im Sinne der Lärminderungsplanung darstellen und an welchen Stellen dies ggf. von Vorteil wäre.
- 3.) Es soll gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit eine Geschwindigkeitsreduzierung in Teilen der B 508 eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt und an welchen Stellen dies ggf. von Vorteil wäre. Die Anregung, die Einhaltung der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Maßnahmen verkehrsrechtlicher Art (z.B. Geschwindigkeitskontrollen) zu kontrollieren und somit zu befördern, wird an die zuständige Behörde weitergeleitet.
- 4.) Es soll gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit ein Abschalten aller Ampelanlagen an der B 508 in der Zeit von 23.00 – 5.00 Uhr eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt und an welchen Stellen dies machbar und ggf. von Vorteil wäre.
- 5.) Es soll gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit ein Linksabbiegeverbot bzw. Linksabbiege- oder -aufstellspuren jeweils in Teilen der B 508 wirkungsvolle Maßnahmen im Sinne der Lärminderungsplanung darstellen und an welchen Stellen dies ggf. machbar bzw. von Vorteil wäre. Gleiches gilt für ein Rechtsabbiegeverbot zur Vermeidung von Umfahrvverkehr z.B. auf der Ferndorfer Straße.
- 6.) Es soll gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, ob eine Trennung von Fuß- und Radwegen an der B 508 eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt und an welchen Stellen dies ggf. machbar bzw. von Vorteil wäre. Der bestehende Radwege- bzw. Radwanderwegenetzplan für Kreuztal soll noch einmal auf seine Aktualität hin geprüft und ggf. verbessert werden, und zwar zunächst verwaltungsintern, bei gravierenden Änderungen aber unter Beteiligung der verschiedenen Interessenverbände und politischen Gremien. Bei einem Ausbau des Radwegenetzes, z.B. bei Überschneidungen von Wirtschafts- und Radwegen, soll eine Abstimmung zwischen den Beteiligten erfolgen. Der Ausbau vorhandener Radwege bringt u.U. Eingriffe in Natur und Landschaft mit sich und soll daher mit der Unteren Landschaftsbehörde abgestimmt werden.
- 7.) Es soll gemeinsam mit den zuständigen Behörden und Betreiberfirmen geprüft werden, inwieweit ein Bahn-Haltepunkt Buschhütten und ein Bahn-Haltepunkt Kreuztal-Mitte jeweils eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt.
*) Die Einrichtung eines Bahn-Haltepunktes Buschhütten bringt u.U. Eingriffe in Natur und Landschaft mit sich und soll daher mit der Unteren Landschaftsbehörde abgestimmt werden.

- 8.) Es soll gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger und der Fa. Hoesch geprüft werden, inwieweit bauliche Maßnahmen für die LKW, welche die Firma anfahren, zur einer Verbesserung des Verkehrsflusses führen können und eine praktisch geeignete Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellen (z.B. Ausweichspur für LKW o.ä.).

Sonstige Maßnahmen

- 1.) Falls die Entlastung durch den Anschluss der HTS an die A 4 sich als nicht ausreichend erweist, ist zu prüfen, ob die seinerzeit im Verfahren verworfene Abfahrt Eichen Entlastung bringen könnte und ggf. ob sie sich trotz der eigentumsrechtlich, finanziell und topographisch bedingten Schwierigkeiten umsetzen lässt. Falls sinnvoll und möglich, wäre eine entsprechende Planung einzuleiten.
- 2.) Im Verwaltungshandeln, bezogen auf Bautätigkeit und Grundstücksverkäufe, soll – je nach Erfordernis – entweder eine Empfehlung zur Untersuchung des Lärms und zur Durchführung von Schutzmaßnahmen erfolgen oder eine Verpflichtung zu entsprechenden Nachweisen. Die Information der Bevölkerung über bestehende Förderprogramme für passive Schallschutzmaßnahmen und die Information von Privaten und Behörden über bereits bestehende Untersuchungsergebnisse soll gezielt verbessert werden.
- 3.) Im Falle einer Realisierung der Südumgehung Kreuztal soll die Umsetzbarkeit für eine Südumgehung von Kredenbach geprüft werden.
- 4.) Wichtig wäre eine weitergehende Begünstigung von passiven Schallschutzmaßnahmen, die ja in wesentlichen Teilen bereits durch entsprechende Förderprogramme u.ä. gegeben ist, und zum anderen die Begünstigung leiserer Reifen und Motoren. Sowohl im Hinblick auf die Zuständigkeiten als auch unter Berücksichtigung der schwierigen finanziellen Situation der Kommunen müssten solche Maßnahmen zumindest auf Landes- oder Bundesebene angesiedelt sein. Eine entsprechende Anregung wird an das Land und den Bund übermittelt.
- 5.) Darüber hinaus erscheint es angebracht, Private und Behörden zumindest bis zur endgültigen EU-weiten Harmonisierung der Berechnungsmethoden für Umgebungslärm besser über bereits vorliegende Ergebnisse von Untersuchungen nach nationalem Recht zu informieren. U.U. kann ein Lärmportal ins Netz gestellt werden, in welches alle abgeschlossenen Untersuchungen eingestellt werden, z.B. Berechnungen durch den Straßenbaulastträger im Rahmen von Förderprogrammen u.ä., damit so eine größere Transparenz und Relativierung der Daten aus der Lärmkartierung gegeben ist und Synergieeffekte genutzt werden können. Auf Bundes- oder Landesebene sollten Machbarkeit, Kosten und Nutzen sowie die datenschutz- und urheberschutzrechtlichen Aspekte untersucht werden. Eine entsprechende Anregung wird an das Land und den Bund übermittelt.

3.4 Erwartete Auswirkungen

Es ist davon auszugehen, dass sich insbesondere der HTS-Anschluss an die A 4 und ggf. auch die Südumgehung auf die Lärmsituation deutlich positiv auswirken. Durch beide Maßnahmen käme es jedenfalls zu einer mehr oder weniger deutlichen Entlastung auch der Außenwohnbereiche. Ansonsten kann eine Entlastung nur durch passive Schutzmaßnahmen und nur innerhalb der Gebäude erzielt werden. Dieser Effekt ist allerdings abhängig von einer guten Informations- und Förderstrategie. Über die Größe der Pegelminderungen durch die o.g. Straßenplanungen bzw. die Reduzierung der Zahl der Betroffenen kann aufgrund der unterschiedlichen nationalen bzw. europaweiten Berechnungsverfahren derzeit noch keine verlässliche Aussage getroffen werden. Das Gleiche gilt für die Größe der Pegelminderung und die Reduzierung der Zahl der Betroffenen durch passive Schallschutzmaßnahmen.

4 Beteiligungsverfahren

4.1 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Der Infrastruktur- und Umweltausschuss fasste am 20.10.2008 den Entwurfs- und Auslegungsbeschluss für die 1. Stufe der Lärmaktionsplanung im Stadtgebiet Kreuztal. Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte nach entsprechender amtlicher Bekanntmachung in der Tagespresse am 25.10.2008 vom 27.10. 2008 bis zum 21.11.2008, und zwar sowohl durch öffentliche Auslegung der Unterlagen im Rathaus als auch durch Bereitstellung der Unterlagen im Internet auf der Homepage der Stadt Kreuztal. Generell konnten Stellungnahmen im Rathaus zu Protokoll gegeben oder der Stadt Kreuztal als Papierpost bzw. per E-Mail zugeleitet werden. Einige Bürgerinnen und Bürger haben die Gelegenheit zur Stellungnahme genutzt.

Fristgerecht vorgebrachte Stellungnahmen mussten in die Abwägung der zu berücksichtigenden Belange eingestellt werden. Es erfolgte ein Abwägungsprozess der unterschiedlichen Belange ähnlich demjenigen, wie er für Bauleitplanverfahren bekannt ist. Anders als in der Bauleitplanung müssen im Lärmaktionsplan sowohl das Verfahren zur Einbeziehung der Öffentlichkeit als auch die Ergebnisse der Öffentlichkeitsmitwirkung beschrieben werden. Die Protokolle sind als Anlage beizufügen. Die Stellungnahmen der Bürgerschaft sowie die Abwägungsvorschläge dazu wurden dieser Lärmaktionsplanung – wo nötig anonymisiert – gemeinsam mit den Bekanntmachungen als Anlage 7 beigefügt.

4.2 Information und Mitwirkung der betroffenen Behörden und Träger öffentlicher Belange

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 22.10.2008 um Stellungnahme zur Planung gebeten. In das Anschreiben waren u.a. auch die Fragen aufgenommen worden, die in der Ausschusssitzung am 20.10.2008 diskutiert worden waren. Generell konnten Stellungnahmen im Rathaus zu Protokoll gegeben oder der Stadt Kreuztal als Papierpost bzw. per E-Mail zugeleitet werden. Einige Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange haben die Gelegenheit zur Stellungnahme genutzt.

Fristgerecht vorgebrachte Stellungnahmen mussten in die Abwägung der zu berücksichtigenden Belange eingestellt werden. Es erfolgte ein Abwägungsprozess der unterschiedlichen Belange ähnlich demjenigen, wie er für Bauleitplanverfahren bekannt ist. Anders als in der Bauleitplanung müssen im Lärmaktionsplan sowohl das Verfahren zur Einbeziehung der Öffentlichkeit als auch die Ergebnisse der Öffentlichkeitsmitwirkung beschrieben werden. Die Protokolle sind als Anlage beizufügen. Die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die Abwägungsvorschläge dazu wurden dieser Lärmaktionsplanung gemeinsam mit dem entsprechenden Anschreiben als Anlage 7 beigefügt.

– Ende Aktionsplan Kreuztal gemäß Vorlage zur Ratssitzung am 2008-12-18 –

5 Ratsbeschluss vom 18.12.2008 mit inhaltlicher Ergänzung

Der Rat der Stadt Kreuztal hat in seiner Sitzung am 18.12.2008 die nachstehenden Beschlüsse gefasst:

I.) Abwägung

„Auf Empfehlung des Infrastruktur- und Umweltausschusses beschließt der Rat über die zur Beteiligung der Öffentlichkeit und zur Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange vorgebrachten Anregungen entsprechend den Abwägungsvorschlägen der Verwaltung, soweit sie im Abstimmungsverhalten des Infrastruktur- und Umweltausschusses zum Tragen gekommen sind [siehe Anlage 7 zur Lärmaktionsplanung der Stufe 1 für die Stadt Kreuztal, Stand 18.12.2008].

Weiter wird einstimmig entschieden, die Anregung von FV Hoppe-Hoffmann bezüglich der Bahnhaltunkte Eichen und Littfeld aufzunehmen.“ *)

II.) Beschluss im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB

„Weiter beschließt der Rat auf Empfehlung des Infrastruktur- und Umweltausschusses den vorliegenden Entwurf zur Lärmaktionsplanung der Stufe 1 für die Stadt Kreuztal, Stand 18.12.2008, als Konzept im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB, welches bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen ist und auch ansonsten der politischen Arbeit und dem Verwaltungshandeln zu Grunde zu legen ist.

Der sich aus der Abwägung insgesamt ergebende Prüfkatalog (Seite 16 und 17 der Lärmaktionsplanung) wird mit den zuständigen Stellen abgearbeitet. Die Ergebnisse dieser Prüfung werden, ggf. gemeinsam mit den notwendigen Kosten-Nutzen-Analysen, in die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung eingestellt, sofern nicht vorher schon eine Umsetzung geeigneter Maßnahmen vorgenommen wird.“

) Erläuterung: Es soll gemeinsam mit den zuständigen Behörden und Betreiberfirmen geprüft werden, inwieweit eine regelmäßige und ständige Bedienung der Bahnhaltunkte Eichen und Littfeld eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderung darstellen kann. Die mit „)“ gekennzeichneten Textstellen auf den Seiten 9 (unten), 10 (Mitte), 11 (unten), 13. (Mitte) und 16 (unten) werden durch diesen Beschluss inhaltlich ergänzt.

– Ende Aktionsplan Kreuztal gemäß Beschluss des Rates am 2008-12-18 –

Empfehlungen zur weiteren Lektüre:

- 1.) Broschüre „Besser leben mit weniger Lärm“ des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNLV)⁹
- 2.) Broschüre „Lärmschutz in Nordrhein-Westfalen“ des MUNLV¹⁰

⁹ Erhältlich bei der Stadt Kreuztal oder infoservice@munlv.nrw.de bzw. Fon 0211/4566-666

¹⁰ Erhältlich bei der Stadt Kreuztal oder infoservice@munlv.nrw.de bzw. Fon 0211/4566-666