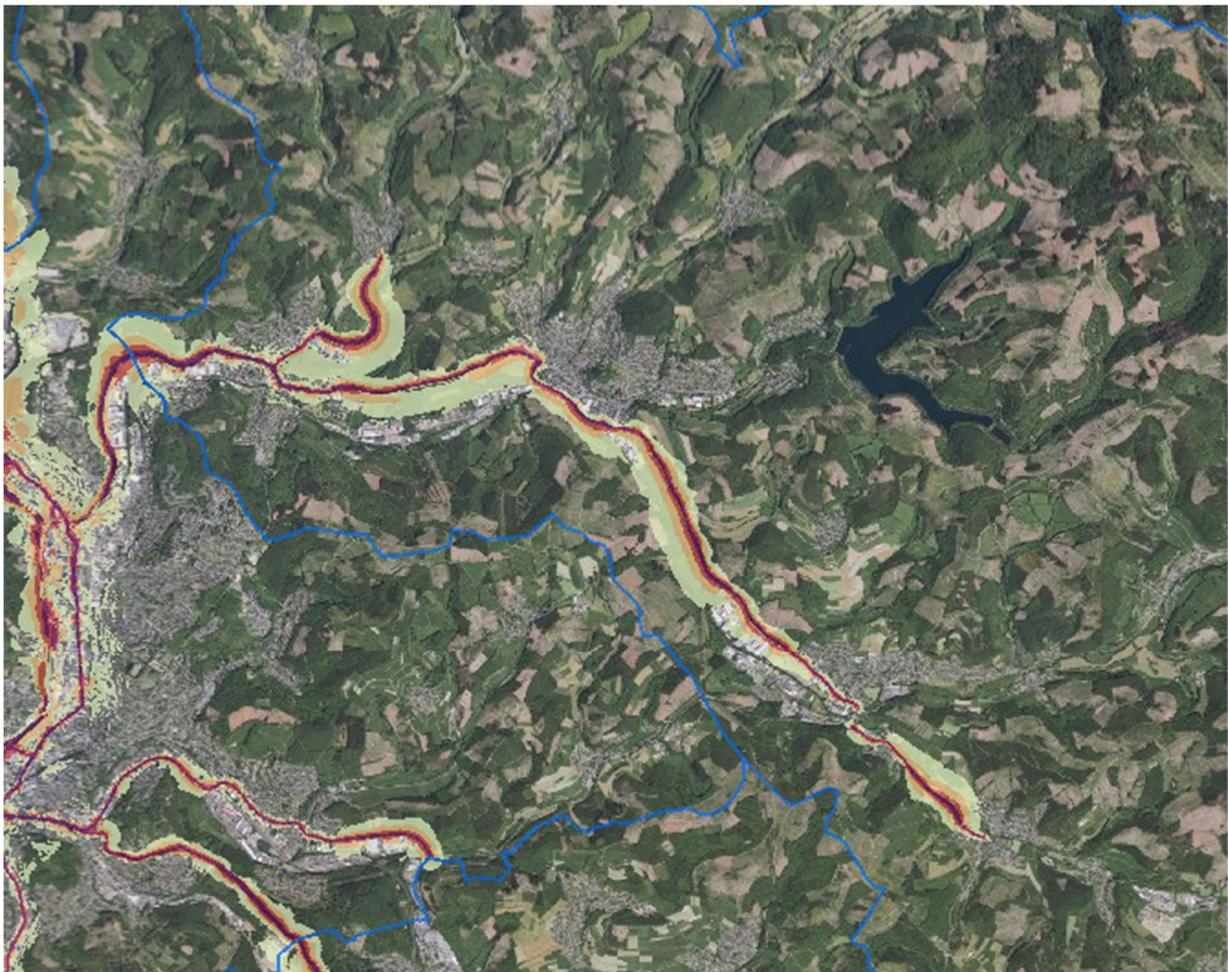


Lärmaktionsplan Stufe 4 der Stadt Netphen

Entwurf Stand: 23.01.2024



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	4
1.1 Rechtliche Grundlagen und allgemeine Informationen	4
1.1.1 EU-Umgebungslärmrichtlinie	4
1.1.2 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)	4
1.1.3 Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV).....	4
1.1.4 Runderlass Nordrhein-Westfalen (NRW) zur Lärmaktionsplanung	5
1.1.5 LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung	5
1.2 Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung.....	5
1.3 Geltende Grenzwerte	6
2. Bisherige Lärmaktionsplanung der Stadt Netphen	6
2.1 Lärmaktionsplan Stufe 1.....	6
2.2 Lärmaktionsplan Stufe 2.....	6
2.3 Lärmaktionsplan Stufe 3/Update Stufen 1 und 2.....	6
3. Lärmaktionsplan Stufe 4 der Stadt Netphen	7
3.1 Rechtliche Grundlagen und allgemeine Informationen	7
3.2 Änderungen der Berechnungsverfahren.....	7
3.3 Analyse der Betroffenheit	8
3.4 Gesundheitliche Auswirkungen.....	9
3.5 Beschreibung der Teilbereiche des Lärmaktionsplanes Stufe 4.....	10
3.5.1 Netphen-2024-B 62 – Ortsdurchfahrt Dreis-Tiefenbach bis Kreisverkehr Netphen	10
3.5.2 Netphen-2024-L 728.....	11
3.5.3 Netphen-2024-L 729.....	12
3.6 Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung.....	13
3.6.1 Vermeiden und Reduzieren des motorisierten Individualverkehrs (MIV)	13
3.6.2 Auslagerung von (Schwer-)Verkehr.....	15
3.6.3 Beeinflussung des Fahrverlaufs.....	15
3.6.4 Belagsanierung/Asphaltdecke, offenporiger Asphalt (v > 50 km/h)	16
3.6.5 Aktiver Schallschutz.....	16
3.6.6 Passiver Schallschutz	17
3.6.5 Städtebauliche Maßnahmen	17
3.6.7 Ruhige Gebiete	20
4. Öffentlichkeitsbeteiligung	21
5. Schlussfolgerung.....	22

6. Anlagen.....	24
6.1 Informationen zur Lärmwahrnehmung.....	24
6.2 Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Netphen vom 06.07.2023	24
6.3 Lärmkarten Stufe 4 der Lärmaktionsplanung für $L_{den} > 70$ db (A)	27
6.3.1 Lärmkarte 24h-Pegel (L_{den}) Im Bruch/Siegstraße (B 62)	27
6.3.2 Lärmkarte 24h-Pegel (L_{den}) Ortsmitte Dreis-Tiefenbach bis Ortseingang Eckmannshausen (L 728).....	28
6.3.3 Lärmkarte 24h-Pegel (L_{den}) Siegstraße bis Kreisverkehr Netphen (B 62)	28
6.3.4 Lärmkarte 24h-Pegel (L_{den}) Umgehungsstraße Netphen bis Weiherdamm Deuz (L 729)	29
6.3.5 Lärmkarte 24h-Pegel (L_{den}) Deuz bis Ortsmitte Salchendorf (L 729)	29
6.4 Lärmkarten Stufe 4 der Lärmaktionsplanung für $L_{night} > 60$ dB (A).....	30
6.4.1 Lärmkarte Nachtpegel (L_{night}) Im Bruch/Siegstraße (B 62)	30
6.4.2 Lärmkarte Nachtpegel (L_{night}) Ortsmitte Dreis-Tiefenbach bis Ortseingang Eckmannshausen (L 728).....	31
6.4.3 Lärmkarte Nachtpegel (L_{night}) Siegstraße bis Kreisverkehr Netphen (B 62).....	31
6.4.4 Lärmkarte Nachtpegel (L_{night}) Umgehungsstraße Netphen bis Weiherdamm Deuz (L 729). 32	
6.4.5 Lärmkarte Nachtpegel (L_{night}) Deuz bis Ortsmitte Salchendorf (L 729).....	32
6.5 Variantenberechnung.....	33
6.5.1 Variantenrechnung B 62 Dreis-Tiefenbach West	33
6.5.2 Variantenrechnung L 729 Deuz Altenheim	34
6.5.3 Variantenrechnung L 729 Deuz-Salchendorf.....	36

Einsichtnahme in die gesetzlichen Grundlagen und sonstigen Vorschriften:

Die der Planung zugrunde liegenden Vorschriften (Gesetze, Verordnungen, Erlasse, DIN-Vorschriften, etc.) können während der Dienststunden bei der Stadtverwaltung Netphen im Fachbereich Ordnung und Bürgerbüro im Rathaus, Amtsstraße 2 + 6, 57250 Netphen, eingesehen werden.

1. Einleitung

1.1 Rechtliche Grundlagen und allgemeine Informationen

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG verpflichtet die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union, Lärmkarten und Lärmaktionspläne für Hauptstrecken des Straßen- und Schienenverkehrs, für Großflughäfen und Ballungsräume zu erstellen und regelmäßig fortzuschreiben. Die rechtlichen Grundlagen für eine Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht erfolgen im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und in der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchG).

1.1.1 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) wurde am 25. Juni 2002 vom europäischen Parlament und dem Rat der europäischen Union erlassen. Ziel der Richtlinie ist die Festlegung eines gemeinsamen Konzeptes, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigung durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder zu mindern.

Die Richtlinie verfolgt zwei Ansätze, um diese Ziele zu erreichen:

- Immissionsbezogener Ansatz
 - Alle EU-Mitgliedsstaaten erstellen anhand gleicher Bewertungsmethoden zur Erfassung und Darstellung der Lärmbelastung strategische Lärmkarten für die verschiedenen Lärmquellen. Die Öffentlichkeit wird über den Umgebungslärm und seine Auswirkungen informiert. Basierend auf den Lärmkarten werden Aktionspläne zur Vermeidung und Verminderung der Lärmbelastung unter Mitwirkung der Öffentlichkeit erstellt. "Ruhige Gebiete" werden festgelegt, um diese vor einer Zunahme von Lärm zu schützen.
- Emissionsbezogener Ansatz
 - Die Mitgliedstaaten teilen die Ergebnisse der Lärmkartierung und Aktionsplanung der EU mit. Die EU entscheidet auf dieser Grundlage, ob das europäische Recht zur Lärminderung an der Quelle, das heißt für Straßen- und Schienenfahrzeuge, Flugzeuge sowie Geräte und Maschinen weiter entwickelt werden soll.

1.1.2 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)

Die Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie in Bundesrecht erfolgte durch die Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 24. Juni 2005 und Erlass der Verordnung über die Lärmkartierung vom 06. März 2006 (34. BImSchV).

Der sechste Teil des BImSchG beinhaltet die Lärminderungsplanung. Die Paragraphen 47 a bis f des BImSchG umfassen Regelungen zum Anwendungsbereich, zu den Begriffsbestimmungen, zu den Lärmkarten, zu den Lärmaktionsplänen, zu den zuständigen Behörden und zur Ermächtigung des Erlasses von Rechtsverordnungen.

1.1.3 Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)

Die 34. BImSchV gilt für die Kartierung von Umgebungslärm. Sie konkretisiert die Anforderungen an Lärmkarten nach § 47 c BImSchG.

1.1.4 Runderlass Nordrhein-Westfalen (NRW) zur Lärmaktionsplanung

Der Erlass zur Lärmaktionsplanung ermöglicht eine einheitliche Auslegung und Durchführung der Lärmaktionsplanung gemäß § 47d BImSchG im Land NRW und unterstützt die Kommunen bei ihren Arbeiten. Das Umweltministerium NRW hat den Erlass am 06. Februar 2008 veröffentlicht.

1.1.5 LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung

Die Bund-/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionschutz (LAI) hat Hinweise zur Lärmaktionsplanung erarbeitet. Die LAI-Hinweise sollen die zuständigen Behörden bei der Lärmaktionsplanung nach § 47d BImSchG und der EU-Umgebungslärmrichtlinie unterstützen. Ziel ist es, die wesentlichen Arbeitsschritte von der Prüfung der Notwendigkeit bis zur Umsetzung geeigneter Maßnahmen aufzuzeigen. Die dritte Aktualisierung der LAI-Hinweise für die 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde am 19.09.2022 veröffentlicht.

1.2 Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung

Die Belastung durch Umgebungslärm ist nach Bewertungsmethoden zu ermitteln und darzustellen, die für alle Mitgliedstaaten vergleichbar sind. In Nordrhein-Westfalen sind die Städte und Gemeinden für die Lärmkartierung zuständig. Handelt es sich um Lärm des Schienenverkehrs auf Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes, wird dieser vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) kartiert. Die Gemeinden werden bei der Berechnung der Lärmkarten durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW) unterstützt. Das LANUV NRW betreibt eine moderne Lärmdatenbank mit den notwendigen Daten für die Lärmkartierung und berechnet die Lärmkarten. Für die Lärmaktionsplanung sind die Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen zuständig.

In der **1. Stufe** der Umsetzung wurden Lärmkarten und anschließend Lärmaktionspläne erstellt für

- Ballungsräume > 250.000 Einwohner,
- Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio. Kfz/Jahr,
- Haupteisenbahnstrecken > 60.000 Züge/Jahr und
- Großflughäfen.

In der **2. Stufe** und **3. Stufe** der Umsetzung wurden Lärmkarten und anschließend Lärmaktionspläne erstellt für

- Ballungsräume > 100.000 Einwohner,
- Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Kfz/Jahr,
- Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/Jahr und
- Großflughäfen.

Auch im Rahmen der nun anstehenden **4. Stufe** der Umsetzung wurden Lärmkarten erzeugt, aufgrund derer Lärmaktionspläne für

- Ballungsräume > 100.000 Einwohner,
- Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Kfz/Jahr,
- Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/Jahr und
- Großflughäfen

zu erstellen sind.

1.3 Geltende Grenzwerte

Für Lärmaktionspläne nach deutschem Recht gibt es noch keine Grenz- oder Auslösewerte, bei deren Überschreitung Aktionen zwingend vorgeschrieben werden. Empfehlungen und Anregungen für die Verringerung von Lärmimmissionen werden gegeben.

Lärmaktionspläne sind aufzustellen, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu regeln. Lärmprobleme in diesem Sinne liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{den} von 70 dB(A) (L_{den} = day, evening, night, 24 Stunden-Wert) oder ein L_{night} von 60 dB (L_{night} = Nachtwert, 22.00 — 06.00 Uhr) erreicht oder überschritten wird. Dies gilt nicht in Gewerbe- oder Industriegebieten nach §§ 8 und 9 der Baunutzungsverordnung sowie in Gebieten nach § 34 (2) des Baugesetzbuches mit entsprechender Eigenart. Soweit Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Planung weitergehende Kriterien verfolgen, können sie diese der Lärmaktionsplanung zugrunde legen. Sofern die Lärmaktionsplanung Maßnahmen im Einwirkungsbereich von Bundes- und/oder Landesstraßen vorsieht, obliegt die Umsetzung dem Straßenbaulastträger. Die Zuständigkeit der Städte und Gemeinden beschränkt sich auf Maßnahmen im Bereich der Gemeindestraßen.

2. Bisherige Lärmaktionsplanung der Stadt Netphen

2.1 Lärmaktionsplan Stufe 1

Der Stadtentwicklungsausschuss hat in seiner Sitzung vom 02.02.2009 (Vorlage 4/2009) im Verfahren gemäß § 47 d (1) BImSchG zur Aufstellung der Lärmaktionsplanung der Stufe 1 für die Stadt Netphen der Entwurfskonzeption zugestimmt. Nach Abwägung der während der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Anregungen hat der Rat der Stadt Netphen den Lärmaktionsplan der Stufe 1 in seiner Sitzung am 18.06.2009 (Vorlage 70/2009) beschlossen.

2.2 Lärmaktionsplan Stufe 2

Die Vorstellung des Entwurfs des Lärmaktionsplanes Stufe 2 hat der Stadtentwicklungsausschuss am 17.06.2013 (Vorlage 108/2013) zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt, die Beteiligung der Öffentlichkeit im Verfahren durchzuführen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange fand im Juli/August 2013 statt. Der Beschluss über die im Rahmen der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen und der Beschluss über den Lärmaktionsplan Stufe 2 wurde vom Rat am 17.10.2013 (Vorlage 171/2013) gefasst. Der Lärmaktionsplan wurde am 16.12.2013 bekannt gemacht, der Mitteilungspflicht an das LANUV NRW wurde nachgekommen.

2.3 Lärmaktionsplan Stufe 3/Update Stufen 1 und 2

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stufe 3 und des Updates des Lärmaktionsplanes der Stufen 1 und 2 wurde in der Sitzung des Rates der Stadt Netphen vom 12.07.2018 vorgestellt. Gleichzeitig wurde die Beteiligung der Öffentlichkeit beschlossen. Die öffentliche Auslegung des Entwurfs und die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgten in der Zeit vom 04.10.2018 bis zum 09.11.2018. Der Rat der Stadt Netphen hat in seiner Sitzung vom 06.12.2018 die Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen beraten und den Lärmaktionsplan Stufe 3/Update Stufen 1 und 2 der Stadt Netphen beschlossen.

3. Lärmaktionsplan Stufe 4 der Stadt Netphen

3.1 Rechtliche Grundlagen und allgemeine Informationen

Nach § 47d Abs. 1 BImSchG stellen die zuständigen Behörden Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Gemäß § 47e BImSchG sind die jeweiligen Gemeinden für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen zuständig.

Die Grundlage von Lärmaktionsplänen bilden Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG erstellt werden. Sie erfassen bestimmte Lärmquellen in dem betrachteten Gebiet, welche Lärmbelastungen von ihnen ausgehen und wieviele Menschen davon betroffen sind und machen damit die Lärmprobleme und negativen Lärmauswirkungen sichtbar.

Gemäß § 47 d Abs. 5 BImSchG sind die Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten alle fünf Jahre, zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Im Jahr 2024 steht die mittlerweile 4. Runde der Lärmaktionsplanung für die Städte und Gemeinden an.

Durch die zwischenzeitlich erfolgte europäische Harmonisierung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm (durch CNOSSOS-EU) sowie Änderungen in der EU-Umgebungslärmrichtlinie und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) werden in der 4. Runde die Neuerungen in Kartierung und Berechnung angewandt.

3.2 Änderungen der Berechnungsverfahren

Auf Basis der neuen Berechnungsverfahren wurden alle Lärmkarten der dritten Runde für die vierte Runde neu berechnet. **Die Kartierungsergebnisse der dritten und vierten Runde sind in der Regel nicht vergleichbar.** Folglich hat sich die lokale Lärmsituation relevant geändert.

Zur Berechnung der Lärmkarten wird nun die BUB-Methode (Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)) angewendet. Dies bedeutet, dass die Pegelklassen auf ganze Zahlen gerundet werden und sich somit um 0,5 d(B)A nach unten verschieben.

Die Fassadenberechnung, und damit die Berechnung der Anzahl der betroffenen Menschen, basiert auf der BEB-Methode (Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm). Hierbei wird die lauteste Hälfte der Fassadenpunkte eines Gebäudes berücksichtigt. Dies hat zur Folge, dass die Betroffenenanzahlen in Runde 4 deutlich höher als in Runde 3 ausfallen.

Die Lärmaktionspläne Stufe 4 sind **bis zum 18. Juli 2024** an das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW) zu übermitteln.

Lärmaktionspläne sind zur Regelung von „Lärmproblemen und Lärmauswirkungen“ aufzustellen. Gemeint sind damit belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die gemäß § 47b Satz 1 Nr. 1 BImSchG als Umgebungslärm bezeichnet werden.

„Umgebungslärm“ bezeichnet 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.

Erstmals enthalten die Lärmaktionspläne der 4. Runde Angaben zu der geschätzten Anzahl der Menschen, die von gesundheitlichen Auswirkungen durch die Lärmbelastung betroffen sind.

3.3 Analyse der Betroffenheit

Für den maßgeblichen Kartierungsumfang der 4. Stufe der Umsetzung der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie liegen erneut Lärmkartierungen sowie der dazugehörige Bericht über die Lärmkartierungen vom 06.07.2023 vor.

Für das Stadtgebiet Netphen sind folgende Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kfz pro Jahr festgestellt worden und mit dem zugehörigen 24 Stunden-Pegel (L_{den}) und Nachtpegeln (L_{night}) auf der Internetseite des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW) (www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de) abrufbar.

Kartiert wurden im Stadtgebiet Netphen die Straßenabschnitte:

- Bundesstraße B 62 von der westlichen Stadtgebietsgrenze bis zum Kreisverkehr in Netphen,
- Landesstraße L 728 von der Kreuzung mit der B 62 in der Ortsmitte Dreis-Tiefenbach bis zur Kreuzung am Ortseingang von Eckmannshausen und
- Landesstraße L 729 ab dem Kreisverkehr in Netphen bis zur Ortsmitte Salchendorf (Kreuzung mit der K 11).

Dem dazugehörigen Bericht über die Lärmkartierungen für die Stadt Netphen ist zu entnehmen, wie viele Menschen geschätzt in den Gebäuden wohnen, an deren Fassaden ein erhöhter Schallpegel vorliegt. Dies wird im Bericht differenziert nach dem 24 Stunden-Pegel und dem Nachtpegel (Tabelle 1) dargestellt. Gleichzeitig wird in Tabelle 2 die Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete und in Tabelle 3 die Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude aufgezeigt. Dabei bezieht sich der Nachtzeitraum auf die Zeit zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr. Die Anzahl der Bewohner von Wohngebäuden wird dabei der oberen, durch den Median geteilten Hälfte der errechneten Fassadenpegel zugeordnet, was eine deutlich höhere Zahl der Betroffenen zur Folge hat.

Tabelle 1: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Menschen in der Stadt Netphen

L_{den} dB(A)	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
Anzahl	747	366	378	299	50
				Σ 349	

L_{night} dB(A)	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
Anzahl	400	367	308	70	0
				Σ 378	

Tabelle 2: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Netphen

L _{den} dB(A)	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	4,7	1,08	0,19

Tabelle 3: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Netphen

L _{den} dB(A)	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	874	345	23
Schulen	8	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Lärmprobleme im Sinne des § 47 d (1) BImSchG liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{den} von 70 dB(A) oder ein L_{night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird (Auslösewert, siehe Tabelle 1). Flächen, für die diese Auslösewerte erreicht oder überschritten werden, sind Belastungsschwerpunkte; hierfür sind Lärmschutzmaßnahmen zu planen bzw. zu überprüfen.

Bei der Auswertung des Berichtes kann festgestellt werden, dass 349 Personen aufgrund des Auslösewertes für den Tagespegel (L_{den} > 70 dB(A)) und beim Auslösewert für den Nachtpegel (L_{night} > 60 dB(A)) 378 Personen betroffen sind. Dies entspricht für den 24-Stundenindex ca. 1,5 % der Einwohner der Stadt Netphen. Die nächtliche Betroffenheit liegt bei ca. 1,6 % der Netphener Einwohner.

Die geschätzte Zahl der lärmbelasteten Schulen wird mit 8 in einem Lärmpegelbereich ab 55 d(B)A und kleiner 65 d(B)A im 24-Stunden-Pegel (L_{den}) angegeben. Bei der Auswertung der Lärmkarten ist festzustellen, dass die Grundschule Dreis-Tiefenbach an den südlichen Gebäudeteilen sowie die Grundschule Netphen, Standort Niedernetphen, in weiten Fassadenteilen und mit der Freifläche betroffen ist. Für die sonstigen Grund- und weiterführenden Schulen der Stadt Netphen sind in den Lärmkarten keine Lärmbelastungen ausgewiesen.

3.4 Gesundheitliche Auswirkungen

Die geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen ist erstmals Bestandteil der Lärmkarten. Entsprechend § 4 Abs. 4 Nr. 9 der 34. BImSchV sind zusammen mit den Lärmkarten tabellarische Angaben zu veröffentlichen über

- die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten,
- die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung und
- die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung.

Die Ermittlung erfolgt entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen getrennt für jede Lärmquellenart. Diese Beziehungen

basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ veröffentlichte.

Die gesundheitlichen Endpunkte „starke Belästigung“ und „starke Schlafstörung“ sind für Straßenverkehrs-, Schienenverkehrs- und Fluglärm anzugeben. Für die „ischämische Herzkrankheit“ sind ausschließlich die Fälle durch Straßenverkehrslärm zu berechnen. Für Schienenverkehrs- und Fluglärm lagen bei der Verabschiedung der Leitlinien keine ausreichend abgesicherten wissenschaftlichen Erkenntnisse vor.

Die geschätzten gesundheitlichen Belastungen in der Stadt Netphen stellen sich wie folgt dar:

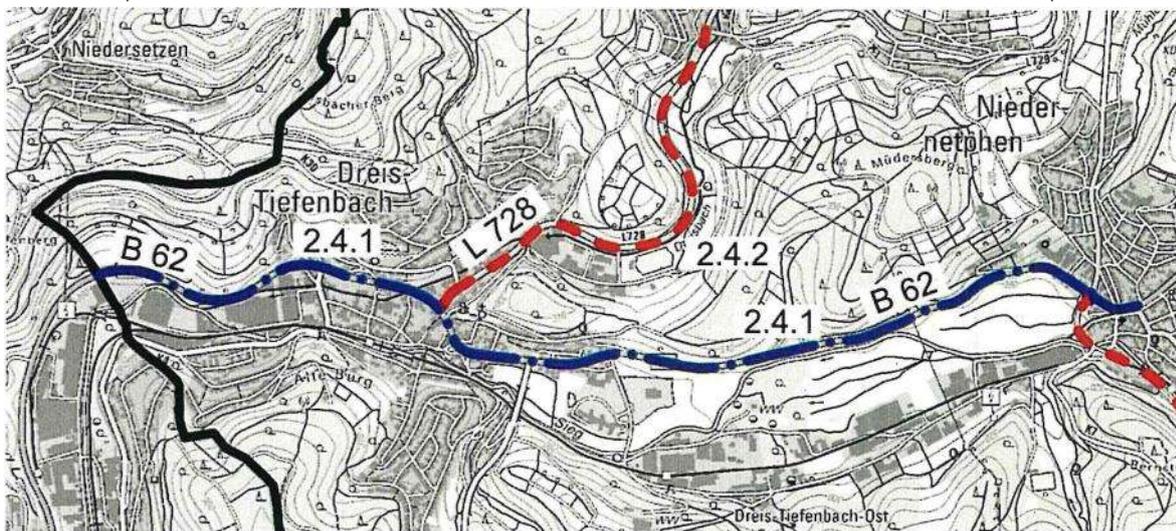
Art der Belastung	Anzahl der Belasteten
Starke Belästigungen	361
Starke Schlafstörungen	86
Ischämische Herzkrankheiten	1

Quelle: Geodaten-Bereitstellung NRW – STR_Lden: Mittlerer Tag-, Abend- und Nachtpegel des Straßenlärms, Betroffenen-Statistik

3.5 Beschreibung der Teilbereiche des Lärmaktionsplanes Stufe 4

Die Stadt Netphen stellt hiermit für die im Folgenden beschriebenen Straßenabschnitte einen Lärmaktionsplan auf, um langfristige Strategien zur Verbesserung der Lärmsituation anzustoßen. Dabei sind mit der B 62, der L 728 und der L 729 drei überörtliche Straßen betroffen, die in der Straßenbaulast des Landesbetriebs Straßen NRW liegen. Straßen in kommunaler Baulast der Stadt Netphen sind nicht betroffen.

3.5.1 Netphen-2024-B 62 – Ortsdurchfahrt Dreis-Tiefenbach bis Kreisverkehr Netphen



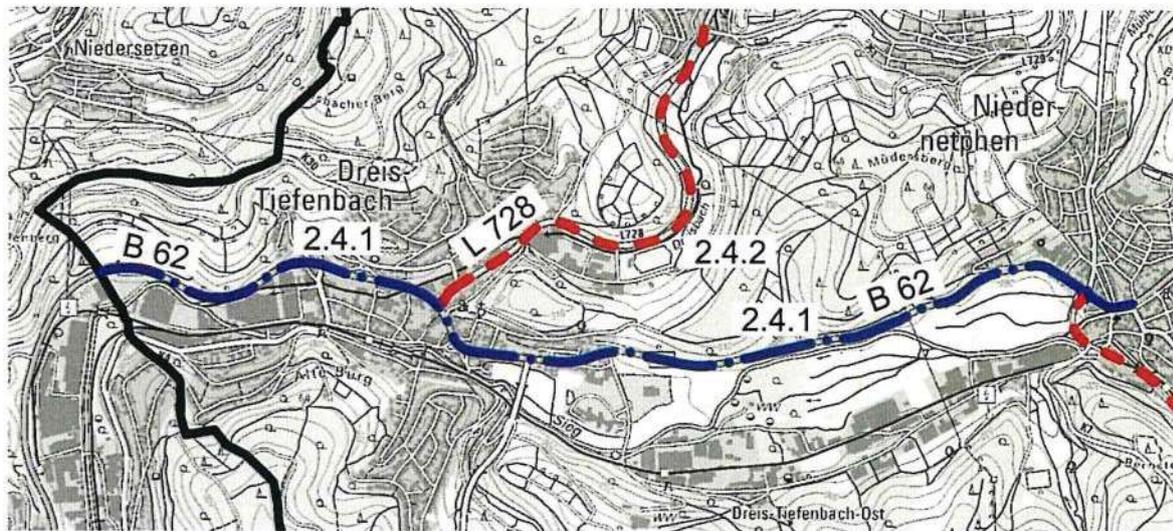
Bei der vorgenannten stark frequentierten Straße handelt es sich um die komplette Ortsdurchfahrt Dreis-Tiefenbach (Siegstraße) und die westliche Ortsdurchfahrt Netphen bis zum Kreisverkehr Kronprinzenstraße/Frohnhausener Straße.

Im Bereich des Kreisverkehrs verteilen sich die Verkehrsströme auf die L 729/K7 Richtung Hilchenbach (Frohnhausener Straße) und die L 729 Richtung Deuz. Der weitere Verlauf der Kronprinzenstraße wird nicht betrachtet, da die Verkehrsmenge unter 3 Mio. Kfz/Jahr liegt.

Im Hinblick auf die im Jahr 2019 erhobenen durchschnittlichen Stärken des Kfz-Verkehrs in 24 Stunden im Jahresmittel (DTV) ergeben sich für die B 62 für den kartierten Bereich folgende Werte (in Klammern: Vergleich 2015):

- im Bereich des westlichen Ortseingangs Dreis-Tiefenbach bis zur Kreuzung mit der L 728: **ca. 20.328 Kfz** pro 24 Stunden (ca. 21.868)
- von der Kreuzung mit der L 728 in östliche Richtung (westlicher Ortseingang Netphen) bis zum Kreisverkehr: ca. **14.134 Kfz** pro 24 Stunden (13.287)

3.5.2 Netphen-2024-L 728

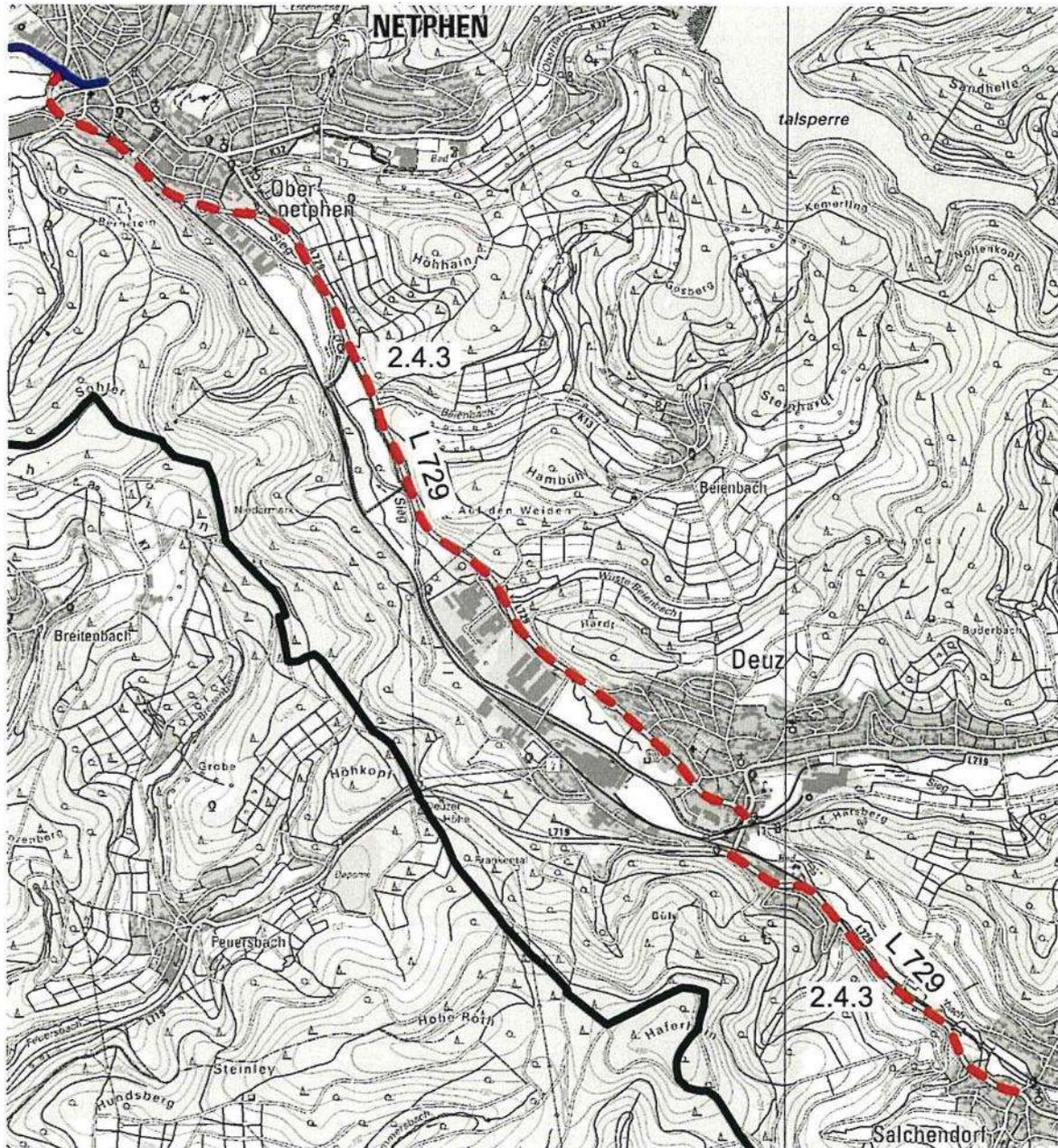


Bei dieser Straße handelt es sich um die Ortsdurchfahrt durch Dreis-Tiefenbach von der Kreuzung mit der B 62 in der Ortsmitte Dreis-Tiefenbach bis zur Kreuzung im Bereich des Ortseingangs von Eckmannshausen. Im Kreuzungsbereich der L 728 und L 729 teilen sich die Verkehrsströme in die Richtungen Hilchenbach, Kreuztal und Netphen auf.

Im Hinblick auf die im Jahr 2019 erhobenen durchschnittlichen Stärken des Kfz-Verkehrs in 24 Stunden im Jahresmittel (DTV) ergeben sich für die L 728 für den kartierten Bereich folgende Werte (in Klammern: Vergleich 2015):

- im Bereich der Ortsdurchfahrt Dreis-Tiefenbach bis zum Kreuzungsbereich L 728-L 729 in der Ortslage Eckmannshausen: ca. **9.789 Kfz** pro 24 Stunden (9.147)

3.5.3 Netphen-2024-L 729



Bei der vorgenannten stark frequentierten Straße handelt es sich um die Umgehungsstraße, die Ortsdurchfahrt des Siedlungsschwerpunkts Deuz und von dort weiter bis zur Ortsmitte Salchendorf. In der Ortsmitte Salchendorf teilt sich das Verkehrsaufkommen in die Fahrbeziehung Richtung Wilnsdorf (K11 zur Autobahn) und das Johannland/Wittgenstein/Hessen auf.

Im Hinblick auf die im Jahr 2019 erhobenen durchschnittlichen Stärken des Kfz-Verkehrs in 24 Stunden im Jahresmittel (DTV) ergeben sich für die L 729 für den kartierten Bereich folgende Werte*:

- im Bereich der Umgehungsstraße Netphen bis zur Kreuzung mit der Bahnhofstraße: ca. **15.629 Kfz** pro 24 Stunden
- ab dem Bereich der Kreuzung mit der Bahnhofstraße bis zum Kreisverkehr in der Marburger Straße (Kreuzung mit der L 719) in der Ortsmitte Deuz: ca. **10.963 Kfz** pro 24 Stunden

- ab dem Kreisverkehr in der Marburger Straße (Kreuzung mit der L 719) in der Ortsmitte Deuz bis zur Ortsmitte Salchendorf: ca. **8.895 Kfz** pro 24 Stunden

*Aufgrund einer geänderten Streckenunterteilung können die Vergleichszahlen von 2015 nicht angegeben werden.

3.6 Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung

3.6.1 Vermeiden und Reduzieren des motorisierten Individualverkehrs (MIV)

Um den motorisierten Individualverkehr zu verringern, liegt der Fokus der Verwaltung weiterhin darin, alternative Mobilitätsformen zu fördern. Dabei wird die Stadt Netphen sich für die Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs einsetzen und das bestehende Radwegenetz weiter ausbauen.

3.6.1.1 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Stadt Netphen wird an der Fortschreibung des Nahverkehrsplans u.a. durch die Teilnahme an Projektteamsitzungen des ZWS und Möglichkeiten zur Stellungnahme zu den Planungen mitwirken.

Zum Einsatz von nachhaltigen Bussen im ÖPNV werden Informationen der VWS/ZWS im weiteren Verfahren ergänzt.

Das bisherige kostenlose SchülerTicket Westfalen-Süd bleibt erhalten. Ab Oktober 2023 erhalten teil- und freifahrtberechtigte Schüler daneben auch kostenlos ein Deutschlandticket. Nichtfreifahrtberechtigte können bei Umsetzung des Landesmodells voraussichtlich ab dem zweiten Schulhalbjahr (Februar 2024) das Deutschlandticket zu einem rabattierten Selbstkostenpreis von 29 Euro erwerben. Das Deutschlandticket muss aber nicht angenommen werden, es ist lediglich eine Zusatzoption.

3.6.1.2 Mobilstationen

Die Einrichtung einer Mobilstation an der Bushaltestelle „Netphen Rathaus“ ist voraussichtlich im Laufe des Jahres 2024 geplant. Die Planungen des Kreises Siegen-Wittgenstein wurden bereits 2021 angestoßen. Mobilstationen verknüpfen verschiedene Verkehrsmittel miteinander. Es soll ein Fahrgastinformationssystem installiert werden, das digital die nächsten Busverbindungen anzeigt. Gleichzeitig werden Informationen für die Anbindung des Fahrrad-Verkehrs und weiterführende Mobilitätsangebote vorgehalten. Im Außenbereich des Bürgerbüros sollen Gepäckschließfächer installiert werden.

3.6.1.3 Radverkehr

Der Radweg entlang der Sieg hat sich nicht nur bei touristischen Nutzern, sondern auch bei Alltagsradfahrer etabliert und wird viel genutzt. Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen an der Siegstraße ist der Radfahrerschutzstreifen auf der Fahrbahn markiert worden, der zumindest eine Verbesserung der überörtlichen Radwegeverbindung zur Stadt Siegen darstellt.

Der neue Radweg nach Beienbach konnte in Betrieb genommen werden. Der Abschnitt bis zur L 729 hat eine Länge von 250 m und quert die L 729 mit einer neuinstallierten Bedarfsampel. Der Radweganschluss von der L 729 bis nach Beienbach ist in Vorbereitung.

Weitere Verbesserungen hat der Radweg über den Müdersberg nach Oelgershausen erfahren. Hier wurde eine neue Teerschicht aufgebracht. Der Radweg zwischen Netphen und Brauersdorf soll erneuert werden. Der 1,5 km lange Radweg führt vom Marktplatz in Obernetphen nach Brauersdorf und endet am Netphener Weg.

Verbessert werden soll auch Radweg „Im Krummfeld“ in Netphen-Werthenbach auf einer Länge von 420 m, der sowohl die wichtige Anbindung Richtung Deuz als auch nach Hainchen/Irmgarteichen und weiter Richtung Wilnsdorf darstellt.

Die Beschilderung des Radwegenetzes wurde dem einheitlichen Wegweisungssystem mit Knotenpunkten in Nordrhein-Westfalen angepasst und verbindet nun die ziel- und routenorientierte Wegweisung miteinander.

3.6.1.4 Ladesäulen für Elektrofahrzeuge

Nach Angaben des Landesbetriebes IT.NRW hat mittlerweile der Bestand von Personenkraftwagen mit Hybrid- oder Elektroantriebe zum Stichtag 01.01.2023 einen Anteil von 7,2 % an der Gesamtzahl der Pkw in Nordrhein-Westfalen erreicht.

Um weitere Anreize zu schaffen, den Umstieg auf die schadstoffarmen und leiseren Elektromobilität zu erleichtern, ist es wichtig, den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu forcieren.

Folgende Ladesäulen sind im Stadtgebiet in Betrieb, die jeweils 2 Ladepunkte mit einer Leistung von 22 kW vorhalten:

- Dreis-Tiefenbach, Jung-Stilling-Platz,
- Deuz, Alter Bahnhof,
- Hainchen, Wasserburg und
- Brauersdorf, Obernautalsperre.

Ziel der Stadt Netphen ist es, den Ausbau der Ladeinfrastruktur - insbesondere mit Schnellladepunkten - voranzubringen. Dabei ist der Fokus auf stärkere Investitionen der Privatwirtschaft zu richten.

3.6.1.5 E-Bike-Verleihstationen

Mit Velocity gibt es ein neues Mobilitätsangebot im Stadtgebiet. Es handelt sich um ein E-Bike-Sharing-System, das eine flexible Fortbewegung im Stadtgebiet ermöglicht. Die E-Bikes werden per Smartphone-App an den aufgestellten Stationen entnommen und wieder abgegeben.

Zwischenzeitlich sind folgende Stationen im Stadtgebiet eingerichtet worden

- Dreis-Tiefenbach, ehemalige Volksbank,
- Dreis-Tiefenbach, Firma Reichwald & Co.,
- Netphen, Volksbank,
- Brauerdorf, Obernautalsperre und
- Deuz, Alter Bahnhof.

3.6.1.6 Städtischer Fuhrpark

Der Fuhrpark der Stadt Netphen besteht im Verwaltungsbereich insgesamt aus 14 Fahrzeugen. Neun Fahrzeuge werden mit Verbrennungsmotor betrieben, ein Fahrzeug ist mit Hybridantrieb ausgestattet. Die restlichen Fahrzeuge werden mit Elektromotoren betrieben. Für die zukünftige Beschaffung neuer Fahrzeuge liegt der Fokus der Stadt Netphen, sofern dies für den Dienstgebrauch möglich ist, auf reinen E-Fahrzeugen.

Der Fahrzeugpark des Bauhofs und des Wasserwerks hat sich aufgrund der technischen Anforderungen noch nicht für die Umstellung auf E-Mobilität angeboten.

3.6.2 Auslagerung von (Schwer-)Verkehr

Grundsätzlich können die Verkehrsstärke und der LKW-Anteil, insbesondere auf überörtlichen Verkehrswegen, seitens der Kommunen nur sehr begrenzt durch planerische Konzepte beeinflusst werden. Wesentliche Veränderungen der Verkehrsführung können kurz- und mittelfristig aufgrund der topographischen Rahmenbedingungen nicht realisiert werden, so dass die bestehenden Trassen unverändert geblieben sind.

Eine Veränderung der Verkehrsführung und der Verkehrszahlen ist langfristig für folgende Bereiche zu betrachten, liegt jedoch weitestgehend außerhalb der Einflussnahme der Stadt Netphen:

3.6.2.1 Ortsumgehung Dreis-Tiefenbach

Im LAP Stufe 3 wurde erwähnt, dass die Nordumgehung Dreis-Tiefenbach beim zuständigen Ministerium zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegebedarfsplan beantragt wurde. Die Nordumgehung ist jedoch weder im Bundesverkehrswegeplan 2030 noch im Regionalplan-Entwurf 2021 enthalten und wird damit nicht weiter verfolgt.

3.6.2.2 Ortsumgehung Irmgarteichen-Hainchen

Der Entwurf des Regionalplans 2021 stellt eine „Bedarfsplanmaßnahme ohne räumlichen Bezug“ als Verbindung zwischen der L 729 (Hainchen-Dietzhölzetal) und L 722 (Irmgarteichen-Gernsdorf/Autobahnanschluss Wilnsdorf) dar. Die Ortsumgehung ist nicht im Bundesverkehrswegeplan 20230 enthalten, daher ist eine Realisierung nicht absehbar. Ob diese Ortsumgehung eine Auswirkung auf die stark belasteten Streckenabschnitte im Stadtgebiet von Netphen haben könnte, kann derzeit nicht festgestellt werden.

3.6.2.3 57-verbinden (B508/B62)

Unter dem Titel 57-verbinden werden die sechs Teilprojekte im Streckenverlauf der Bundesstraßen B508 und B62 zwischen Kreuztal und Erndtebrück zusammengefasst. Die Teilortsumgehung (T-OU Kreuztal) und drei Ortsumgehungen (OU Kreuztal-Ferndorf, OU Hilchenbach und OU Erndtebrück) sind im Bedarfsplan des Fernstraßenausbaugesetzes gelistet. Sie sind dort aufgrund der hohen raumordnerischen Bedeutung, der Verbesserung der verkehrlichen Erschließung des Wittgensteiner Landes, dessen Anbindung an das Autobahnnetz und der Entlastung der Ortsdurchfahrten als „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Auch im Regionalplanentwurf 2021 ist eine „Bedarfsplanmaßnahme ohne räumlichen Bezug“ dargestellt.

Für die OU Kreuztal-Ferndorf werden derzeit die technische Variantenuntersuchung und die Verkehrsuntersuchung erstellt, das Linienbestimmungsverfahren schließt daran an. Mittel- bis langfristig sind durch den Bau der OU Umverteilungen der Verkehrsströme (insbesondere des überörtlichen Verkehrs und des Schwerverkehrs), beispielsweise in Dreis-Tiefenbach, zu erwarten. Je nach Linienwahl der OU können zudem neue Betroffenheiten im Netphener Stadtgebiet entstehen, da mit einer Verkehrsbelastung von 17.000 Kfz pro 24 Stunden gerechnet wird.

3.6.3 Beeinflussung des Fahrverlaufs

3.6.3.1 Geschwindigkeitsreduzierung

Bereits in den vorangegangenen Lärmaktionsplänen wurde allgemein zu der Möglichkeit der Geschwindigkeitsreduzierung ausgeführt. Diese werden in innerörtlichen Bereichen mit den üblichen Geschwindigkeitsbegrenzungen von maximal 50 km/h nur als eingeschränkt wirksam erachtet. Geschwindigkeitsbeschränkungen können in Betracht kommen, wenn u.a. die Lärmrichtwerte der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“

(Lärmschutz-Richtlinie-StV) überschritten werden, der LKW-Anteil unter 10 % liegt und der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) (Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann.

Zu gegebenenfalls vorgesehenen Geschwindigkeitsreduzierungen für die betroffenen Straßenabschnitte konnte noch keine Stellungnahme seitens des Landesbetriebes Straßen NRW eingeholt werden. Aufgrund der Verkehrsstärken würde der Verkehrsfluss so beeinträchtigt, dass nicht absehbar ist, ob eine Reduzierung des Pegels um mindestens 3 dB(A) durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h erreicht werden kann und somit überhaupt zu einer Verbesserung der Situation der Lärmbetroffenen führen würde. Zusätzlich wären u.a. neue Koordinierungsrechnungen der Lichtsignalanlagen erforderlich, die einen Kostenaufwand in Höhe von 10.000 bis 20.000 Euro erzeugen würden.

Über das vom LANUV zur Verfügung gestellt ODEN-System konnten für drei Bereiche beispielhafte Variantenberechnungen erstellt werden. Betrachtet wurden in Dreis-Tiefenbach die B 62 (Siegstraße) zwischen den Knotenpunkten Im Bruch und Torstraße (Ortseingangsbereich aus Richtung Weidenau), in Deuz die L 729 (Kölner Straße) im Bereich des Altenheims und die L 729 zwischen Deuz und Salchendorf. In allen drei Beispielen wird eine mögliche Reduzierung der Lärmbelastung deutlich, siehe Anlage 6.3. Ob eine Umsetzung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 m/h innerorts und 50 bzw. 70 km/h zwischen Deuz und Salchendorf verkehrstechnisch möglich und lärmtechnisch effektiv ist, wäre zusammen mit dem Straßenbaulastträger Straßen NRW vertieft zu betrachten.

3.6.3.2 Koordinierung der Lichtsignalanlagen (LSA)

Bereits in Lärmaktionsplan Stufe 3 wurde ausgeführt, dass eine Optimierung der Lichtsignalanlagen zur Verstetigung des Verkehrsflusses im Bereich der Ortsdurchfahrt B 62 von Dreis-Tiefenbach erfolgt ist. Zu weiteren Vorhaben und Möglichkeiten wird der Landesbetrieb Straßen NRW angefragt.

3.6.4 Belagsanierung/Asphaltdecke, offenporiger Asphalt ($v > 50$ km/h)

Kartiert wurden für die Lärmaktionsplanung Stufe 4 erneut die Hauptverkehrsstraßen mit einer Belastung von mehr als 3 Mio. Kraftfahrzeugen. Hauptverkehrsstraßen sind im Stadtgebiet Netphen die Bundes- und Landstraßen. Die Zuständigkeit für die Oberflächengestaltung dieser Straßen obliegt dem Straßenbaulastträger Straßen NRW.

Im Jahr 2015/2016 ist eine Fahrbahnanierung der B 62 im Bereich der Ortsdurchfahrt Dreis-Tiefenbach vom Landesbetrieb Straßen NRW durchgeführt worden. Als Fahrbahnbelag wurde eine feine geschlossene Körnung aufgebracht. Des Weiteren ist eine Belagsanierung der L 728 in der Ortsdurchfahrt Dreis-Tiefenbach Richtung Eckmannshausen durchgeführt worden.

Zu weiteren Belagsanierungen (z.B. Dreis-Tiefenbach/Eckmannshausen) und deren Auswirkungen auf die Lärmsituation werden im weiteren Verfahren Informationen vom Landesbetrieb Straßenbau NRW eingeholt.

3.6.5 Aktiver Schallschutz

Zum aktiven Lärmschutz zählen u.a. Lärmschutzwälle oder -wände. Die von Lärmbelastung im Rahmen der Auslösewerte Betroffenen leben an den Hauptverkehrsstraßen in Bereichen, bei denen es sich grundsätzlich um Bestandssituationen handelt und somit aktiver Lärmschutz als hochwirksame Maßnahme nicht umzusetzen ist.

Sollten Straßenneuplanungen oder die Erschließung von Wohnbaugebieten im Stadtgebiet vorgesehen werden, sind Lärmschutzmaßnahmen bei Bedarf einzuplanen.

3.6.6 Passiver Schallschutz

3.6.6.1 Zuschuss zum Einbau von Schallschutzfenstern

Aufwendungen für passiven Schallschutz können durch den Landesbetrieb Straßen NRW erstattet bzw. bezuschusst werden. Die Prüfung der Notwendigkeit und die Entscheidung über die freiwillige Leistung trifft dabei der Landesbetrieb Straßen NRW nach den dort festgelegten Kriterien. Folgende Anzahl an Anträgen sind nach Mitteilung des Landesbetriebes Straßen NRW zwischen Ende 2018 und Ende 2023 eingegangen bzw. bearbeitet worden:

	L 729	L 719	B 62
Fälle	4	3	9
Keinen Anspruch	1	2	5
Anspruch ohne Umsetzung	1	1	2
Auszahlung	2	-	2

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung dieses Lärmaktionsplanes aber auch durch wiederkehrende und dauerhafte Information, wird die Öffentlichkeit weiterhin auf die Möglichkeit der Inanspruchnahme von Aufwendungsersatz für passiven Lärmschutz aufmerksam gemacht.

Unabhängig davon wird auf das Förderportal auf der Internetseite „Umgebungslärm in NRW“ hingewiesen. Unter <https://www.umgebungslaerm.nrw.de/foerderportal/foerderfelder/foerderfeld-wohnen> können sich Interessierte über Zuschuss-, Darlehns- und Beratungsprogramme, die für die Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen in Frage kommen, informieren. Dabei können Lärmschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit Investitionen zur Energieeinsparung und zur Verringerung des Schadstoffausstoßes berücksichtigt werden.

Die Stadt Netphen schreibt bei ihren eigenen Bauleitplanungen an den betroffenen Straßenabschnitten passiven Lärmschutz auch aus den Anforderungen aus dem Baugesetzbuch hinsichtlich des Immissionsschutzes fest.

3.6.5 Städtebauliche Maßnahmen

Städtebauliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärmimmissionen können zum Beispiel die Anordnung von Gebäuden als Schallschutz an der Lärmquelle oder mit Abstand zur Lärmquelle sein. Auch die Errichtung von aktiven Schallschutzmaßnahmen oder Festsetzungen im Bebauungsplan zu Nutzungsart, baulichen und technischen Vorkehrungen zum Schutz vor bzw. zur Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen (etwa Fassadengestaltung oder Ausrichtung von Wohnräumen) können hinzu gezählt werden. Dabei sind die städtebaulichen Maßnahmen auch eng mit den verkehrstechnischen Möglichkeiten, dem Mobilitätsmanagement etc. zu sehen.

Die betroffenen Teilabschnitte (siehe Kapitel 3.4.) sind durch Bestandsbebauung geprägt. Im Folgenden sind mögliche städtebauliche Maßnahmen aufgeführt, die jedoch überwiegend **als private Maßnahmen umgesetzt werden müssten**. Die Stadt hat darauf weder Einflussmöglichkeiten, noch stehen Fördermittel zur Verfügung.

- **Dreis-Tiefenbach, Siegstraße Abschnitt Ortseingang bis Einmündung Dreisbachstraße**

Die an die Siegstraße angrenzende Bebauung ist durch Einzelhäuser in einer überwiegend offenen Bauweise geprägt. Größere Abstände zwischen den Gebäuden sind in der Regel der Topografie oder

Einmündungen geschuldet. Lediglich östlich der Einmündung Siegstraße sind unbebaute Grundstücke zu finden:

Lage	Nutzung	Mögliche Maßnahmen
Flurstücke 1223 und 1270	Freifläche Gartenbetrieb	Errichtung einer Schallschutzwand oder Bebauung zum Schutz der rückwärtigen Wohngebäude
Flurstück 1271, H.Nr. 74	Wohnbebauung; Bebauungsplan Nr. 25 „Am Dreisbach“ beinhaltet Festsetzungen zum Lärmschutz	--- (das Wohngebäude ist noch nicht berücksichtigt worden)

- **Dreis-Tiefenbach, Siegstraße Abschnitt Einmündung Dreisbachstraße bis Ortsausgang**

Die an die Siegstraße angrenzende Bebauung ist durch Einzelhäuser in einer überwiegend offenen Bauweise geprägt. Größere Abstände zwischen den Gebäuden sind in der Regel der Topografie oder Einmündungen geschuldet. Ausnahmen sind:

Lage	Nutzung	Mögliche Maßnahmen
Bereich „Im Grunde“, Einzelhandelsstandort	Parkplatz	Errichtung einer Schallschutzwand (oder Bebauung), die Wirksamkeit müsste geprüft werden
Bereich „Jung-Stilling-Platz“	Parkplatz, öffentliche Freifläche	Errichtung einer Schallschutzwand (oder Bebauung), die Wirksamkeit müsste geprüft werden
Flurstück 135, H.Nr. 135	Gebrauchtwagenhandel (zurückgesetzte eingeschossige Bebauung)	Errichtung einer gebietstypischen straßen-seitigen mehrgeschossigen Bebauung zum Schutz der rückwärtigen Bereiche
Flurstück 566, H.Nr. 138	Wohnbebauung (zurückgesetzt und untergeordnet)	Errichtung einer Schallschutzwand oder gebietstypischen straßen-seitigen mehrgeschossigen Bebauung zum Schutz der Freiflächen und der rückwärtigen Bereiche
Flurstück 568	Grünfläche	Errichtung einer Schallschutzwand oder gebietstypischen straßen-seitigen mehrgeschossigen Bebauung zum Schutz der Freifläche und der rückwärtigen Bereiche (jedoch keine rückwärtige Wohnbebauung vorhanden)
Hausnummern 191 bis 203	Aufgelockerte Wohnbebauung	Errichtung einer Schallschutzwand oder

		gebietstypischen straßenseitigen mehrgeschossigen Bebauung zum Schutz der Freiflächen und der rückwärtigen Bereiche (Bauweise jedoch auch topografisch bedingt)
--	--	---

- **Netphen, Kronprinzenstraße Abschnitt Ortseingang bis Kreisverkehr**

Die an die Kronprinzenstraße angrenzende Bebauung ist durch Einzelhäuser und gewerbliche Bauten in einer überwiegend offenen Bauweise geprägt. Besonderheiten sind:

Lage	Nutzung	Mögliche Maßnahmen
Bereich Hubertusweg	Wohnbebauung	Keine; Eine Bebauung entlang der Kronprinzenstraße ist aufgrund der Topografie nicht möglich. Bei einer Bebauung der Flurstücke 432 und 433 ist die starke Lärmbelastung im Bebauungsplan zu betrachten. Ein positiver Effekt auf die dahinterliegenden Wohngebäude ist zu erwarten, jedoch durch die Topografie eingeschränkt.
H.Nr. 17 bis Tankstelle	Aufgelockerte Wohnbebauung und Tankstelle	Errichtung einer straßenseitigen mehrgeschossigen Bebauung oder Schallschutzwand zum Schutz rückwärtigen Bereiche inkl. Grundschule mit Außenflächen

- **Netphen, L 729 (Ortsumfahrung) Abschnitt Kreisverkehr bis Ortsausgang**

Die nordöstlich an die L 729 angrenzende Bebauung ist durch Einzelhäuser in einer offenen Bauweise, das Feuerwehrgerätehaus sowie die verdichtete Bebauung des Zentrums von Netphen geprägt. Im Rahmen des Neubaus der Umgehungsstraße wurden Schallschutzwälle und – wände errichtet. Lediglich im Bereich von Einmündungen ist eine erhöhte Lärmemission zu verzeichnen. Südwestlich der L 729 befinden sich Gewerbe- und Freiflächen.

- **Deuz, Kölner Straße Ortseingang bis Kreisverkehr Marburger Straße**

Die an die Kölner Straße angrenzende Bebauung ist durch Einzelhäuser in einer überwiegend offenen Bauweise geprägt. Größere Abstände zwischen den Gebäuden sind in der Regel der Topografie oder Einmündungen geschuldet. Ausnahmen sind zu finden:

Lage	Nutzung	Mögliche Maßnahmen
Schlehdornweg 8	Wohnhaus in exponierter Lage	Errichtung einer Schallschutzwand; Ein positiver Effekt aufgrund der Topografie

		nur bei hausnaher Lage zu erwarten.
Flurstücke 1212 und 908	Altenheim mit Außenanlagen	Errichtung einer Schallschutzwand; Ein positiver Effekt auf die dahinterliegenden Bereiche ist zu erwarten, jedoch durch die Topografie eingeschränkt.
H.Nr. 33	Gartencenter	Keine; keine Einflussnahme auf Straßenlärm
H.Nr. 16 bis 12	Aufgelockerte Wohnbebauung	Errichtung einer Schallschutzwand oder gebietstypischen straßenseitigen mehrgeschossigen Bebauung zum Schutz der rückwärtigen Bereiche

- **Deuz, Herborner Straße bis Ortsausgang**

Die an die Herborner Straße angrenzende Bebauung ist durch Einzelhäuser in einer offenen Bauweise und gewerbliche Bauten geprägt. Besonderheiten sind:

Lage	Nutzung	Mögliche Maßnahmen
Bereich Habachstraße und In der Brachbach	Wohnbebauung	Keine; Eine Bebauung entlang der Herborner Straße ist aufgrund der Topografie nicht möglich.

- **Salchendorf, Johannlandstraße Abschnitt Ortseingang bis Einmündung Rudersdorfer Straße**

Die an die Johannlandstraße angrenzende Bebauung ist durch Einzelhäuser in einer offenen Bauweise geprägt. Größere Abstände zwischen den Gebäuden sind in der Regel Einmündungen geschuldet.

Lage	Nutzung	Mögliche Maßnahmen
Bereich Deuzer Weg	Wohnbebauung	Schallschutzwand: Eine Geschwindigkeitsreduzierung am Ortseingang wäre zu bevorzugen, da aufgrund der Topografie (Tallage) nur ein eingeschränkter Effekt zu erwarten wäre.

Mit der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Stadt Netphen vom 20.12.2016 wurde die zukünftige bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke des Stadtgebietes für den nächsten Planungszeitraum dargestellt. Danach sind keine neuen Baugebiete an den verifizierten lärmbelasteten Straßenabschnitten geplant.

3.6.7 Ruhige Gebiete

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie (URL) und die zur ihrer Umsetzung in das deutsche Recht erlassene Vorschrift des § 47 d (2) BImSchG formulieren, dass es Ziel der Lärmaktionspläne sein soll, sog. "ruhige Gebiete" vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Als ruhiges Gebiet in ländlichen Regionen kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinen anthropogenen Geräuschen (z.B. Verkehrs-, Industrie- und

Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Ein Anhaltspunkt für die Festlegung ruhiger Gebiete ist zumindest dann gegeben, wenn Pegelwerte von L_{den} 40 dB(A) nicht überschritten werden.

Ruhige Gebiete im Sinne der Vorschriften sind große, zusammenhängende Freiflächen, die Aufenthalt und beispielsweise ausgedehnte Spaziergänge ohne Durchquerung verlärmter Bereiche ermöglichen. Bislang gibt es allerdings keine verbindlichen Kriterien, d. h. Ziel- bzw. Schwellenwerte für ruhige Gebiete sind bisher noch nicht national geregelt oder vorgegeben worden.

Die Festlegung ruhiger Gebiete im Lärmaktionsplan bietet die Möglichkeit die Grundlage zu schaffen, dass diese Festlegung bei nachfolgenden Planungen der Stadt Netphen selbst oder Fachplanungen anderer Träger als abwägungsrelevanter Belang zu berücksichtigen ist.

Innerhalb des Stadtgebietes Netphen sind über 80 % der Gesamtfläche als Landschaftsschutzgebiet festgesetzt. Darüber hinaus gibt es innerhalb des Stadtgebietes großflächige FFH-Gebiete, die überwiegend als Naturschutzgebiete festgesetzt sind, sowie weitere ökologisch wertvolle Flächen, die als gesetzlich geschützte Biotop oder Landschaftsbestandteile aufgrund ihrer besonderen Bedeutung nicht für eine bauliche oder infrastrukturelle Nutzung zur Verfügung stehen. Dieser Naturraum umschließt die Ortsteile und ist auf kurzem Wege als ruhiges Gebiet zu erreichen.

Lediglich ca. 9 % des Stadtgebietes sind im Flächennutzungsplan der Stadt Netphen als Bauflächen (Wohn-, Mischbau-, Gewerbe-, Sonderbau- oder Gemeinbedarfsflächen) oder Verkehrsflächen dargestellt.

Städtebauliche Zielsetzung hinsichtlich der baulichen Expansion der Stadt Netphen ist es, dass mit Grund und Boden sparsam und ressourcenschonend umgegangen werden soll. Daher sind zunächst die vorhandenen Innenentwicklungspotenziale zu identifizieren und heranzuziehen. Darüber hinaus sollen Baugebiete vorrangig in den Siedlungsschwerpunkten entwickelt werden. Des Weiteren wurde sich für die Entwicklung kleinerer Wohnbauflächen in den übrigen Ortsteilen ausgesprochen. Dabei ist mehr als bisher auf die konkrete Bedarfssituation abzustellen. Abseits der Siedlungsschwerpunkte sollen neue Baugebiete nur ausgewiesen werden, wenn die Innenentwicklung nach sorgfältiger Prüfung nicht den erforderlichen Spielraum bietet.

Aus topographischen, rechtlichen aber auch infrastrukturellen Gründen ist eine Neuausweisung von gewerblich-industriellen Bauflächen nur sehr eingeschränkt möglich. Eine Neuausweisung gewerblicher Bauflächen käme aus infrastrukturellen Gründen überwiegend in den Bachtälern in Betracht, sodass hiervon die bestehenden großräumigen Natur- und Erholungsräume in den Hanglagen nicht betroffen wären. Diese ruhigen Rückzugsgebiete stehen den Bürgerinnen und Bürgern zur Erholung zur Verfügung.

Aufgrund der vorgenannten besonderen Rahmenbedingungen in Netphen wird von der Festlegung ruhiger Gebiete kein Gebrauch gemacht.

4. Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist auch die Mitwirkung der Öffentlichkeit vorgesehen. Gemäß § 47 d Absatz 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für die Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen.

Es erfolgt ein zweistufiges Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit:

In **Phase 1 der Öffentlichkeitsbeteiligung** erfolgt eine Unterrichtung der Bevölkerung im Plangebiet über die Ergebnisse der Lärmkartierung, die Erforderlichkeit der Planaufstellung bzw. -überprüfung, die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung und über den zu überprüfenden Lärmaktionsplan der Stufe 3 aus dem Jahr 2018. Im Rahmen dieser Phase gibt die zuständige Behörde der Öffentlichkeit die Möglichkeit, eigene Vorschläge für den Lärmaktionsplan einzubringen und an der Ausarbeitung und Überprüfung des Lärmaktionsplans mitzuwirken. Die zuständige Behörde entscheidet, ob die Anregungen in den Entwurf des überprüften bzw. überarbeiteten Lärmaktionsplans einfließen.

Die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung fand im Zeitraum vom 18.12.2023 bis zum 12.01.2024 statt. Es sind keine Anregungen oder Stellungnahmen eingegangen.

In **Phase 2 der Öffentlichkeitsbeteiligung** wird der Entwurf des Lärmaktionsplans und die Dokumentation der Überprüfung ortsüblich bekannt gemacht und ausgelegt. Innerhalb einer angemessenen Frist erhält die Öffentlichkeit erneut die Möglichkeit, Stellungnahmen zu dem Entwurf des Lärmaktionsplans abzugeben.

Die Durchführung der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung inklusive der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ist im März/April 2024 geplant.

Die eingehenden Stellungnahmen der beiden Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung werden im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes Stufe 4 berücksichtigt.

5. Schlussfolgerung

Die Stadt Netphen stellt fest, dass mit der B 62, der L 728 und der L 729 drei überörtliche Straßen lärmbealstet sind, die in der Straßenbaulast des Landesbetriebs Straßen NRW liegen. Straßen in kommunaler Baulast der Stadt Netphen sind nicht betroffen.

Die Entwicklung der Verkehrsstärken auf den Straßen im Netphener Stadtgebiet ist nur zu einem geringen Anteil durch die Stadt Netphen beeinflussbar. Die Bundes- und Landesstraßen sind als überörtliche Verkehrswege auch großräumigen Einflüssen ausgesetzt. Gleichwohl werden mit dem Lärmaktionsplan Stufe 4 Maßnahmen aufgezeigt, die den kleinräumigen Verkehr und das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger zu weniger motorisiertem Individualverkehr motivieren können. Dazu gehören zum Beispiel der Ausbau des Radwegnetzes und die Einrichtung einer Mobilstation.

Städtebauliche Maßnahmen sind durch die Stadt Netphen lediglich bei der Neuplanung von Baugebieten einplanbar und umsetzbar. Die betroffenen Abschnitte sind jedoch durch Bestandsbebauung geprägt. Die aufgezeigten Möglichkeiten müssten daher überwiegend als private Maßnahmen umgesetzt werden.

Mit dem Lärmaktionsplan wurde aufgezeigt, dass Geschwindigkeitsreduzierungen zu Lärmreduzierungen führen können. Hier ist eine Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßen NRW notwendig. Gleiches gilt für eine Optimierung der Lichtsignalanlagen und des Straßenbelags.

Als Flächenkommune mit einem Anteil von 9 % Bauflächen des Stadtgebiets gemäß Flächennutzungsplan und der damit einhergehenden hohen Erholungsqualität des Außenbereichs wird von einer Festlegung von „Ruhigen Gebieten“ kein Gebrauch gemacht.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass Maßnahmen, die im Einflussbereich der Stadt Netphen liegen, angegangen werden und geringfügige Verbesserungen bringen können. Ein Nachweis in der Lärmkartierung ist jedoch nicht möglich. Die finanzielle Ausstattung der Stadt Netphen lässt es jedoch nicht zu, eigene Initiativen, Projekte oder Förderprogramme aufzulegen. Die Stadt Netphen ist bemüht, die in eigener Zuständigkeit liegenden Möglichkeiten auszunutzen, um Verbesserungen für die lärm betroffenen Bürger herbeizuführen. Gleichzeitig werden alle Möglichkeiten genutzt, sich auch in überörtlichen Gremien für die Belange der betroffenen Bürgerinnen und Bürger stark zu machen.

Nach aktueller Gesetzeslage gibt es keine Durchsetzungsinstrumente, um Straßenbaulastträger zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen anzuhalten. Nach Beschluss des Ausschusses für Umwelt und Verbraucherschutz soll den Städten und Gemeinden durch eine Änderung der §§ 47a bis 47f Bundesimmissionsschutzgesetz ein Instrument an die Hand gegeben werden, Maßnahmen der Lärmaktionsplanung gegenüber Straßenbaulastträgern durchzusetzen.

6. Anlagen

6.1 Informationen zur Lärmwahrnehmung

Quelle: <https://www.lanuv.nrw.de/umwelt/laerm/geraeusche/grundlagen-der-wahrnehmung-wirkung-und-beurteilung> 23.01.2023

„Lärmwirkung - Die belästigende Wirkung von Lärm wird nur zu einem Drittel direkt durch die Lautstärke des Geräusches bestimmt, ein weiteres Drittel bestimmen soziologische Faktoren, während die auslösenden Faktoren für das letzte Drittel unbekannt sind.

Vergleichsskala zur Wahrnehmung und Wirkung verschiedener Schallpegel

Schallpegel (dB)	Geräuschquelle	Geräuschempfindung
20 bis 30	Uhrenticken, Blätterrauschen	gerade hörbares Geräusch
40 bis 50	Unterhaltungssprache, ruhige Wohnstraße	schwaches Geräusch
60 bis 70	laute Unterhaltung, Bürogeräusche, Pkw in 10m Abstand	mäßiges Geräusch
80 bis 90	Straßenverkehrsgeräusch, lauter Fabriksaal	starkes Geräusch
100 bis 110	Autohupe in 7m Abstand, Kesselschmiede	sehr starkes Geräusch
120 bis 130	Presslufthammer in 1m Abstand, Düsentriebwerk	ohrenbetäubendes Geräusch
140 bis 150	Nahbereich einer Explosion, Nahbereich eines Strahltriebwerks	Schmerz

(...)

Beurteilung von Geräuschen - (...) Eine Änderung des Schalldruckpegels um 3 dB(A) ist gerade wahrnehmbar, während eine Änderung um 10 dB(A) einer Verdopplung bzw. Halbierung der empfundenen Lautstärke entspricht. (...)

6.2 Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Netphen vom 06.07.2023

Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Netphen

Gemeindekennzahl: 05970032
Kennung der Behörde für die Lärmkartierung: DE_NW_05970032

Dieser Bericht erfolgt in Übereinstimmung mit den Anforderungen des §4 der Lärmkartierungsverordnung.

Zuständige Behörde für die Lärmkartierung nach §47e BImSchG

Auskunft zur Lärmkartierung erteilt:

Stadt Netphen
Amtsstr. 2
57250 Netphen

Telefon: 02738 6030
E-Mail: info@netphen.de
www.netphen.de

Abweichend davon ist für die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes zuständig:

Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn,
<http://www.eba.bund.de>

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte

für die Hauptverkehrsstraßen und nicht-bundeseigenen Hauteisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume und für die Großflughäfen, durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW,
für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Angaben zu den Ergebnissen der Lärmkartierung Runde 4 (2022) finden Sie bitte auf den folgenden Seiten.

Tabellarische Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude

Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen

Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen (Hauptverkehrsstraßen) mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Netphen:

LDEN dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	747	366	378	299	50

LNight dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	400	367	308	70	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Netphen:

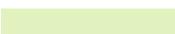
LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	4,7	1,08	0,19

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Netphen:

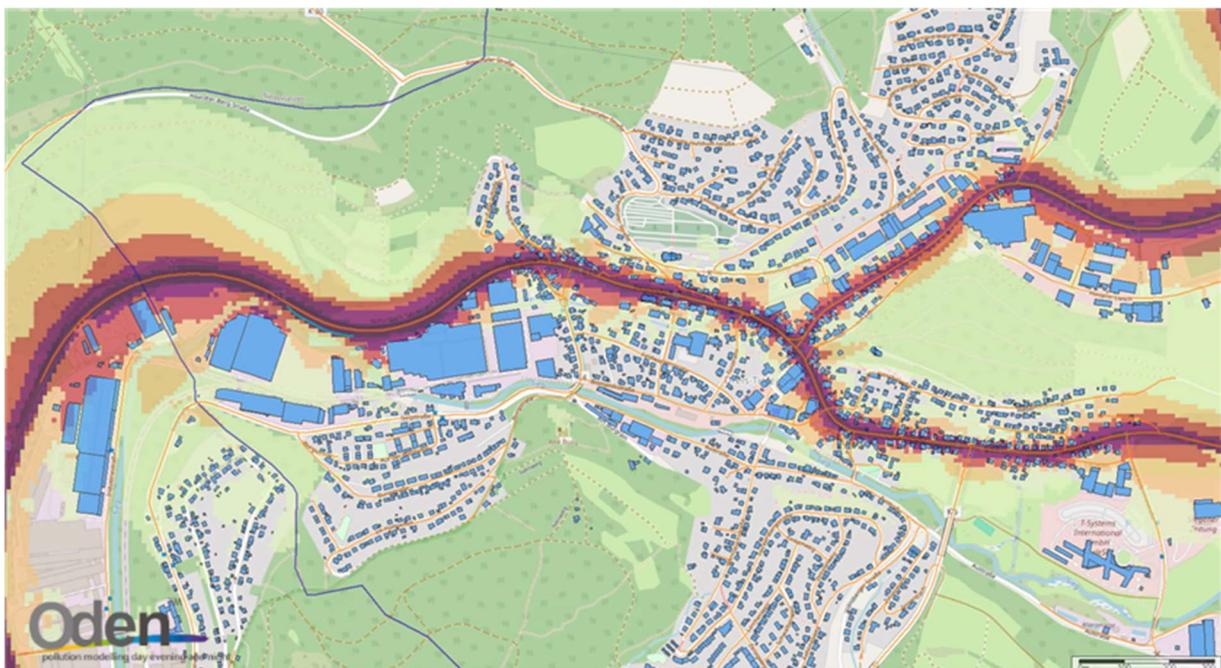
LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	874	345	23
Schulgebäude	8	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

6.3 Lärmkarten Stufe 4 der Lärmaktionsplanung für $L_{den} > 70$ db (A)

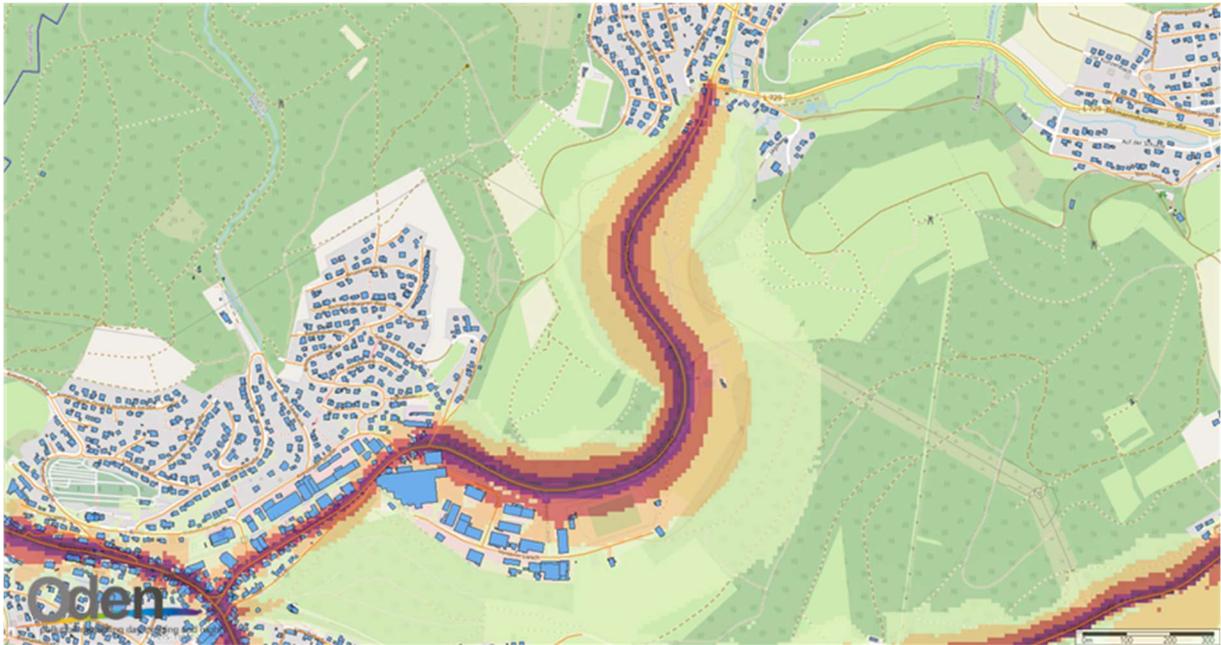
Legende 24h-Pegel

Level daytime	
	≤ 35 dB(A)
	> 35 dB(A)
	> 40 dB(A)
	> 45 dB(A)
	> 50 dB(A)
	> 55 dB(A)
	> 60 dB(A)
	> 65 dB(A)
	> 70 dB(A)
	> 75 dB(A)
	> 80 dB(A)

6.3.1 Lärmkarte 24h-Pegel (L_{den}) Im Bruch/Siegstraße (B 62)



6.3.2 Lärmkarte 24h-Pegel (L_{den}) Ortsmitte Dreis-Tiefenbach bis Ortseingang Eckmannshausen (L 728)



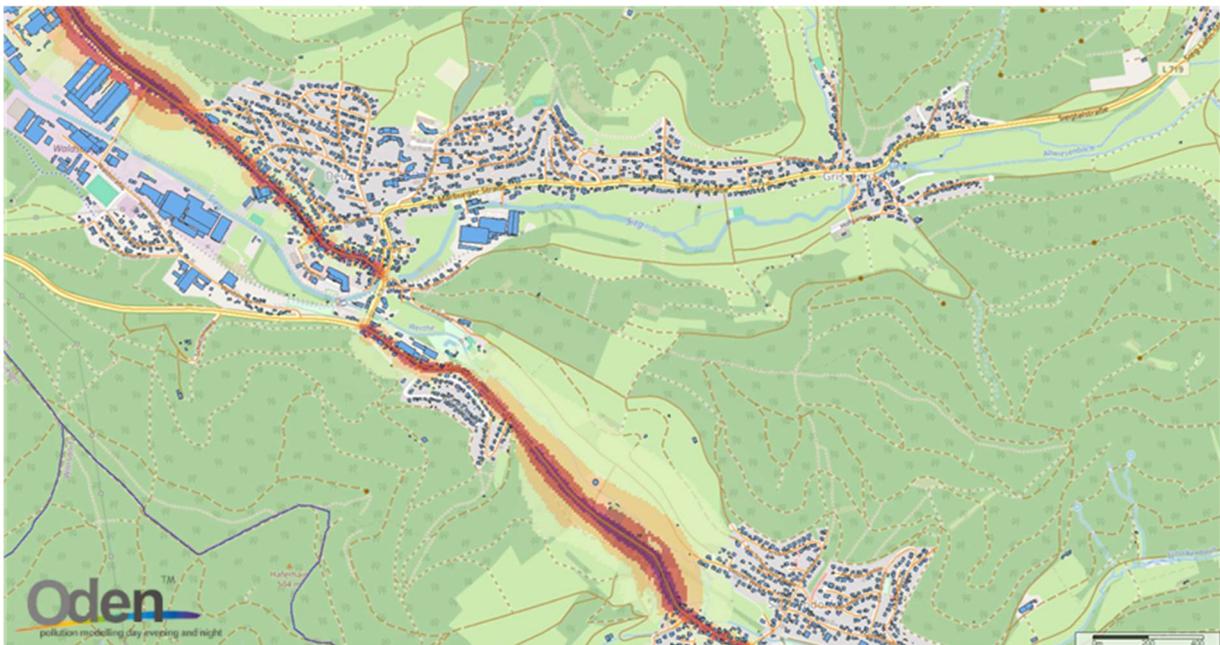
6.3.3 Lärmkarte 24h-Pegel (L_{den}) Siegstraße bis Kreisverkehr Netphen (B 62)



6.3.4 Lärmkarte 24h-Pegel (L_{den}) Umgehungsstraße Netphen bis Weiherdamm Deuz (L 729)



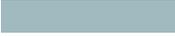
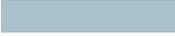
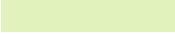
6.3.5 Lärmkarte 24h-Pegel (L_{den}) Deuz bis Ortsmitte Salchendorf (L 729)



6.4 Lärmkarten Stufe 4 der Lärmaktionsplanung für $L_{\text{night}} > 60 \text{ dB (A)}$

Legende Nachtpegel (Lnight)

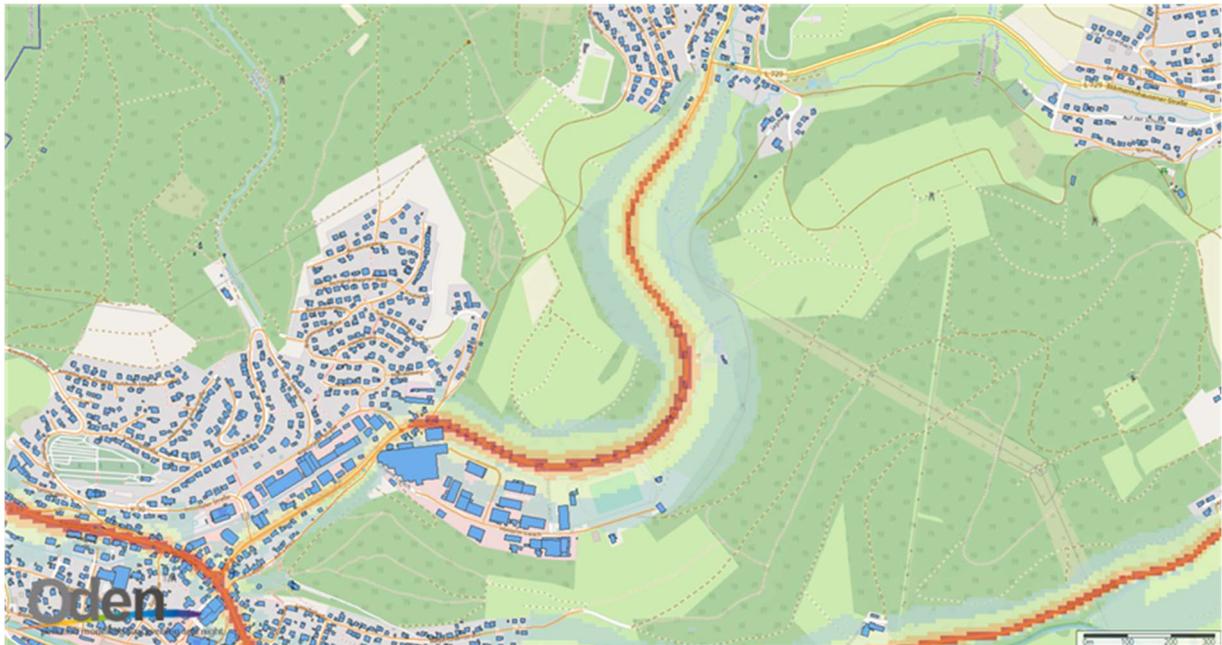
Level daytime

	$\leq 35 \text{ dB(A)}$
	$> 35 \text{ dB(A)}$
	$> 40 \text{ dB(A)}$
	$> 45 \text{ dB(A)}$
	$> 50 \text{ dB(A)}$
	$> 55 \text{ dB(A)}$
	$> 60 \text{ dB(A)}$
	$> 65 \text{ dB(A)}$
	$> 70 \text{ dB(A)}$
	$> 75 \text{ dB(A)}$
	$> 80 \text{ dB(A)}$

6.4.1 Lärmkarte Nachtpegel (Lnight) Im Bruch/Siegstraße (B 62)



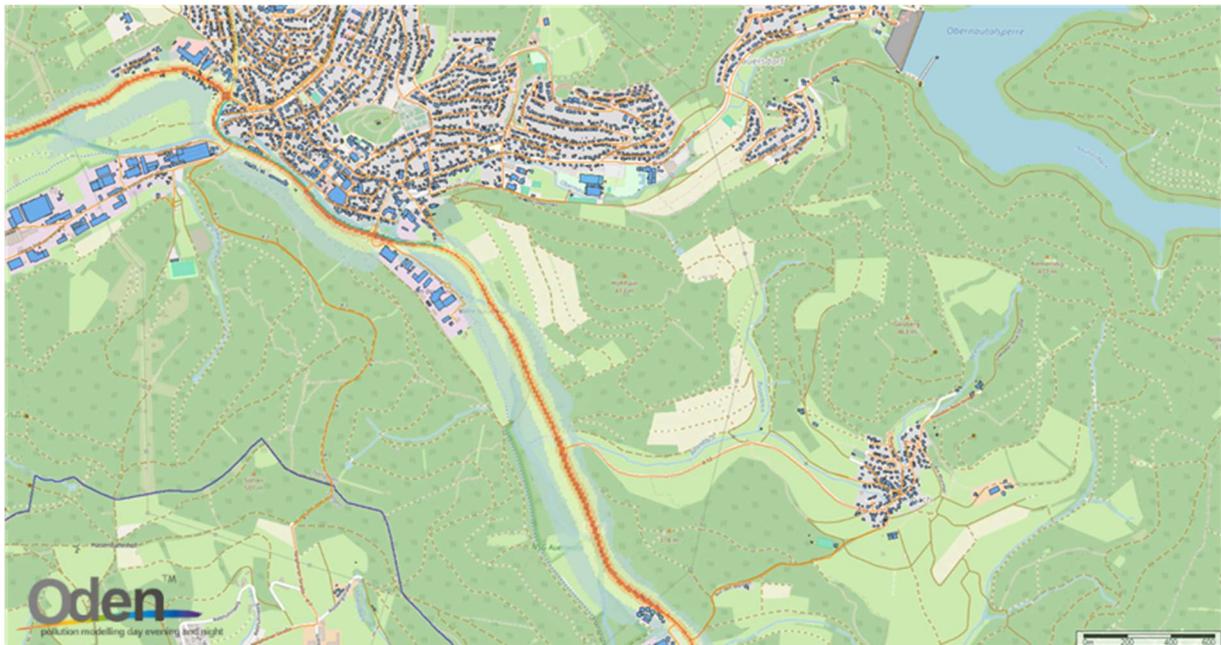
6.4.2 Lärmkarte Nachtpegel (L_{night}) Ortsmitte Dreis-Tiefenbach bis Ortseingang Eckmannshausen (L 728)



6.4.3 Lärmkarte Nachtpegel (L_{night}) Siegstraße bis Kreisverkehr Netphen (B 62)



6.4.4 Lärmkarte Nachtpegel (L_{night}) Umgehungsstraße Netphen bis Weiherdamm Deuz (L 729)



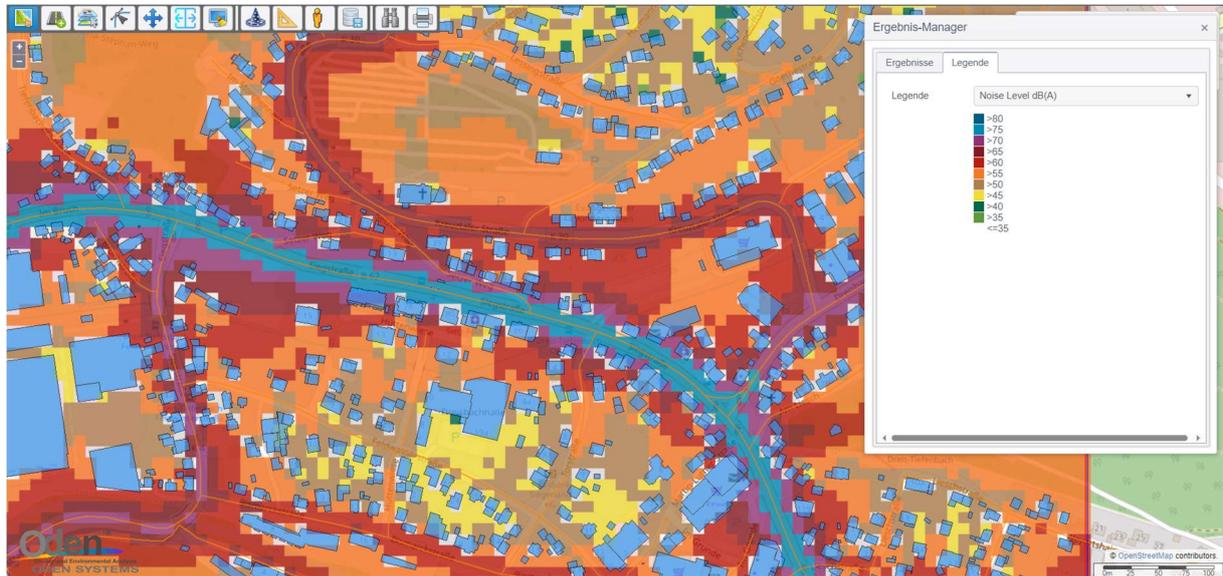
6.4.5 Lärmkarte Nachtpegel (L_{night}) Deuz bis Ortsmitte Salchendorf (L 729)



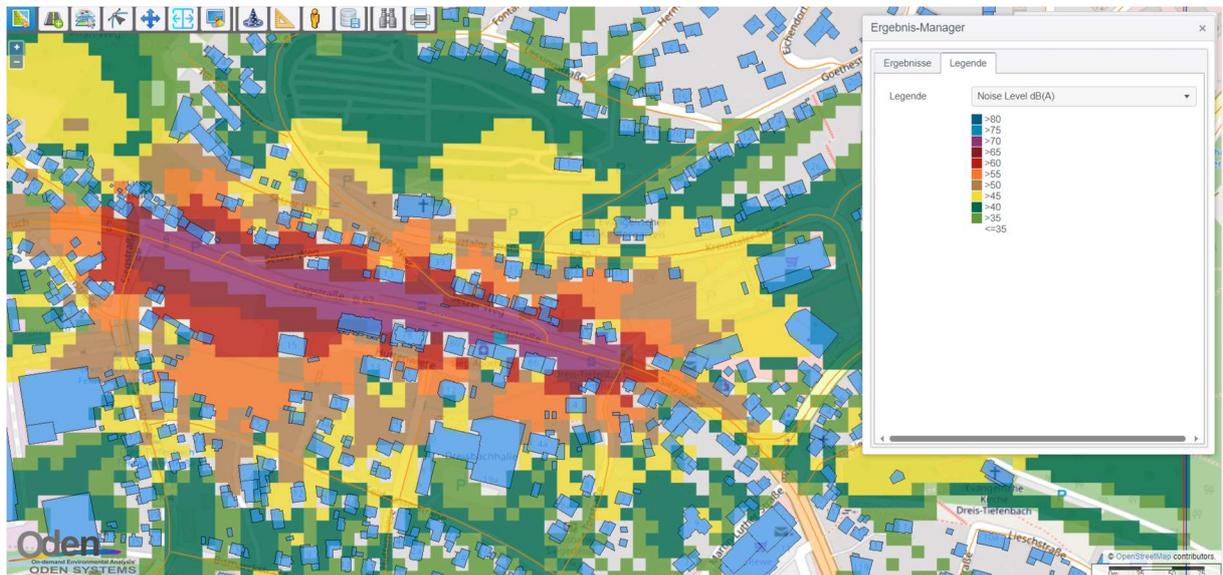
6.5 Variantenberechnung

6.5.1 Variantenrechnung B 62 Dreis-Tiefenbach West (KP Im Bruch/Siegstraße bis KP Siegstraße/Torstraße)

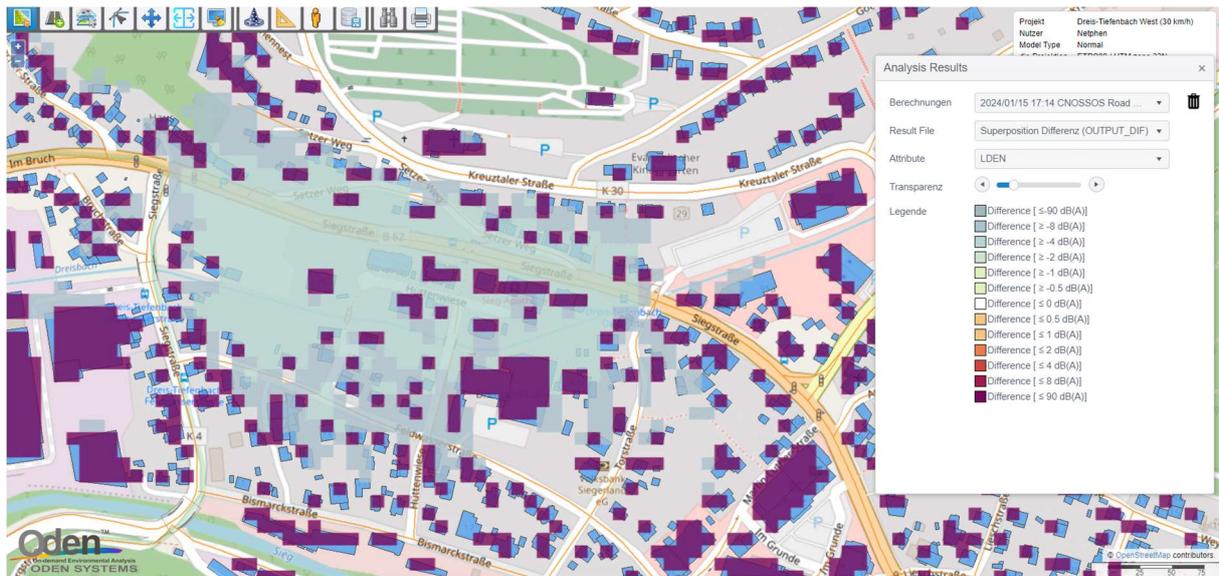
IST-Zustand L_{den}



Variante 30 km/h L_{den}

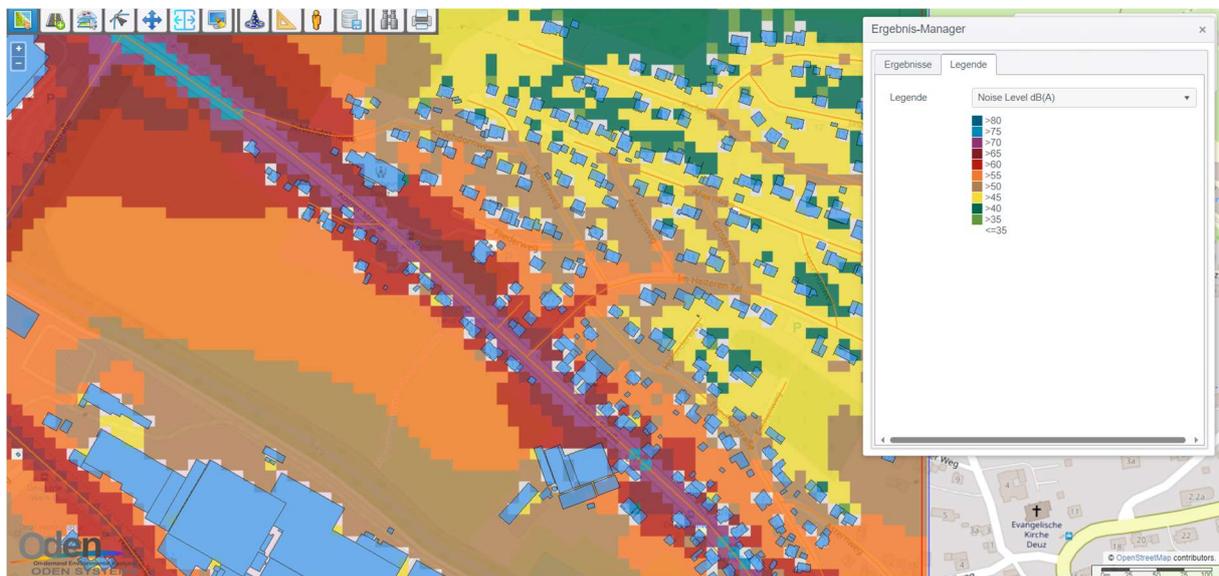


Differenz IST-Zustand im Vergleich mit 30 km/h

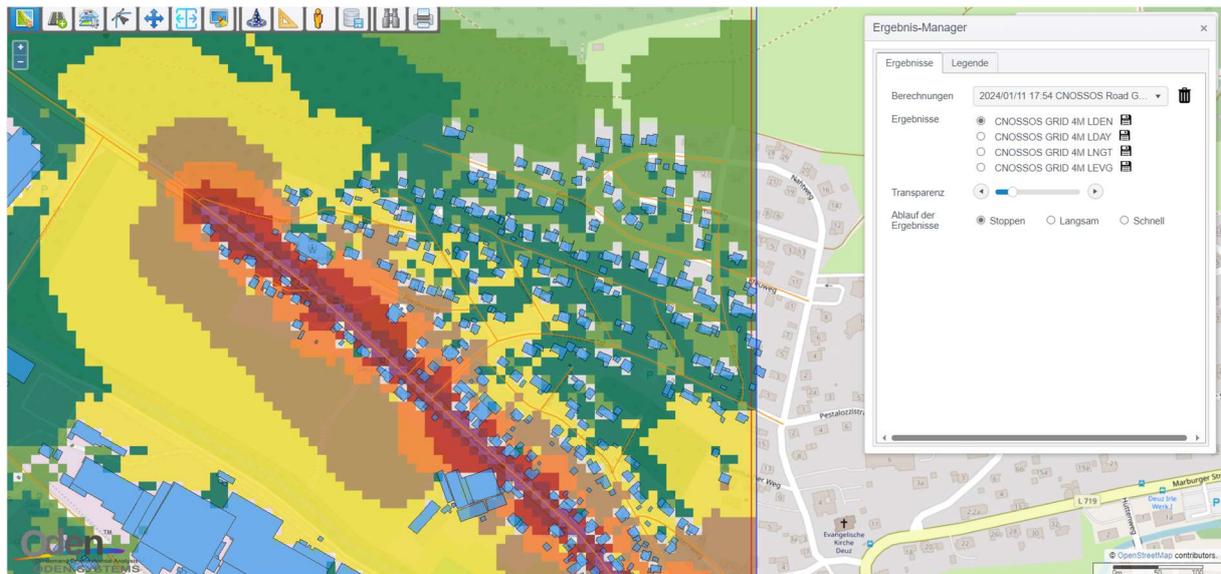


6.5.2 Variantenrechnung L 729 Deuz Altenheim

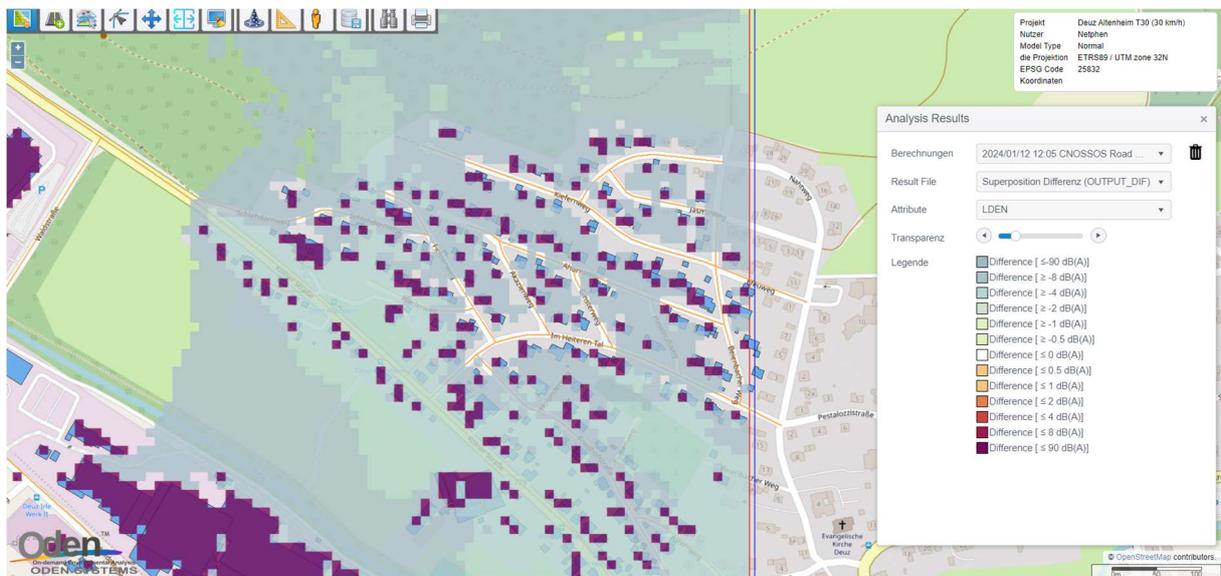
IST-Zustand Lden



Variante 30 km/h L_{den}

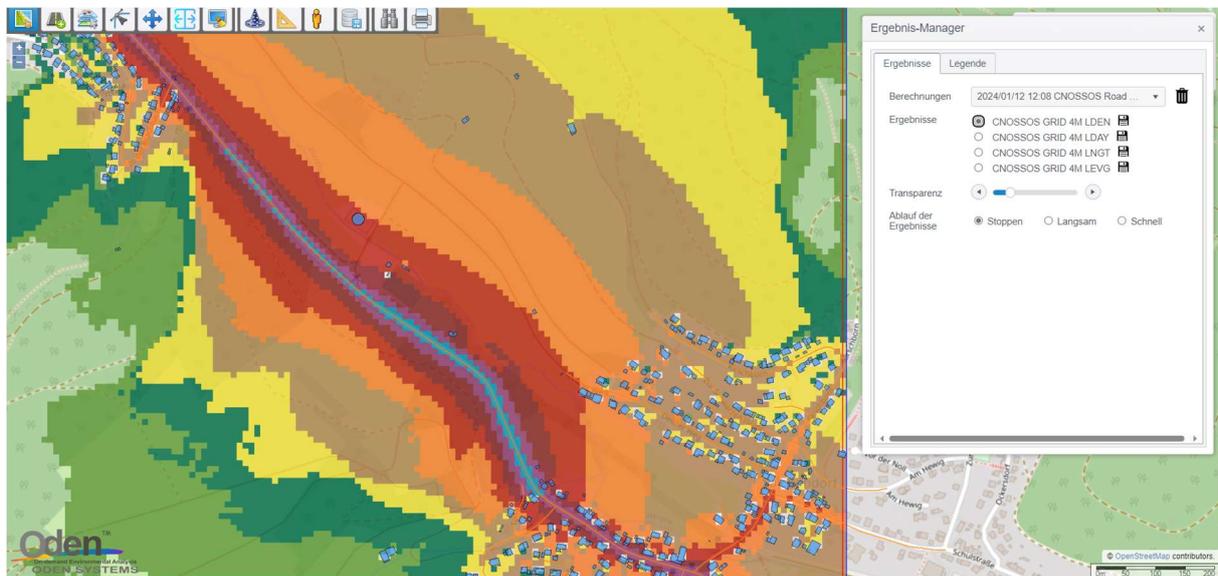


Differenz IST-Zustand im Vergleich mit 30 km/h

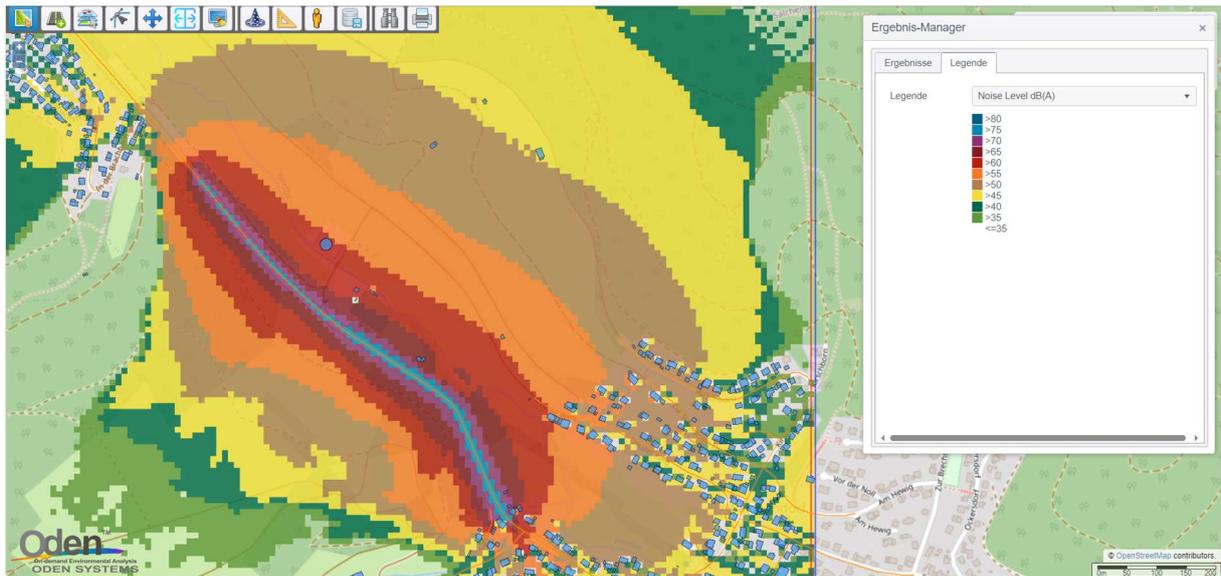


6.5.3 Variantenrechnung L 729 Deuz-Salchendorf

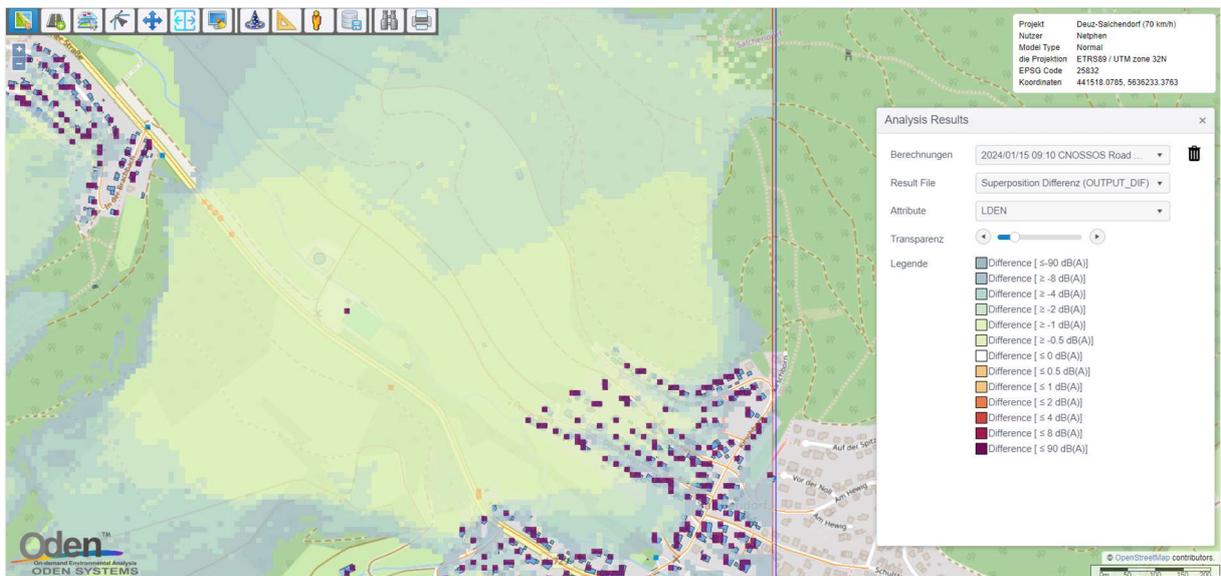
IST-Zustand



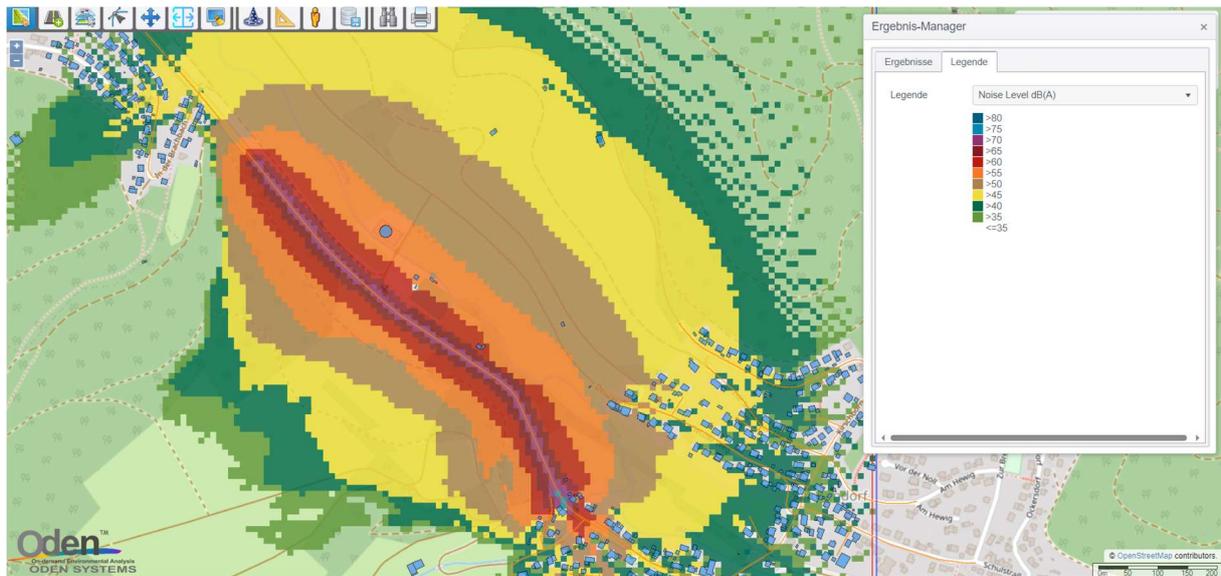
Variante 70 km/h L_{den}



Differenz IST-Zustand/70 km/h



Variante 50 km/h L_{den}



Differenz IST-Zustand im Vergleich mit 50 km/h

