

Entwurf

10.06.2024



Inhalt

1. Allgemeine Einleitung	2
1.1 Beschreibung der Umgebung	3
1.2 Zuständige Behörde	3
1.3 Verweis auf Ort der Veröffentlichung (z. B. Internetseite)	4
1.4 Rechtlicher Hintergrund	4
2. Geltende Grenzwerte	4
3. Durchführung	5
4. Ergebnisse der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen	6
4.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	6
4.2 Lärmeinwirkung durch die Hauptverkehrsstraßen	8
5. Überprüfung des Lärmaktionsplanes der 3. Stufe	8
6. Beschreibungen der festgestellten Probleme und eventuelle Lösungen	9
6.1 Geräuschemissionen der Fahrzeuge	9
6.2 Maßgebende Verkehrsstärke und Anteil schwerer Fahrzeuge (LKW) gemessen an der Verkehrsstärke	9
6.3 Geschwindigkeitsreduzierung	11
6.4 Straßenoberfläche	11
6.5 Aktiver Schallschutz	11
6.6 Passiver Lärmschutz	11
6.7 Mehrbelastung durch die Sperrung der Talbrücke Rahmede an der A45	12
6.8 ÖPNV Bus und Bahnverkehr	13
7. Städtebauliche Planungen	14
8. Ausweisung ruhiger Gebiete	14
9. Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung)	15
9.1 Information zur Lärmsituation	15
10. Öffentlichkeitsarbeit	15
11. Datum der Aufstellung des Lärmaktionsplanes	19

1. Allgemeine Einleitung

Lärm gehört ebenso wie Umweltverschmutzung zu den größten Umweltproblemen unserer Zeit.

Auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm in Deutschland wurde die „vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung)“, kurz die 34. BImSchV, erlassen. In dieser Verordnung sind die wesentlichen Grundlagen zur Erstellung einer Lärmaktionsplanung geregelt. Ein wesentlicher Teil bildet die Erstellung von Lärmkarten, die die Grundlage bilden, um ggfls. lärmindernde Maßnahmen zu initiieren.

Im Jahr 2017 wurden strategische Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) erarbeitet. Es handelt sich dabei um die dritte Stufe der Lärmkartierung, wobei die Lärmkarten auf Verkehrsberechnungen aus dem Jahr 2015/2016 basieren.

Die Lärmaktionsplanung dient im Wesentlichen der Gesundheitsvorsorge und hat gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie die Dokumentation, Vermeidung und mögliche Minderung von Lärmproblemen zum Ziel.

Sofern eine Kommune auf Grundlage der Lärmkarten die betroffenen Menschen festgestellt hat, ist ein Lärmaktionsplan aufzustellen. Bei einer Überschreitung der Prüfwerte von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts ergibt sich insbesondere die Notwendigkeit, Maßnahmen zur Regelung festgestellter Lärmprobleme im Rahmen einer Lärmaktionsplanung zu untersuchen.

Der Lärmaktionsplan ist regelmäßig im Abstand von ca. fünf Jahren zu überprüfen und gegebenenfalls fortzuschreiben.

Die Stadt Kierspe wurde nach den Kriterien des MUNLV in der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt. In der 2. Stufe der Umsetzung wurden Lärmkarten erstellt, aufgrund derer Lärmaktionspläne für

Ballungsräume > 100.000 Einwohner sowie

Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Kfz / Jahr

zu erstellen waren.

Das NRW-Umweltministerium hat für die Lärmkartierung der 2. Stufe 26 Ballungsräume, mehr als 8000 km Bundesautobahnen (A), Bundesstraßen (B) und Landesstraßen (L), 6 Schienenstrecken sowie die beiden Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn fristgemäß an den Bund gemeldet.

Die Stadt Kierspe ist zur Erstellung einer Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/a verpflichtet. Hierzu zählen die folgenden Straßen:

B 54

B 237 und

L 528.

Die einzelnen relevanten Straßenabschnitte werden nachfolgend genauer beschrieben und bewertet.

1.1 Beschreibung der Umgebung

Die Stadt Kierspe liegt außerhalb der Ballungsräume in Nordrhein-Westfalen. Kierspe ist kreisangehörige Gemeinde des Märkischen Kreises in der Region Südwestfalen. Als Stadt im Märkischen Sauerland ist ihre Umgebung geprägt von Waldreichtum, aber auch durch landwirtschaftliche Flächen und Wasserflächen (Talsperren) und liegt zwischen 280 – 552 m über NN. Nächstes Oberzentrum ist die Stadt Lüdenscheid in ca. 15 km Entfernung.

Mit einer Fläche von 71,62 km² und ca. 16.500 Einwohner liegt Kierspe am südlichen Rand des Märkischen Kreises, angrenzend an den Kommunen Meinerzhagen, Halver und Lüdenscheid, so wie den Oberbergischen Kommunen Marienheide und Wipperfürth. Im nördlichen Teil der Stadt Kierspe verläuft die Autobahn 45 in Richtung Frankfurt und Dortmund durch hauptsächlich bewaldetes und unbewohntes Gebiet. Die nächsten Anschlussstellen der Autobahn befinden sich in den Nachbarkommunen Meinerzhagen und in Lüdenscheid. Weiterhin verfügt die Stadt Kierspe über einen modernen Zentralen Omnibusbahnhof, der unter anderem genau an der Volmetalbahn liegt. Die Volmetalbahn ist eine regionale Bahnstrecke, die zwischen den Städten Köln und Hagen verläuft.

1.2 Zuständige Behörde

Für den Lärmaktionsplan zuständig ist gem. § 47e BImSchG:

Stadt Kierspe
Der Bürgermeister
Springerweg 21
58566 Kierspe

E-Mail: post@kierspe.de
Homepage: www.kierspe.de

Amt für Ordnung und Umwelt
Herr Laatsch
Telefon: 02359-66131;
Fax: 02359-661199
E-Mail: s.laatsch@kierspe.de

Amt für Bauen und Planen
Herr Feltens
Telefon: 02359-661160;
Fax: 02359-661199
E-Mail: l.feltens@kierspe.de

1.3 Verweis auf Ort der Veröffentlichung (z. B. Internetseite)

Dieser Lärmaktionsplan ist auf der Homepage der Stadt Kierspe (www.Kierspe.de) unter der Rubrik „Alle Dienstleitungen → Lärmaktionsplan“ veröffentlicht. Die Lärmkarten der Stadt Kierspe können nach Eingabe der Postleitzahl unter folgendem Link gefunden werden. <https://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de/>

1.4 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grund der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EU-Umgebungslärmrichtlinie) und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in den §§ 47a - f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) und in dem Runderlass „Lärmaktionsplanung“ des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNLV) vom 07.02.2008. In letztgenanntem Erlass ist festgelegt, dass Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG, welche eine Lärmaktionsplanung zur Regelung der Lärmprobleme und Lärmauswirkungen erforderlich machen, auf jeden Fall dann vorliegen, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein Schallpegel an den Fassaden LDEN (tags) von 70 dB(A) und/oder ein Schallpegel LNIGHT (nachts) 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 BauGB mit entsprechender Eigenart. Bei der Anwendung der gesetzlichen Grundlagen ist zu berücksichtigen, dass die in den Lärmkarten berechnete Lärminzidenz keine Grenzwerte darstellen; sie unterscheiden sich daher nicht nur im Berechnungsverfahren von z.B. den in der 16. BImSchV genannten Grenzwerten sondern auch in den rechtlichen Folgewirkungen. So entsteht durch die Erstellung von Lärmkarten oder Ausarbeitung von Lärmaktionsplänen grundsätzlich kein gesetzlicher Anspruch auf die Durchführung konkreter Lärmminderungsmaßnahmen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger diese allerdings in Ihren Planungen zu berücksichtigen.

2. Geltende Grenzwerte

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 wie viele Menschen davon betroffen sind, und machen damit die Lärmprobleme und negativen Lärmauswirkungen sichtbar.

Für Lärmaktionspläne nach deutschem Recht gibt es noch keine Grenz- oder Auslösewerte, bei deren Überschreitung Aktionen zwingend vorgeschrieben werden. Damit sich die Kommunen bei der Lärmaktionsplanung zunächst auf die hoch belasteten Lärmbrennpunkte konzentrieren können, hat das Umweltministerium NRW einheitliche Auslösewerte in Höhe von LDEN = 70dB(A) und LNight = 60 dB(A) per Erlass zur Lärmaktionsplanung festgelegt. Überschreitungen dieser Werte an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden, werden bei der Lärmkartierung deutlich gemacht. Hiervon ausgenommen sind Gewerbe und Industriegebiete.

Die von der Bundesrepublik der EU mitgeteilten Grenzwerte sind veröffentlicht unter:

<http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/>

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

	Tag	Nacht
An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
In reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
In Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten und Urbanen Gebieten	64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
In Gewerbegebieten	69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)

3. Durchführung

Die Erstellung und Veröffentlichung der strategischen Lärmkartierung wurde in NRW durch das LANUV übernommen. Das Landesamt veröffentlicht unter nachfolgender Web-Adresse die Lärmkarten für alle Kommunen in NRW.

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

Über Eingabe der Postleitzahl 58566 wird das Stadtgebiet von Kierspe dargestellt.

Aktuell sind die Lärmkarten der 4. Stufe aus 2022 veröffentlicht. Die Karten sollen alle 5 Jahre mit Messwerten aktualisiert werden. Die aktuellste Version wird auf obiger Website online veröffentlicht.

Die Erfassung der Lärmsituation erfolgt an Hand schalltechnischer Modellrechnungen sowie daraus abgeleiteter strategischer Lärmkarten und Betroffenheitsabschätzungen.

Zur Beschreibung der Lärmbelastung werden die Kenngrößen L-DEN und L-NIGHT verwendet und ermittelt. Die Kenngröße L-DEN setzt sich aus den drei folgenden Zeitbereichen zusammen:

- L DAY = der Mittelungspegel für den Tag von 06:00 bis 18:00 Uhr
- L Evening = der Mittelungspegel für den Abend von 18:00 bis 22:00 Uhr
- L Night = der Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 bis 06:00 Uhr

Die Lärmbelastung bzw. Lärmbetroffenheit der Einwohner wird ausgedrückt durch die Anzahl der Einwohner, bei denen der Immissionspegel an der Wohnungsfassade in ein bestimmtes Pegelintervall fallen. Diese Intervalle haben nach den Vorgaben zur Umgebungslärmkartierung eine Breite von 5 Dezibel und die Intervallgrenzen fallen auf durch 5 teilbare Dezibelwerte.

Beispiel: Im Intervall von 55 bis 60 Dezibel werden alle Einwohner summiert, bei denen der Lärmindex größer ist als 55 Dezibel und nicht größer als 60 Dezibel.

Durch die EU-Umgebungslärmrichtlinie sind keine Grenzwerte für die Betroffenheit festgelegt. Es wurden jedoch folgende sog. Auslösewerte bestimmt:

- TAG: 65 dB(A)
- Nacht 55 dB(A)

Bei Erreichen dieser Werte sind Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung zu planen.

4. Ergebnisse der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen

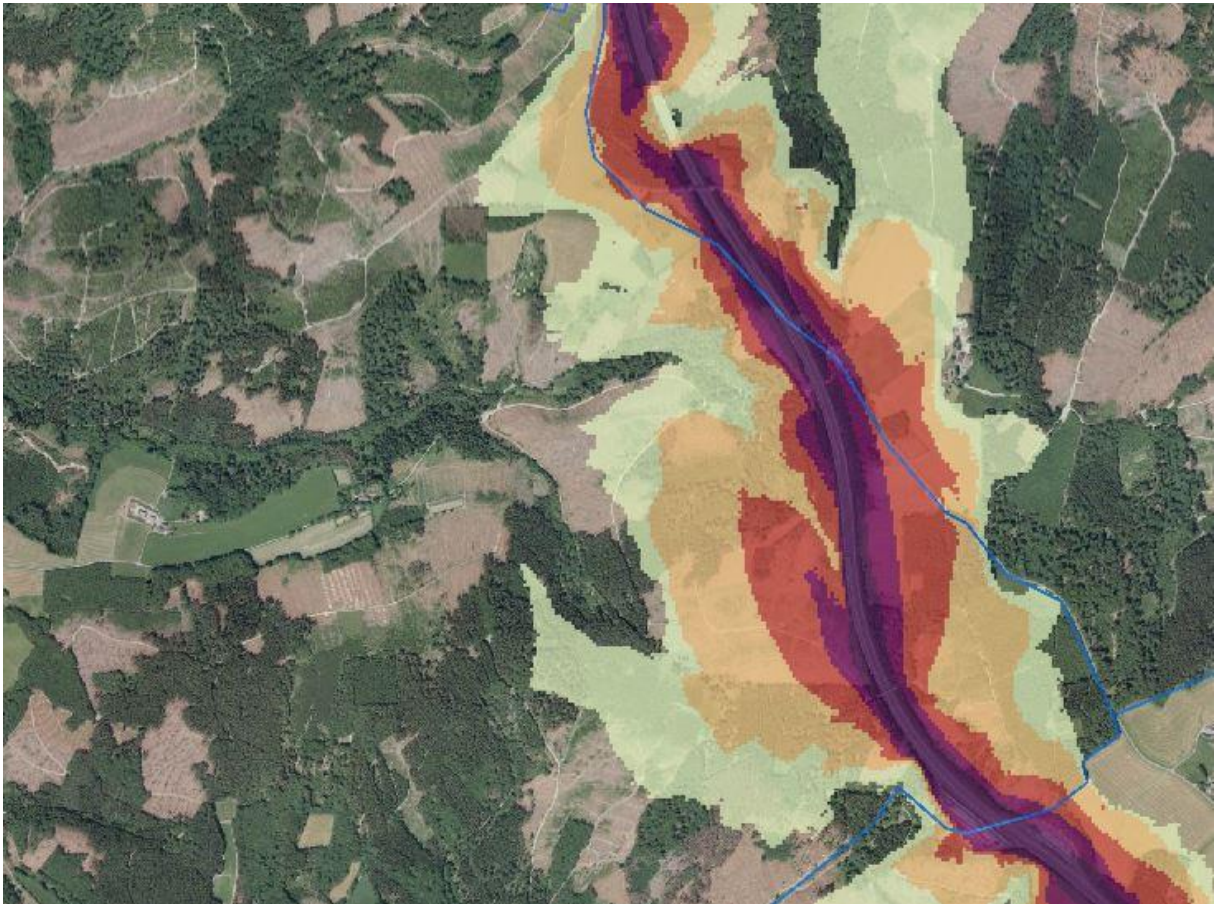
4.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Ergebnisse der Lärmkarten wurden vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) ermittelt und im Internet unter <http://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de/> veröffentlicht.



Ausschnitt Innenstädtischer Bereich

Quelle: LANUV NRW



Ausschnitt Autobahn A45

Quelle: LANUV NRW

Der Kartierungsumfang für die 4. Stufe der Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie in Nordrhein-Westfalen wurde in Abstimmung mit dem NRW-Verkehrsministerium festgelegt. Die Berechnung der Lärmbelastung in den Gemeinden erfolgte für Hauptverkehrsstraßen, nicht-bundeseigenen Schienenwegen und Großflughäfen.

Für die Stadt Kierspe sind die Lärmkarten „Straße“ maßgeblich, in diesen sind die Lärmbelastungen für Hauptverkehrsstraßen (Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen) mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr dargestellt. In Kierspe 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 Nachtpegel (L_{night}) auf der Internetseite des MKULNV abrufbar.

- Bundesstraße B54 (~ 3,5 Mio. Kfz/Jahr) von der südöstlichen Stadtgebietsgrenze durch das Volmetal nördlich bis zur Kreuzung Ortseingang Kierspe / B237
- Bundesstraße B237 (~ 4,2 Mio. Kfz/Jahr) vom östlichen Stadtgebiet Kreuzungsbereich B54/B237 Richtung Westen bis zur Kreuzung „Wildenkuhlen“ B237/L528
- Landesstraße L528 (~ 3,4 Mio. Kfz/Jahr) vom südlichen Stadtgebiet Kreuzung „Wildenkuhlen“ B237/L528 für die L528 in Richtung Norden durch die gesamte Innenstadt bis Ortsausgang Kierspe-Dorf
- Autobahn A45 (~ 18,7 Mio. Kfz/Jahr) liegt im östlichsten Gebiet von Kierspe mit einem Streckenabschnitt von ca. 2 km.

4.2 Lärmeinwirkung durch die Hauptverkehrsstraßen

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

Geschätzte Gesamtzahl der Menschen (N) in der Gemeinde,

die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. 60	>60 .. 65	>65 .. 70	>70 .. 75	> 75
N	530	293	370	344	163

L _{night} /dB(A):	>50 .. 55	>55 .. 60	>60 .. 65	>65 .. 70	> 70
N	311	355	297	249	0

Die Daten in der unten aufgeführten Tabelle zeigen die lärmbelasteten Flächen in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe in km ²	2,82	0,89	0,21

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	807	416	77
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

5. Überprüfung des Lärmaktionsplanes der 3. Stufe

Der Lärmaktionsplan der 3. Runde der Stadt Kierspe wird mit den Lärmkarten der 4. Runde verglichen und überprüft. Als Hauptlärmquellen waren im 3. Lärmaktionsplan die Straßen L528 Friedrich-Ebert-Straße, B237 Kölner Straße, sowie die B 54 angegeben. Nach Auswertung der aktuellen Lärmkarten sind keine Straßen im Kiersper Stadtgebiet hinzugekommen.

Durch die anhaltende Sperrung der Rahmedetalbrücke auf der A45 kommt es zu erhöhten Verkehrsaufkommen auf den Ortsdurchfahrten Friedrich-Ebert-Straße und der Kölner Straße, welches zu einem erhöhten Lärmaufkommen führt. Um dem erhöhten Lärmaufkommen

entgegenzuwirken, wurden die Höchstgeschwindigkeiten auf den oben genannten Straßen gesenkt. Weitere Informationen zum Verfahren der Senkung der Höchstgeschwindigkeit werden unter dem Punkt 6.3 beschrieben.

6. Beschreibungen der festgestellten Probleme und eventuelle Lösungen

6.1 Geräuschemissionen der Fahrzeuge

Die wirkungsvollste Maßnahme zur Minderung des Verkehrslärms ist die Minderung des Lärms an der Quelle, d. h. am Fahrzeug selbst. Die Kommune hat auf die Geräuschemissionen der Fahrzeuge keinen Einfluss. Hier gilt es, die internationalen Richtlinien zu verschärfen, die durch die Autohersteller umgesetzt werden müssen und zur Lärmreduzierung beitragen. Im Rahmen der Information (z. B. Klimaschutztag) kann die Kommune auf die Möglichkeiten des Einbaus lärmarmen Reifen und die Vorteile der E-Mobilität hinweisen.

Gleichwohl kann auf den Einsatz geräuscharmer städtischer Fahrzeuge hingewirkt werden und der Einsatz von geräuscharmen Bussen angestrebt werden. Die Märkische Verkehrsgesellschaft (MVG) in Lüdenscheid wird daher mit Fördergeldern bereits im Jahr 2025 insgesamt 20 Elektrobusse anschaffen, die auf den Linien im Märkischen Kreis eingesetzt werden sollen. Im Jahr 2026 werden weitere 5 Elektrobusse angeschafft.

Kurzfristige Verbesserungen hinsichtlich der Geräuschemissionen durch die Fahrzeuge können durch eine Optimierung der einzelnen Lichtsignalanlagen zur Verstärkung des Verkehrsflusses (Reduzierung der Anfahrgeräusche) erzielt werden. Die Maßnahme ist geplant. Durch einen Kreisverkehr im Bereich Kreuzung Tannenbaum. Hier trifft die B54 auf die B237. In diesem Zuge entfallen zudem mehrere Häuser, die derzeit unter die Kriterien der Lärmaktionsplanung fallen. Ein weiterer Kreisverkehr könnte an der Ampelkreuzung Wildkuhlen zur Lärmreduzierung führen. Vorschläge und Anfragen wurden bereits an den Straßenbaulastträger „Straßen NRW“ gestellt.

6.2 Maßgebende Verkehrsstärke und Anteil schwerer Fahrzeuge (LKW) gemessen an der Verkehrsstärke

Die Verkehrsstärke und der LKW-Anteil ist in Kierspe durch die A45 Sperrung im Bereich Lüdenscheid gestiegen und könnte grundsätzlich durch planerische Konzepte die als Beispiel Umleitungen und alternative Routen beinhalten könnten, beeinflusst werden. Gleichwohl stellen die topographischen Rahmenbedingungen in Kierspe eine deutliche Restriktion hinsichtlich der Planung von Alternativrouten dar, so dass grundsätzlich davon auszugehen ist, dass die bestehenden Trassen mittel- bis langfristig unveränderlich bestehen bleiben.

Eine Änderung der Verkehrsführung mittels Umgehungsstraße ist lediglich für den Bereich der B 237 und L 528 langfristig möglich. Die Umgehungsstraße hat allerdings keinen Einfluss auf den Bereich B54, Stadteinwärts aus Meinerzhagen kommend bis zur Kreuzung Tannenbaum.

Die nördliche Entlastungsstraße ist mit vordringlichem Bedarf in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen worden. Aktuell befindet sich das Projekt in einem langwierigen Planungsprozess. In diesem Stadium müssen viele Rahmenbedingungen geklärt und Erkenntnisse gewonnen werden. So finden beispielsweise ökologische Bestandserfassungen, eine Umweltverträglichkeitsstudie und eine Verkehrsuntersuchung statt. Es handelt sich um wichtige Aspekte, die bei einer Planung berücksichtigt werden müssen und in die weiteren Überlegungen einfließen. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse werden im nächsten Schritt dann verschiedene Ausbaumöglichkeiten und -varianten untersucht.

Der Bau einer nördlichen Entlastungsstraße (B54n) für die Ortsdurchfahrt Kierspe ist jedoch mittelfristig angelegt und wirkt sich somit nicht zeitnah auf eine Lärmreduzierung in dem derzeit betroffenen Bereich aus.

Hinsichtlich der Reduzierung der Verkehrsstärke wird die Stadt Kierspe weiterhin an einer Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs mitwirken und das bestehende Radwegenetz ausbauen bzw. verbessern. Derzeitig erfolgt die Umsetzung insbesondere entlang der B54 und nahe der L 528 (Schnörrenbach).

Im Rahmen von Klimaschutzveranstaltungen und ähnlichen Plattformen wurde dieses Thema aufgegriffen und öffentlichkeitswirksam aufbereitet. Im Zuge der Leader-Planung ist ein Mobilitätskonzept erarbeitet, welches nun konkretisiert und umgesetzt werden soll.

Darüber hinaus wird im Stadtgebiet Kierspe ein flexibles und kostengünstiges Zusatzangebot zum klassischen ÖPNV in Form von Bürgerbus-Linien sowie Anruf-Linien-Fahrten angeboten.

Auf Ebene der Verkehrsplanung werden Radwegekonzepte sowohl für touristische Nutzer als auch für Alltagsradfahrer konzipiert. Dabei sind für Kierspe in den nächsten Jahren insbesondere der Ausbau überkommunaler Verbindungen geplant. Diese Konzeptionierung erfolgt auf überregionaler Ebene im Rahmen des Regionale 2013-Projekts „Radnetz Südwestfalen“ im Märkischen Kreis. Der sogenannte Volmetalradweg soll den Freizeit- und Tourismusverkehr in der Region noch attraktiver machen und als Verbindung der an der Volme gelegenen Kommunen dienen. Aktuell sind die Planungen für den Volmetalradweg abgeschlossen und das erste Teilstück auf Kiersper Stadtgebiet ist fertiggestellt. Nach Fertigstellung erstreckt sich der Volmetalradweg von Meinerzhagen bis nach Schalksmühle. Zusätzlich zum Volmetalradweg ist ein Interkommunaler Radweg geplant, der zwischen den Städten Meinerzhagen und Kierspe verläuft. Die Vorplanungen dazu sind abgeschlossen und der Bau wird voraussichtlich im Jahr 2025 starten. Explizit hingewiesen wird auch auf die bereits angelaufenen Angebote der Stadt Kierspe zur Nutzung von E-Bikes für die eigenen Mitarbeiter. Durch Bikeleasing Angebote bekommt jeder Mitarbeiter die Möglichkeit, kostengünstig z.B. sein eigenes E-Bike zu leasen und so den Weg zur Arbeit CO₂-neutral und geräuscharm zu bestreiten. Weiterhin gibt es am Bahnhof die Möglichkeit, sein E-Bike in der Radabstellanlage, sein Fahrrad sicher unterzustellen und aufzuladen, eine weitere Anlage ist für das Jahr 2024/2025 in Umsetzung.

6.3 Geschwindigkeitsreduzierung

Eine solche Maßnahme ist bei den in innerörtlichen Bereichen üblichen Geschwindigkeitsbegrenzungen von max. 50 km/h nur eingeschränkt wirksam, denn bei geringen Geschwindigkeiten wird das Gesamtgeräusch eines Fahrzeuges überwiegend durch das Motorengeräusch und weniger durch das geschwindigkeitsabhängige Rollgeräusch bestimmt. E-Mobilität wird durch das Bauen von Ladestationen gefördert, was zu einer Reduzierung der Motorengeräusche führen wird. Aufgrund der Sperrung der A45 angehöriger Rahmedetalbrücke werden die L 528 (Friedrich-Ebert-Straße) und die B 237 (Kölner Straße) vermehrt als Umleitungsstrecke genutzt. Wegen des erhöhten Verkehrsaufkommens wurde eine Lärmberechnung durch den Straßenbaulastträger Straßen NRW durchgeführt. Auf Grundlage dieser Lärmberechnung wurde seitens des Märkischen Kreises eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h angeordnet.

6.4 Straßenoberfläche

Die Zuständigkeit für die Oberflächengestaltung der im Rahmen der Stufe 4 der Lärmaktionsplanung kartierten Straßen in Kierspe unterliegt dem Straßenbaulastträger Straßen NRW, denn es handelt sich hierbei ausschließlich um Landes- und Bundesstraßen.

6.5 Aktiver Schallschutz

Festzustellen ist, dass die identifizierten Lärmbetroffenen in Bereichen leben, in denen hoch wirksame Maßnahmen des aktiven Schallschutzes wie Lärmschutzwälle oder –wände nicht möglich sind. Die überwiegend straßenbegleitend bebauten Ortsdurchfahrten sind vorwiegend betroffen. Hier besteht auch weiterhin nicht die Möglichkeit, aktive Schallschutzmaßnahmen zu installieren.

Bei Straßen-Neuplanungen werden Lärmschutzmaßnahmen von vorne herein eingeplant. Am Beispiel der Umgehungsstraße muss im Rahmen der Planfeststellung die Errichtung einer Lärmschutzwand vorgesehen und gebaut werden. Hiermit ist die Einhaltung der Immissionsrichtwerte für die angrenzende Wohnnutzung sichergestellt.

6.6 Passiver Lärmschutz

Aufwendungen für passiven Lärmschutz können durch den Landesbetrieb Straßen NRW erstattet bzw. bezuschusst werden. Grundsätzlich kann jedermann, der sich betroffen fühlt, einen Antrag auf Lärmsanierung beim Straßenbaulastträger Straßen NRW stellen. Jedoch gibt es auf der Grundlage des Lärmsanierungsprogramms keinen Rechtsanspruch auf Bezuschussung, sondern es handelt sich um eine freiwillige Leistung, die aus laufenden Haushaltsmitteln beglichen werden. Grundsätzlich gilt als Betroffener derjenige, dessen Gebäude vor Bau oder Widmung der jeweiligen Bundes- oder Landstraße schon errichtet wurde und wo der zugehörige Immissionsrichtwert entsprechend der jeweiligen Gebietskategorie überschritten wird. Die Wertermittlung auf Grundlage der hier vorliegenden Lärmkartierung dient lediglich als Richtwert. Im konkreten Einzelfall werden gesonderte

Berechnungen nach der RLS-90 durchgeführt, die jedoch gegenüber der Lärmaktionsplanung von abweichenden Richtwerten ausgeht.

Kontaktdaten Straßen NRW:

Landesbetrieb Straßenbau NRW
 Regionalniederlassung Südwestfalen
 Untere Industriestraße 20
 57250 Netphen
 Telefon: 0271-3372
 E-Mail: kontakt.ml.sw@strassen.nrw.de

6.7 Mehrbelastung durch die Sperrung der Talbrücke Rahmede an der A45

Durch die Sperrung der Rahmedetalbrücke an der A45 kommt es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen in den umliegenden Städten und Gemeinden des Märkischen Kreises. Durch das Erstellen weiträumiger Umleitungen durch die Autobahn GmbH und den Landesbetrieb Straßen NRW wird versucht, den Verkehr soweit es möglich ist zu verteilen, so dass die Belastung der Anwohner so gering wie möglich gehalten wird. Seit dem 10. Juni 2023 hat die Stadt Lüdenscheid ein LKW-Durchfahrtsverbot für den Durchgangsverkehr angeordnet. Das Verbot gilt auch für die Ortsdurchfahrt auf der B54 (Volme Straße) in Brügge. Die folgenden Tabellen zeigen die Zunahme der Verkehrsdichte an der B 237 Kölner Straße und der L 528 Friedrich-Ebert-Straße.

Ort:	Kierspe	Kierspe	Kierspe	Kierspe
Straße:	B 237 Kölner Straße	B 237 Kölner Straße	B 237 Kölner Straße	B 237 Kölner Straße
Richtung:	Wildenkuhlen	Wildenkuhlen	Tannennaum	Tannenbaum
Zeitraum:	21.09.2022-05.10.2022	23.06.2023-07.07.2023	21.09.2022-05-10-2022	23-06-2023-07-07-2023
Anzahl der Messtage	14	14	14	14
Fahrzeuge Gesamt	45.675	83.067	80.305	90.944
Schwerverkehr (ohne Lieferfahrzeuge):	6.603	9.165	6.826	9.303
Schwerverkehr (incl. Lieferfahrzeuge ab 3,5 t):	10.786	15.416	13.645	17.064
Fahrzeuge Gesamt/Tag:	3.263	5.933	5.736	6.496
Schwerverkehr (ohne Lieferfahrzeuge)/Tag:	472	655	488	665
Schwerverkehr (incl. Lieferfahrzeuge)/Tag:	770	1.101	975	1.219

Quelle: Märkischer Kreis

Ort:	Kierspe	Kierspe	Kierspe	Kierspe
Straße:	Friedrich-Ebert-	Friedrich-Ebert-	Friedrich-Ebert-	Friedrich-Ebert-

	Straße 393 (L 528)	Straße 393 (L 528)	Straße 393 (L 528)	Straße 393 (L 528)
Richtung:	Dorf	Halver	Dorf	Halver
Zeitraum:	21.09.2022-05.10.2022	21.09.2022-05.10.2022	10.07.2023-24.07.2023	10.07.2023-24.07.2023
Anzahl der Messtage	14	14	14	14
Fahrzeuge Gesamt	53.556	54.284	41.633	53.235
Schwerverkehr (ohne Lieferfahrzeuge):	5.459	6.010	8.880	7.035
Schwerverkehr (incl. Lieferfahrzeuge ab 3,5 t):	13.135	10.396	15.320	12.461
Fahrzeuge Gesamt/Tag:	3.825	3.877	2.974	3.803
Schwerverkehr (ohne Lieferfahrzeuge)/Tag:	390	358	634	503
Schwerverkehr (incl. Lieferfahrzeuge)/Tag:	938	743	1.094	890

Quelle: Märkischer Kreis

6.8 ÖPNV Bus und Bahnverkehr

Der Märkische Kreis ist gemäß § 3 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW auf den Zweckverband Nahverkehr-Westfalen-Lippe (NWL) übertragen. Hauptdienstleister im Märkischen Kreis ist die Märkische Verkehrsgesellschaft (MVG), die ab dem Jahr 2025 ihren Fuhrpark durch E-Busse ergänzt und damit die alten Busse mit Verbrennungsmotor ersetzt. Zusätzlich zum Angebot der Märkischen Verkehrsgesellschaft fahren in Kierspe auch Busse des Bürgerbusvereins Kierspe e.V.. Der Bürgerbus fährt nach einem festen Fahrplan, der auch Haltestellen beinhaltet die durch die MVG nicht angefahren werden. Für Familien mit Kleinkindern gibt es die Möglichkeit, die sogenannte Kindergartenlinie zu nutzen, die Kindergartenlinie fährt die Kindergärten im Stadtgebiet an und sorgt durch die Entlastung des Straßenverkehrs zusätzlich für Sicherheit vor den Kindergärten.

Der 2019 reaktivierte Bahnhof der Stadt Kierspe gibt den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit, im Stundentakt mit der „Volmetalbahn“ zwischen den Städten Hagen und Köln zu fahren. Durch die Bahnstrecke können Bürger der Stadt Kierspe auch am Wochenende problemlos Freizeitangebote in Städten, die an der Bahnlinie gelegen sind, nutzen oder auch den morgendlichen Weg zum Arbeitsplatz bestreiten.

7. Städtebauliche Planungen

Die Stadt Kierspe plant derzeit keine neuen Wohngebiete im Einwirkungsbereich der identifizierten Straßenabschnitte mit Lärmbelastungen oberhalb der schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung gem. DIN 1800528 für Allgemeine Wohngebiete von Tags > 55 dB(A) – L_{den} entsprechend.

8. Ausweisung ruhiger Gebiete

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 Umgebungslärmrichtlinie sind große, zusammenhängende Freiflächen, die Aufenthalt und beispielsweise ausgedehnte Spaziergänge ohne Durchquerung verlärmter Bereiche ermöglichen. Nach § 47 d Abs. 2 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) soll ein Ziel der Lärmaktionspläne sein, sog. „ruhige Gebiete“ vor einer Zunahme des Lärms zu schützen.

Bislang gibt es allerdings keine verbindlichen Kriterien, d. h. Ziel- bzw. Schwellenwerte für ruhige Gebiete sind bisher noch nicht national geregelt oder vorgegeben worden. Innerhalb des Stadtgebietes Kierspe sind alle Flächen die nicht Siedlungsgebiet sind, Landschaftsschutzgebiet. Darüber hinaus gibt es innerhalb des Stadtgebietes FFH-Gebiete sowie weitere ökologisch wertvolle Flächen, die als gesetzlich geschützte Biotope oder Landschaftsbestandteile aufgrund ihrer besonderen Bedeutung nicht für eine bauliche oder infrastrukturelle Nutzung zur Verfügung stehen.

Städtebauliche Zielsetzung hinsichtlich der baulichen Expansion der Stadt Kierspe ist es auch mit Blick auf die demographische Entwicklung, dass mit Grund und Boden sparsam und ressourcenschonend umgegangen werden soll. Daher sind zunächst die vorhandenen Innentwicklungspotenziale 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.

Aufgrund der vorgenannten besonderen Rahmenbedingungen in Kierspe wird von der Festlegung ruhiger Gebiete nicht Gebrauch gemacht.

9. Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung)

(Lärmschutz an bestehenden Straßen, Quelle: MKULNV NRW)

In Nordrhein-Westfalen gewährt der Straßenbaulastträger Bundesrepublik Deutschland für bestehende Bundesfernstraßen (Autobahnen und freie Strecken von Bundesstraßen) oder das Land NRW für seine Landesstraßen Lärmschutz (sog. Lärmsanierung) im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Die Lärmsanierung dient der Verminderung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt ist.; es geht um die Bewältigung einer durch die verkehrliche und bauliche Entwicklung „gewachsenen“ und „verfestigten“ Situation.

Die Regelungen zum Verfahrensablauf ergeben sich aus den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes – VlärmschR-97 in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS-90).

9.1 Information zur Lärmsituation

Jeder kann einen formlosen Antrag bzgl. der Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an die Straßenbauverwaltung richten.

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Regionalniederlassung Südwestfalen

Untere Industriestraße 20

57250 Netphen

Telefon: 0271-3372

E-Mail: kontakt.ml.sw@strassen.nrw.de

10. Öffentlichkeitsarbeit

Gemäß § 47d Absatz 3 BImSchG ist die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne einzubeziehen und ihr rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit zu geben, bei der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Über die Ergebnisse ist die Öffentlichkeit über eine angemessene Frist zu informieren.

Im 1. Teil der Öffentlichkeitsarbeit wurden die Bürger und Bürgerinnen zur Mitwirkung eingeladen indem sie über das Amtsblatt des Märkischen Kreises, das Internet und die örtliche Presse darüber informiert wurden worum, es bei der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes geht. Zudem wurde den Bürgern und Bürgerinnen der Stadt Kierspe mitgeteilt, wo die Ergebnisse der Lärmkartierung und die allgemeinen Ziele und Zwecke der Lärmaktionsplanung zu finden sind. In der Zeit vom 18.04.2024 – 30.05.2024 konnten Anmerkungen und Stellungnahmen zur der Lärmkartierung über das Beteiligungsportal des Landes Nordrhein-Westfalen abgegeben werden.

Stellungnahmen der Privatpersonen	
Nr. 1	Stellungnahme:

	<p>Aufnahme der Kreisstraßen K2 / K3 in den Lärmaktionsplan</p> <p><i>Abwägung:</i> Die oben genannten Straßen überschreiten nicht die Grenzwerte, die für eine Aufnahme in die Lärmaktionsplanung nötig sind.</p>
Nr. 2	<p><i>Stellungnahme:</i> Aufgrund von erhöhten Verkehrsaufkommen die Höchstgeschwindigkeit auf der L528 Heerstraße (Ortseingang bis Kreuzung Wildenkuhlen) von 50 Km/h auf 30 Km/h zu reduzieren. Zudem soll der Schwerlastverkehr öfter auf unrechtmäßig durchfahrende LKW kontrolliert werden.</p> <p><i>Abwägung:</i> Aufgrund der Baustelle an der Kreuzung B 54 / Kölner Straße wird die Strecke L528 Schnörrenbach öfter als Alternativroute gewählt. Es ist davon auszugehen, dass sich die hochfrequente Nutzung der L 528 Schnörrenbach wieder legt, sobald die Baustelle an der Kölner Straße fertiggestellt wurde. Eine Prüfung zur Minderung der Höchstgeschwindigkeit wird angeregt. Die Bitte nach häufigeren Kontrollen des fließenden Verkehrs wird an die zuständigen Behörden weitergeleitet.</p>
Nr. 3	<p><i>Stellungnahme:</i> Aufgrund der Zunahme des Verkehrs auf der Friedrich-Ebert-Straße werden folgende Forderungen gestellt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Höchstgeschwindigkeit an der Friedrich-Ebert-Straße ganztägig von 50 auf 30 Km/h reduzieren - die Ausbesserung bzw. Austausch der Fahrbahndecke durch Flüsterasphalt - Durchfahrtsperren für LKW <p><i>Abwägung:</i> Wie schon im Punkt 6.3 beschrieben, wurden vor allem im Bereich Kierspe Dorf und der Kölner Straße mehrere Tempo 30 Zonen aus Gründen des Lärmschutzes ausgezeichnet. Aufgrund der Tatsache, dass es sich bei der o.g. Straße um eine Landstraße handelt, ist Straßen NRW der zuständige Straßenbaulastträger. Die Stadt Kierspe hat keinerlei Befugnis, Änderungen am Aufbau und dem Belag vorzunehmen. Die Benutzung von Flüsterasphalt wird bei den Planungen zur Streckensanierung nach der Brückensperrung angeregt. Ein Durchfahrtsverbot für LKW kann nur durch die für Kierspe zuständige Straßenverkehrsbehörde (Märkischer Kreis) erlassen werden. Dementsprechende Anträge wurden von der Lokalpolitik an den Märkischen Kreis gestellt.</p>

Stellungnahmen öffentlicher Institutionen	
Nr.1	<p><i>Stellungnahme Märkischer Kreis:</i></p> <p>Der Märkischen Kreises bittet zu beachten, dass gegebenenfalls gewünschte verkehrslenkende Maßnahmen auch im Rahmen von Lärmaktionsplanungen den stringenten Vorgaben des § 45 Abs. 9 StVO unterliegen.</p>

	<p>Hiernach können etwaige Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur bei einer bestehenden und nachgewiesenen qualifizierten Gefahrenlage angeordnet werden. Die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms ist in diesem Zusammenhang nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt. Maßgeblich ist, ob die Lärmbeeinträchtigung jenseits dessen liegt, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. Bei der Würdigung ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen, ist daher nicht nur auf die Höhe des Lärmpegels, sondern auf alle Umstände des Einzelfalls abzustellen.</p> <p>In diesem Zusammenhang weist der Märkische Kreis außerdem darauf hin, dass für die Anordnung von etwaigen verkehrslenkenden Maßnahmen die Lärmschutz-Richtlinien-StV maßgeblich sind. Neben den dort erwähnten Auslösepegeln wird in den Lärmschutz-Richtlinien-StV außerdem angeführt, dass auf klassifizierten Straßen deren besondere Verkehrsfunktion in der Regel einer Geschwindigkeitsbeschränkung entgegensteht.</p> <p>Die von der Stadt Kierspe genannten Bereiche betreffen ausschließlich klassifizierte Straßen, so dass Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dort nicht ohne Weiteres angeordnet werden können.</p> <p>In Bezug auf bauliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung, wie Lärmschutzwände, verweist der Märkische Kreis auf die Zuständigkeit der jeweiligen Straßenbaulastträger. Für bauliche Maßnahmen werden wiederum andere Auslösepegel zugrunde gelegt, als bei verkehrslenkenden Maßnahmen.</p> <p>Zum Schluss mache ich darauf aufmerksam, dass gemäß der Lärmschutz-Richtlinien-StV straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden. Sie sollen kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen sein, sondern in ein Konzept zur Lärmbekämpfung eingebunden werden. In diesem Zusammenhang wäre auch zu berücksichtigen, dass durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung die Lärmpegel um maximal 3 dB gesenkt werden können, durch Schallschutzfenster jedoch eine Erhöhung der Schalldämmung von mehr als 20 dB zu erreichen wäre.</p> <p>Eine weitere bauliche Maßnahme wäre beispielsweise die Verwendung von schallarmen Straßenbelägen, wie etwa Flüsterasphalt, in den besonders betroffenen Bereichen.</p> <p>Weiter Anregungen oder Bedenken liegen nicht vor.</p> <p><i>Abwägung:</i> Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
Nr. 2	<p>Stellungnahme:</p> <p>Als Träger öffentlicher Belange nimmt der BUND Kierspe zur Lärmaktionsplanung der Stadt Kierspe gemäß § 47 Bundesimmissionsschutzgesetz, Phase 1 wie folgt Stellung:</p> <p>Bezüglich der Lärmentwicklung auf den innerstädtischen Hauptachsen (wie auf der beigefügten Lärmkarte erkennbar ist), verweisen wir auf die allgemein geltenden Vorschläge des BUND. Sie sind zusammengestellt unter dem Link</p>

<https://www.bund.net/mobilitaet/laerm/strassenlaerm/>

Unser Schwerpunkt bei der Beteiligung liegt aber darüber hinaus auf dem im Anschreiben erwähnten „Schutz ruhiger Gebiete“. Nach §47d Abs.2 BImSchG geht es darum, ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen.

Die Stadt Kierspe legt diese im Aktionsplan fest. Es ist ungemein wichtig, diese Flächen von Seiten der Gemeinde systematisch auszuweisen. Sowohl kleinere und auch innerstädtische Flächen, sowie große, zusammenhängende, rund um Kierspe liegenden Gebiete sind zu benennen und ihre Schutzbedürftigkeit vor Lärmeinwirkungen im Lärmaktionsplan anzugeben.

Nach der Umgebungslärmrichtlinie (Art.3) ist ein „ruhiges Gebiet auf dem Land ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist“. Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen“ (§47d Abs. 2 BImSchG). Die Definition von ruhigen Gebieten ist durch die BRD nicht festgelegt. Es gibt also Handlungsspielräume für die Stadt Kierspe, Räume der Ruhe für die Bürger und die Umwelt auszuweisen.

Beispiel: Das Untere Kerspetal mit der Straße K3 ist als Naturschutzgebiet durch die Art der Flächennutzung als ruhiges Gebiet in Betracht zu ziehen. Grün- und Waldfläche sowie Wasserfläche mit Kerspebach und Nebenbächen sowie die eingezäunte Talsperre gelten als Auswahlkriterium für ein „ruhiges Gebiet“. In allen Bereichen der Tier- und Pflanzenwelt ist der Lebensraum vielfältig. Der BUND betreut dort die Amphibienwanderung seit 14 Jahren mit einem Schutzzaun. Auch die K2, die durch Wald und Weideland nach Rönsahl führt, leitet den örtlichen Verkehr durch ruhige Gebiete.

Beide Straßen werden aber durch die hohe Frequentierung durch Motorradfahrer-Kolonnen an Wochenenden, Feiertagen und Brückentagen zu einem Lärm-Hotspot, der den Anliegern keinen Ruhetag in ihren Häusern und Gärten mehr ermöglicht. Die Auswirkungen auf die Tierwelt- auch auf die der Nutztiere- durch diese saisonalen Lärmereignisse bleiben oft unerkannt.

Auf das individuelle Sound-Erlebnis durch gezielte Tuningmaßnahmen und bewusstes Hochdrehen der Motorräder und Quads wollen die meisten der über eine weite Strecke anreisenden Motorradfans und auch entsprechend „sportlich fahrender“ PKW-Fahrer-innen als Freizeitvergnügen und damit auf den Freizeitlärm nicht verzichten.

Bei der Ausweisung von ruhigen Gebieten besteht die Möglichkeit, das Tempo streckenweise deutlich durch die Aufstellung von Schildern zu reduzieren. Tempodrosselung ist Lärmschutz in den ausgewiesenen Gebieten der Ruhe. Entspannung suchenden Bürgern-innen ermöglicht die Straße wieder eine gemeinsame Nutzung ohne die zusätzliche Lärmbelastung durch unangepasstes Befahren mit Motorfahrzeugen.

Ein ruhiges Gebiet soll stressfrei sein, ohne eine Zunahme von Lärm, der sich hier besonders an den überregional zur Erholung genutzten freien Tagen ergibt. Es soll auch für die Bürger in guter Erreichbarkeit zum Wohnort befinden.

Das Beispiel „Kerspetal“ ist nur eines von den vielen Möglichkeiten und Chancen, Gebiete der Ruhe auszuweisen, um den Bürgern und unserer Natur Ruhe-Räume zu erhalten.

Die Identifizierung solcher Flächen kann unter der Einbeziehung der Bürger erweitert und dem Lärmaktionsplan hinzugefügt werden. Hierzu regen wir die Durchführung einer Bürgerversammlung an.

	<p><i>Abwägung:</i></p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird die Stadt Kierspe die Ausweisung möglicher ruhiger Gebiete prüfen.</p>
Nr.3	<p><i>Stellungnahme:</i></p> <p>Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen gibt wie seine Stellungnahme wie folgt ab:</p> <p>Bei erarbeiteten Lärmaktionsplänen werden durch die zuständigen Städte bzw. Gemeinden für vorgegebene Anwendungsfälle Lösungsansätze ermittelt. Eine gesetzliche Verpflichtung zur anschließenden Realisierung der erarbeiteten baulichen Lösungsansätze besteht für den Straßenbaulastträger nach Auffassung von Straßen NRW nicht. Daher gibt Straßen NRW frühzeitig den Hinweis, dass die durch Ihre Konzepte entwickelten Einzelmaßnahmen hinsichtlich der anschließenden Realisierung für den Bereich der klassifizierten Straßen in der Baulast Straßen NRWs (Bundes- und Landstraßen) jeweils einzelprojekzbezogen in die Gesamtaufgaben Priorisierung der Regionalniederlassung Südwestfalen einzuordnen sind.</p> <p><i>Abwägung:</i></p> <p>Die Ausführungen werden seitens der Verwaltung zur Kenntnis genommen.</p>

11. Datum der Aufstellung des Lärmaktionsplanes

Aufgestellt durch die Stadt Kierspe, der Bürgermeister, am XX.XX.XXXX .

Fachbereich Ordnung und Umwelt

Fachbereich Bauen und Planen

Stadt Kierspe

Der Bürgermeister

Stelse