

Einladung

zur **04.** Sitzung des **Ausschusses für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr** am Dienstag, dem **13.07.2010**, um **17.00 Uhr** im **Sitzungssaal des Hauses Burgstraße 8.**

Radevormwald, den 01.07.2010

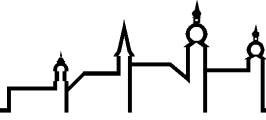
gez. Horst Enneper
Vorsitzender

Tagesordnung **(Öffentlicher Teil)**

1. Niederschrift über die 03. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr am 01.06.2010 (öffentlicher Teil)
2. Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 3 - Stadtkern, Burgstraße -
 - a) Vorstellung des geplanten Bauvorhabens
 - b) Erläuterung des gewählten Verfahrens zur Schaffung von Planungsrecht; Aufstellungsbeschluss sowie Auftrag an die Verwaltung, die Öffentlichkeit gem. § 13 a Abs. 3 BauGB über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung zu unterrichten
3. Lärmaktionsplan Radevormwald
hier: Erläuterung der wesentlichen Inhalte des Lärmaktionsplans Radevormwald sowie Auftrag an die Verwaltung, die Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG sowie die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange durchzuführen
4. Mitteilungen über erteilte Baugenehmigungen
5. Mitteilungen und Fragen
 - a) Integriertes Handlungskonzept Innenstadt; Sachstandsbericht
 - b) sonstiges

(nichtöffentlicher Teil)

6. Niederschrift über die 03. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr am 01.06.2010 (nichtöffentlicher Teil)
7. Mitteilungen und Fragen
 - a) sonstiges



Vorlage

zu Tagesordnungspunkt Nr. 1. der **04.** Sitzung des **Ausschusses für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr** am **13.07.2010**

Öffentlicher Teil

Nichtöffentlicher Teil

Tagesordnungspunkt:

Niederschrift über die 03. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr am 01.06.2010 (öffentlicher Teil)

Beratungsfolge:	Sitzungstermin:
Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr	13.07.2010

Beschlussentwurf:

keiner

Finanzielle Auswirkungen des Beschlusses:

<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen
Kosten €	Produkt	Haushaltsjahr
Vorgesehen im	<input type="checkbox"/> Ergebnisplan	<input type="checkbox"/> Finanzplan
Haushaltsmittel	<input type="checkbox"/> stehen zur Verfügung	<input type="checkbox"/> stehen nicht zur Verfügung

Erläuterung:

Der Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr nimmt die Niederschrift über den Öffentlichen Teil der 03. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr am 01.06.2010 zur Kenntnis.

Federführendes Dezernat:	Beteiligtes Dezernat:	Der Bürgermeister
Dez. III Technische Dienstleistungen		
Unterschrift Datum	Unterschrift Datum	Unterschrift Datum



Vorlage

zu Tagesordnungspunkt Nr. 2. a) der 04. Sitzung des **Ausschusses für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr** am **13.07.2010**

Öffentlicher Teil Nichtöffentlicher Teil

Tagesordnungspunkt:

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 3 - Stadtkern, Burgstraße -
a) Vorstellung des geplanten Bauvorhabens**

Beratungsfolge:	Sitzungstermin:
Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr	01.06.2010
Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr	13.07.2010

Beschlussentwurf:

keiner

Finanzielle Auswirkungen des Beschlusses:

<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen
Kosten €	Produkt	Haushaltsjahr
Vorgesehen im	<input type="checkbox"/> Ergebnisplan	<input type="checkbox"/> Finanzplan
Haushaltsmittel	<input type="checkbox"/> stehen zur Verfügung	<input type="checkbox"/> stehen nicht zur Verfügung

Erläuterung:

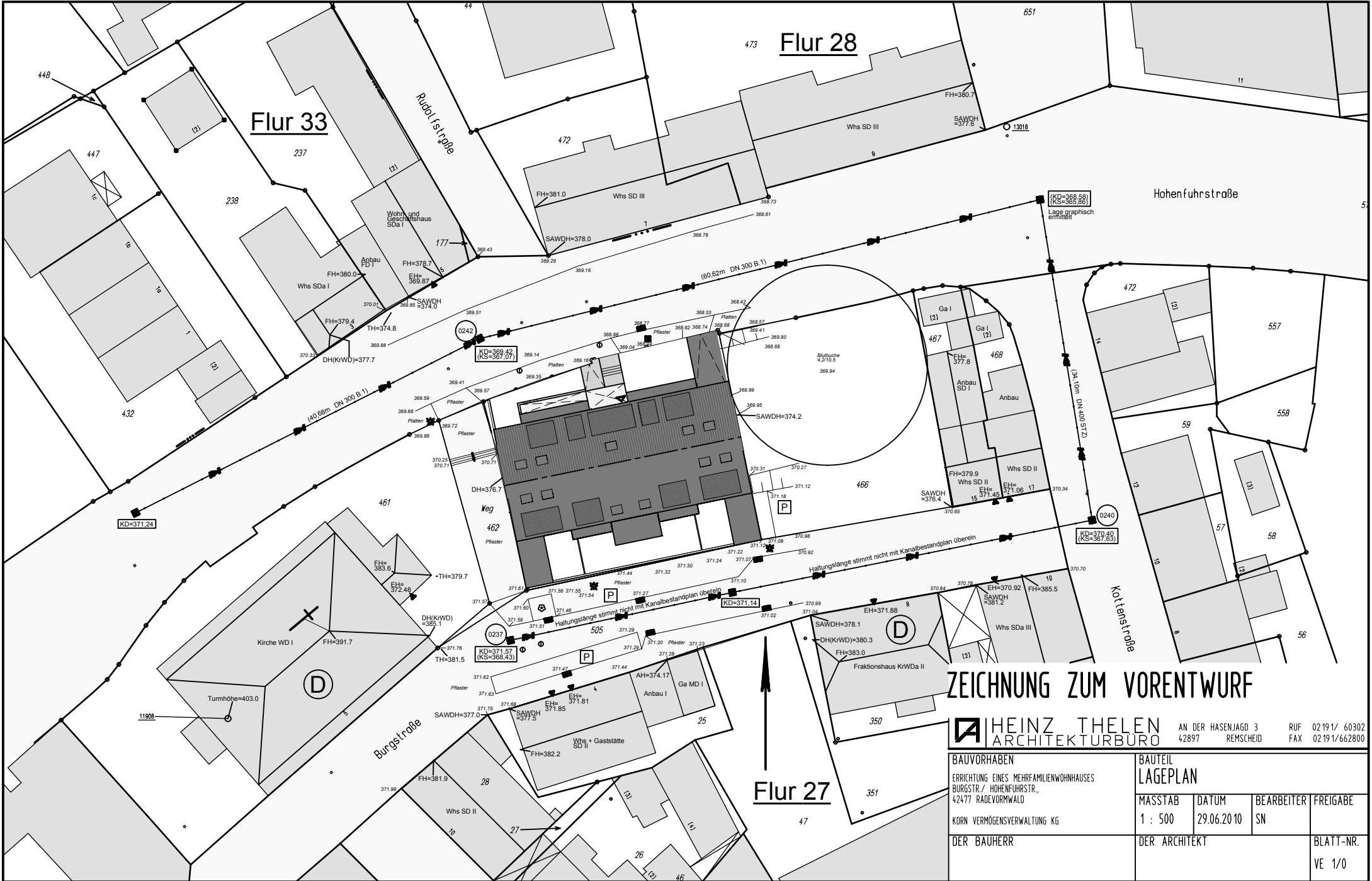
Bereits in der letzten Sitzung dieses Ausschusses hatte die Verwaltung berichtet, dass sich ein Investor gefunden hat, der die verfallenden Gebäude Burgstraße 7, 9 und 11 aufkaufen, abreißen und durch einen Neubau ersetzen möchte. Die genannten Gebäude stehen nicht unter Denkmalschutz, liegen jedoch im Geltungsbereich der „Denkmalbereichssatzung Historischer Stadtkern Radevormwald“. Innerhalb dieser Denkmalbereichssatzung unterliegen, unabhängig von baurechtlichen Genehmigungen, die Beseitigung, Veränderung und die Nutzungsänderung baulicher Anlagen der Erlaubnis der Unteren Denkmalbehörde (Stadt Radevormwald) im Benehmen mit dem Amt für Denkmalpflege im Rheinland.

Der Abriss der Bauten Burgstraße 7 - 11 wurde - mit Erlaubnis der Unteren Denkmalbehörde im Benehmen mit dem Amt für Denkmalpflege im Rheinland- bereits genehmigt. Bei dem geplanten Neubau handelt es sich um ein Achtfamilienwohnhaus inklusive Tiefgarage. Ggf. sollen zwei Einheiten im Erdgeschoss als Büro genutzt werden. In dieser Stadtkernrandlage innerhalb der Denkmalbereichssatzung muss es Ziel des Neubaus sein, moderne Komfortansprüche barrierefrei in hochwertiger Architektur in Gestaltung und Maßstäblichkeit angepasst an die historische Umgebung zu realisieren.

Durch die Denkmalsbereichssatzung geschützt ist das Erscheinungsbild des historischen Stadtkerns, Schutzgegenstand sind der Stadtgrundriss, das Straßensystem, die Parzellierung, die Bauweise sowie Gestaltelemente der Bebauung und die Stadtsilhouette.

Als Anlagen beigefügt sind der Lageplan sowie die Ansichten des architektonischen Entwurfs, der mit dem Amt für Denkmalpflege im Rheinland vorabgestimmt wurde und den der Entwurfsverfasser in der Sitzung ausführlich erläutern wird.

Federführendes Dezernat:	Beteiligtes Dezernat:	Der Bürgermeister
Dez. III Technische Dienstleistungen		
Unterschrift	Datum	Unterschrift
		Datum
		Unterschrift
		Datum



Flur 33

Flur 28

Flur 27

Hohenfuhrstraße

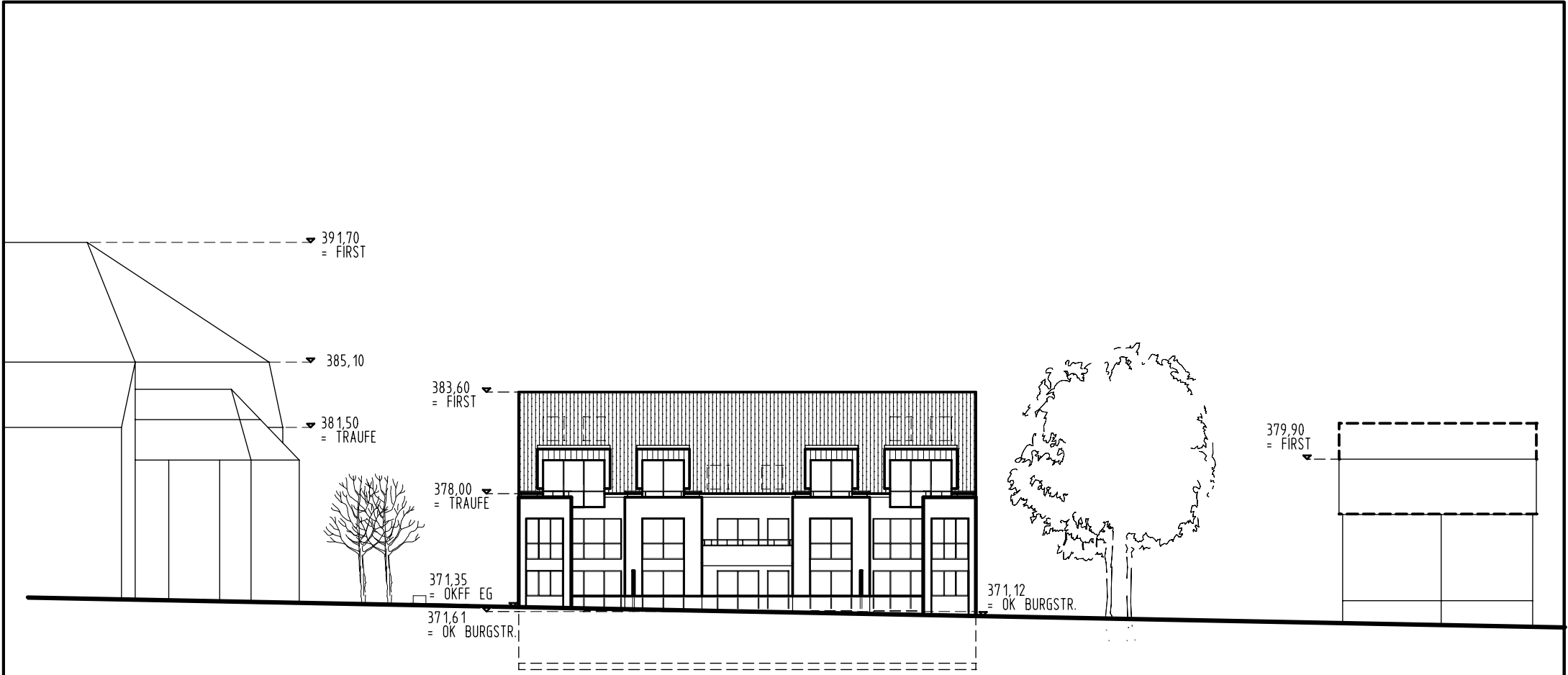
Burgstraße

Kottenstraße

ZEICHNUNG ZUM VORENTWURF

HEINZ THELEN ARCHITEKTURBÜRO AN DER HASENJAGD 3 RUF 02 19 1 / 60302
 42897 REMSCHEID FAX 02 19 1 / 662800

BAUVORHABEN		BAUTEIL	
ERRICHTUNG EINES MEHRFAMILIENWOHNHAUSES		LAGEPLAN	
BURGSTR./ HOHENFUHRSTR., 42477 RADEVORMWALD		MASSTAB	DATUM
KORN VERMÖGENSVERWALTUNG KG		1 : 500	29.06.2010
DER BAUHERR		BEARBEITER	FREIGABE
DER ARCHITEKT		SN	
		BLATT-NR.	
		VE 1/0	



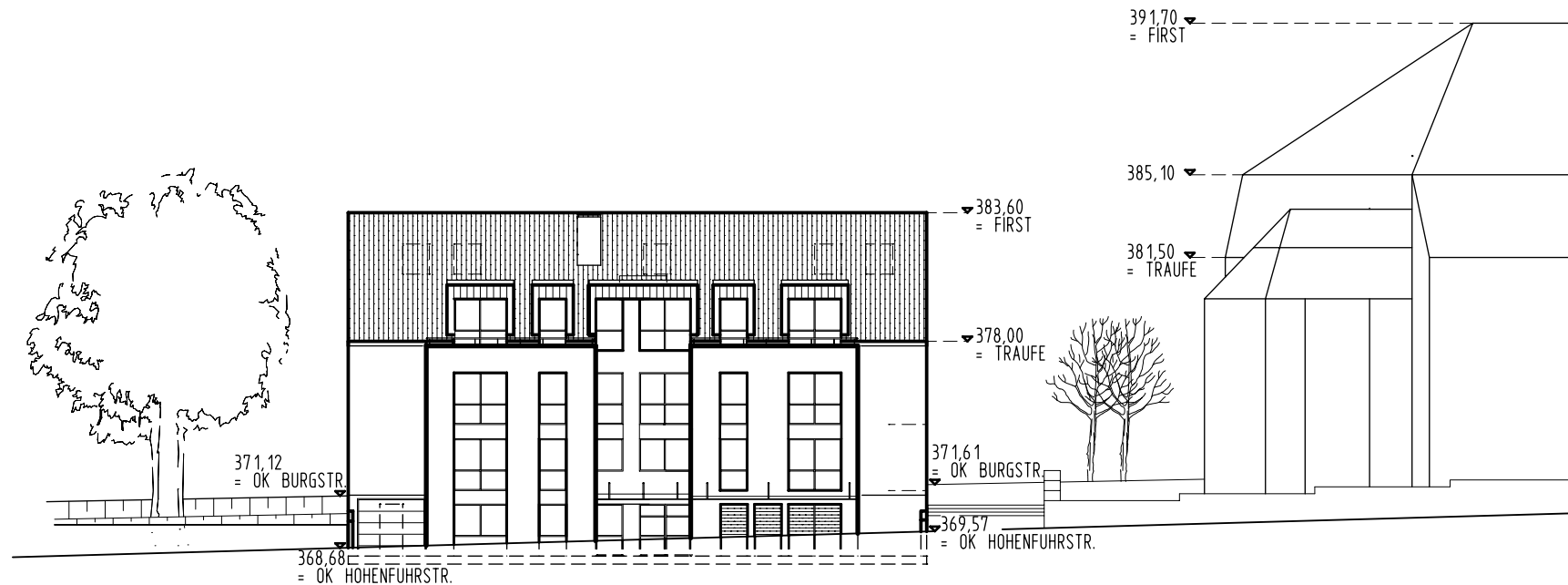
SÜDANSICHT / BURGSTRASSE

ZEICHNUNG ZUM VORENTWURF


HEINZ THELEN
 ARCHITEKTURBÜRO

 AN DER HASENJAGD 3 RUF 02191/ 60302
 42897 REMSCHEID FAX 02191/662800

BAUVORHABEN ERRICHTUNG EINES MEHRFAMILIENWOHNHAUSES BURGSTR./ HOHENFUHRSTR., 42477 RADEVORWALD KORN VERMÖGENSVERWALTUNG KG		BAUTEIL SÜDANSICHT	
DER BAUHERR		MASSTAB 1: 300	DATUM 29.06.2010
DER ARCHITEKT		BEARBEITER SN	FREIGABE BLATT-NR. VE 2/0

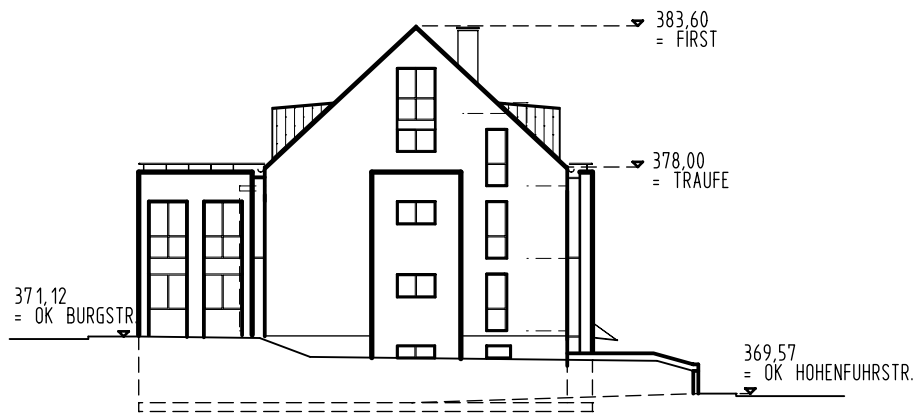


NORDANSICHT / HOHENFUHRSTRASSE

ZEICHNUNG ZUM VORENTWURF

HEINZ THELEN AN DER HASENJAGD 3 RUF 02191/ 60302
 ARCHITEKTURBÜRO 42897 REMSCHEID FAX 02191/6662800

BAUVORHABEN		BAUTEIL	
ERRICHTUNG EINES MEHRFAMILIENWOHNHAUSES BURGSTR./ HOHENFUHRSTR., 42477 RADEVORWALD		NORDANSICHT	
KORN VERMÖGENSVERWALTUNG KG	MASSTAB 1 : 300	DATUM 29.06.2010	BEARBEITER SN
DER BAUHERR	DER ARCHITEKT		BLATT-NR. VE 3/0



OSTANSICHT



WESTANSICHT

ZEICHNUNG ZUM VORENTWURF


HEINZ THELEN
 ARCHITEKTURBÜRO

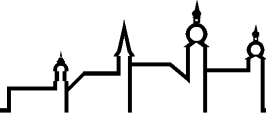
AN DER HASENJAGD 3
 42897 REMSCHEID

RUF 02191/ 60302
 FAX 02191/662800

BAUVORHABEN ERRICHTUNG EINES MEHRFAMILIENWOHNHAUSES BURGSTR./ HOHENFUHRSTR., 42477 RADEVORMWALD KORN VERMÖGENSVERWALTUNG KG		BAUTEIL OSTANSICHT, WESTANSICHT	
DER BAUHERR		MASSTAB 1: 300	DATUM 29.06.2010
DER ARCHITEKT		BEARBEITER SN	FREIGABE BLATT-NR. VE 4/0

PERSPEKTIVE BURGSTRASSE





Vorlage

zu Tagesordnungspunkt Nr. 2. b) der **04.** Sitzung des **Ausschusses für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr** am **13.07.2010**

Öffentlicher Teil

Nichtöffentlicher Teil

Tagesordnungspunkt:

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 3 - Stadtkern, Burgstraße -

b) Erläuterung des gewählten Verfahrens zur Schaffung von Planungsrecht; Aufstellungsbeschluss sowie Auftrag an die Verwaltung, die Öffentlichkeit gem. § 13 a Abs. 3 BauGB über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung zu unterrichten

Beratungsfolge:	Sitzungstermin:
Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr	01.06.2010
Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr	13.07.2010

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr beschließt gem. § 2 Abs. 1 BauGB die Aufstellung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 3 - Stadtkern, Burgstraße - im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB und beauftragt die Verwaltung, die Öffentlichkeit gem. § 13 a Abs. 3 BauGB über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung zu unterrichten.

Finanzielle Auswirkungen des Beschlusses:

<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen
Kosten €	Produkt	Haushaltsjahr
Vorgesehen im	<input type="checkbox"/> Ergebnisplan	<input type="checkbox"/> Finanzplan
Haushaltsmittel	<input type="checkbox"/> stehen zur Verfügung	<input type="checkbox"/> stehen nicht zur Verfügung

Erläuterung:

Das unter TOP 2. a) vorgestellte Bauvorhaben lässt sich planungsrechtlich im Rahmen des im gesamten Innenstadtbereich geltenden Bebauungsplanes Nr. 42 A nicht verwirklichen. Der gültige Bebauungsplan setzt entlang der Burgstraße, zum Schutz des Stadtgrundrisses, eine Baulinie fest. Festgesetzt werden zudem Mindest- und Höchstwerte der Traufe (von 5 bis 6 m) sowie des Firstes (von 10 bis 11 m) zum Schutz des historischen Straßenraumprofils, die Höhenangaben beziehen sich auf die Burgstraße. Zudem wurde eine maximale Zweigeschossigkeit festgesetzt.

Das Pflaster der Burgstraße vor der Hausgruppe 7 -11 hat eine gemittelte (absolute) Höhe von rd. 371,37 m. Das geplante Bauvorhaben weist eine Traufhöhe von 378,00 m sowie eine Firsthöhe von 383,60 m auf und überschreitet somit die (bislang) festgesetzten Maximalhöhen um 0,63 m bzw. um 1,23 m. Die festgesetzte Baulinie an der Burgstraße wird nicht von dem gesamten Baukörper aufgenommen, die Baugrenze zur Hohenfuhstraße deutlich überschritten.

Dennoch fügt sich das Bauvorhaben in den Denkmalsbereich ein: Durch die rechts und links angeordneten Loggienbaukörper und die Bruchsteinmauer entlang der Burgstraße entstehen hier die Raumkanten, die den historischen Stadtgrundriss weiterhin ablesbar machen. Die Untergliederung der Fassade durch die Vor- und Rücksprünge nimmt die vormals kleinteilige Parzellierung der Grundstücke auf, die geplanten Trauf- und Firsthöhen fügen sich (gerade noch) in das vorhandene Straßenraumprofil ein. Auch die gewählten Gestaltelemente der Bebauung (Satteldach sowie hochkantstehende Rechteckformate bei den Fenstern), Materialien und Farben des Gebäudeäußeren (weißer Putz sowie grauabgesetzte Putzflächen, Bruchsteinmauer, anthrazitfarbene Dachziegel, grau-anthrazitfarbene Fensterrahmen) sind dem historischen Rahmen angepasst.

Dieses gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Hausgruppe Burgstraße 7-11 innerhalb des Innenstadtbereichs eine Sonderstellung einnimmt: Während die Bebauung innerhalb des Rundlings ansonsten durch eine nahezu baublockartige geschlossene Bebauung geprägt ist, grenzt allein hier das - relativ kleine - Ensemble im Westen (zur evangelisch-lutherischen Kirche) und Osten (zur Blutbuche) direkt an freie Flächen.

Wie bereits ausgeführt, ist die Ausgestaltung des vorgestellten Bauvorhabens in enger Abstimmung mit der Stadt Radevormwald als Unterer Denkmalbehörde und dem Amt für Denkmalpflege im Rheinland entwickelt worden. Da es Ziel sein muss, allein die Realisierung dieses Vorhabens planungsrechtlich zu ermöglichen, kommt als Instrument hierfür lediglich die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes in Betracht, der Geltungsbereich ist dem als Anlage 1 beigefügten Übersichtsplan zu entnehmen.

Der Investor beabsichtigt, das geplante Bauvorhaben möglichst kurzfristig zu realisieren, dieses liegt auch im städtischen Interesse. Die Verwaltung schlägt daher vor, den vorhabenbezogenen Bebauungsplan im sogenannten „**Beschleunigten Verfahren**“ gem. § 13a BauGB aufzustellen. Dieses Verfahren kann angewendet werden, wenn ein Bebauungsplan für die Wiedernutzbarkeit von Flächen, die Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung vorgesehen ist und eine zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung von insgesamt weniger als 20.000 m² festgesetzt wird.

Im Beschleunigten Verfahren wird von der Umweltprüfung, dem Umweltbericht sowie der zusammenfassenden Erklärung abgesehen, zudem gibt es Möglichkeiten, das Aufstellungsverfahren zu verkürzen. Des Weiteren entfällt bei Bebauungsplänen, die die zulässige Grundfläche von 20.000 m² unterschreiten, die Erforderlichkeit eines Ausgleichs im Sinne der Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz.

Von den Möglichkeiten der Verfahrensverkürzung sollte Gebrauch gemacht werden. So ist vorgesehen, auf die vorgezogene Behördenbeteiligung zu verzichten und das Vorhaben lediglich mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange vorabzustimmen. Die vorgesehene Unterrichtung der Öffentlichkeit ist für den Zeitraum vom 2.08.2010 bis 16.08.2010 vorgesehen, also in der Mitte der Sommerferien. Sollten interessierte Bürger in dieser Zeit verreist sein, können sie sich auch jetzt schon bei der Stadtverwaltung Radevormwald, Fachbereich Stadtplanung und Umwelt, über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung informieren.

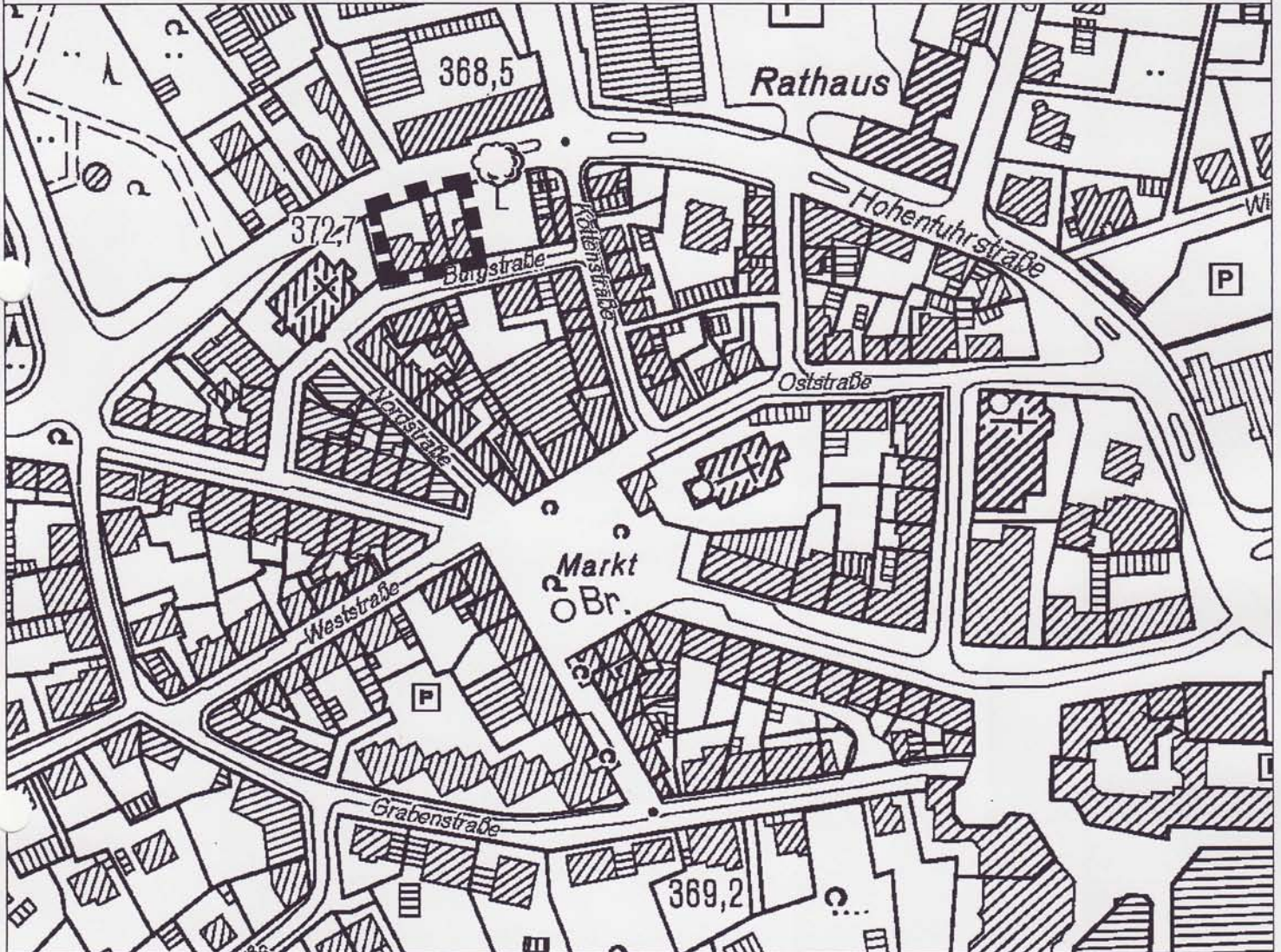
Im Beschleunigten Verfahren ist ebenfalls ein weiterer Verfahrensschritt zur Öffentlichkeitsbeteiligung vorgeschrieben.

Federführendes Dezernat:	Beteiligtes Dezernat:	Der Bürgermeister	
Dez. III Technische Dienstleistungen			
Unterschrift	Datum	Unterschrift	Datum



Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 3

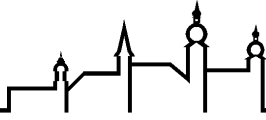
- Stadtkern, Burgstraße -



Abgrenzung des Geltungsbereichs

M. 1:2.000





Vorlage

zu Tagesordnungspunkt Nr. 3. der 04. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr am 13.07.2010

Öffentlicher Teil

Nichtöffentlicher Teil

Tagesordnungspunkt:

Lärmaktionsplan Radevormwald

hier: Erläuterung der wesentlichen Inhalte des Lärmaktionsplans Radevormwald sowie Auftrag an die Verwaltung, die Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG sowie die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange durchzuführen

Beratungsfolge:	Sitzungstermin:
Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr	05.06.2008
Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr	04.09.2008
Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr	04.12.2008
Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr	13.07.2010

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr beauftragt die Verwaltung, den Entwurf des Lärmaktionsplans Radevormwald gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG öffentlich auszulegen sowie die Stellungnahmen der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange einzuholen.

Finanzielle Auswirkungen des Beschlusses:

<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen
Kosten €	Produkt	Haushaltsjahr
Vorgesehen im	<input type="checkbox"/> Ergebnisplan	<input type="checkbox"/> Finanzplan
Haushaltsmittel	<input type="checkbox"/> stehen zur Verfügung	<input type="checkbox"/> stehen nicht zur Verfügung

Erläuterung:

Die Lärmaktionsplanung für die Stadt Radevormwald erfolgt aufgrund der Umgebungslärmrichtlinie der EU und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in die §§ 47a-f des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Die Richtlinie verfolgt in Verbindung mit der Umsetzung in nationales Recht das Ziel, ein europaweites Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm festzulegen, um schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern.

Die in § 47d BImSchG geforderten Lärmaktionspläne sind unter anderem von denjenigen Gemeinden aufzustellen, die sich in der Nähe einer Hauptverkehrsstraße mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr befinden. Das Umweltministerium NRW hat in einem Runderlass hierzu ergänzend festgelegt, dass Lärmaktionspläne nur aufzustellen sind, wenn gleichzeitig an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden die Auslösewerte von 70/60 dB(A) tags/nachts erreicht werden. Während des Aufstellungsverfahrens ist der

Öffentlichkeit die Möglichkeit zu geben, Vorschläge für den Lärmaktionsplan einzubringen und an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans mitzuwirken. Von den Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind Stellungnahmen einzuholen.

Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) hat die für die Aufstellung der Lärmaktionspläne erforderliche Lärmkartierung zentral durchgeführt und die Ergebnisse den Gemeinden übermittelt. Das Kriterium einer Verkehrsstärke von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr erfüllt in Radevormwald ausschließlich die Bundesstraße 229 mit einer jährlichen Verkehrsstärke von 6,6 Mio. Kraftfahrzeugen zwischen den Einmündungen der L 412 und der L 414. Die vom Umweltministerium NRW festgelegten Auslösewerte von 70/60 dB(A) tag/nachts, werden hier auf einem ca. 1,2 km langen Teilabschnitt zwischen der Einmündung der L 412 (Kölner Straße) in die B 229 und der B 229 rund 100 m östlich nach Querung durch die erste Fußgängerbrücke erreicht bzw. überschritten.

Die daraufhin von Straßen NRW durchgeführten Berechnungen für den betroffenen Streckenabschnitt geben baugebietsbezogen und äußerst genau Aufschluss darüber, welche Lärmwerte an den einzelnen Gebäuden erreicht werden. Da die vom LANUV ermittelten Betroffenheiten für den Straßenbaulastträger Straßen NRW nicht bindend sind, erfolgt die weitere Beurteilung der Notwendigkeit von Schallschutzmaßnahmen aufgrund der von Straßen NRW durchgeführten lärmtechnischen Überprüfung. Die Überschreitung des maßgebenden Lärmsanierungsgrenzwertes für den Zeitraum „Nacht“ tritt an insgesamt 23 Wohngebäuden auf. An drei dieser Gebäude, die besonders nah an der Straße liegen, wird zusätzlich auch der Lärmsanierungsgrenzwert für den Zeitraum „Tag“ um bis zu 0,5 dB(A) überschritten. Bis auf zwei Ausnahmen treten die Grenzwertüberschreitungen alle im Streckenabschnitt westlich der Kreuzung Kaiserstraße und Dietrich-Bonhoeffer-Straße / B 229 auf, in dem die Häuser zum Teil unmittelbar am Gehweg der Elberfelder Straße stehen. Östlich dieser Kreuzung sind entlang der B 229 Lärmschutzwälle und –wände vorhanden. Eine geringfügige Überschreitung des Nachtgrenzwertes 60 dB(A) tritt hier nur an zwei nahegelegenen Gebäuden im Obergeschoss auf.

Durch die Verlegung der B 229 auf die ehemalige Bahntrasse konnten in der Vergangenheit bereits erhebliche Verbesserungen der Lärmsituation für die Bewohner im Innenstadtbereich erreicht werden. Der Durchgangs- und Schwerlastverkehr wird heute ausschließlich über die Umgehungsstraße geführt. Der Schutz der angrenzenden Wohngebiete wird durch eine straßenbegleitende Kombination aus Lärmschutzwand und –wand sichergestellt. Zudem wurde durch den Bau des neuen Kreisverkehrs an der Einmündung der L 412 in die B 229 eine Verstärkung des Verkehrsflusses mit nur wenigen Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen herbeigeführt. Gleiches bewirkt die Dauerrotschaltung für Fußgänger im Anforderungskontakt an den Lichtsignalanlagen im betroffenen Straßenzug. Darüber hinaus wurden in den letzten Jahren bereits einige Maßnahmen und Konzepte umgesetzt, die zur Stärkung des Umweltverbundes und Reduzierung der MIV-Fahrleistungen beitragen. Diese bezogen sich auf die Bereiche Netzplanung, Geschwindigkeitsniveau, Straßendimensionierung sowie Parkraummanagement- und Leitsystem.

Um eine weitere effektive und langfristige Lärminderung zu erreichen, wurde eine Vielzahl möglicher Maßnahmen geprüft. Diese sind im Einzelnen dem Entwurf des Lärmaktionsplans zu entnehmen. Für die betroffenen Bereiche der B 229 in Radevormwald kommen grundsätzlich drei Handlungsfelder in Frage: Die Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus, bauliche Veränderungen an der Fahrbahnoberfläche sowie die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen.

Eine Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus könnte durch eine generelle Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf 30 km/h erreicht werden. Diese Absenkung ist aufgrund der hohen Verkehrsbelegung (18.175 Kfz/24 h) und des Schwerlastanteils auf der B 229 tagsüber jedoch voraussichtlich nicht möglich. Eine Verunstetigung des Verkehrsflusses mit vermehrten Beschleunigungs- und

Verzögerungsvorgängen wäre mit hoher Wahrscheinlichkeit die Folge. Zudem ist die Betroffenheit am Tag mit drei Gebäuden, die den Lärmsanierungsgrenzwert um 0,5 dB(A) überschreiten, sehr gering.

Da die Überschreitung des maßgebenden Lärmsanierungsgrenzwertes hauptsächlich nachts auftritt, könnte eine Geschwindigkeitsbegrenzung für die Zeit zwischen 22 Uhr und 6 Uhr in Erwägung gezogen werden. Erfahrungen zeigen zwar zum einen, dass solch eine temporäre Begrenzung oftmals von den Verkehrsteilnehmern nicht bzw. nur bei nur bei Geschwindigkeitsüberwachung angenommen wird. Andererseits haben Untersuchungen der Stadt Berlin ergeben, dass die reale Geschwindigkeit zumindest um 5 – 10 km/h gesenkt werden konnte. Die zusätzliche Installation eines stationären Gerätes zur Geschwindigkeitsüberwachung könnte sich hingegen kontraproduktiv auswirken und ein abruptes Abbremsen mit anschließender lärmintensiver Beschleunigung zur Folge haben.

Weiterhin könnte eine Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus im begrenztem Maß durch Begrünungsmaßnahmen erreicht werden, die den Raumeindruck der Straßenabschnitte so gestalten, dass das Geschwindigkeitsniveau den innerstädtischen Gegebenheiten angepasst wird.

Eine weitere Möglichkeit zur Lärminderung bietet der Fahrbahnbelag. Bereits bei 40 km/h ist bei einem PKW eine Übertönung des Motors durch das Fahrbahngeräusch zu verzeichnen. Der Einbau der lärmoptimierten Asphaltdeckschicht LOA 5 D würde bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h eine Reduzierung des Schalldruckpegels von 3 bis 5 dB(A) bedeuten. Erste Untersuchungen (nach ca. 2 Jahren) haben ergeben, dass zumindest eine durch die Nutzung bedingte kurzfristige Veränderung der Lärmreduzierung nicht erkennbar ist. Langfristige Aussagen zur Dauerhaftigkeit der lärmindernden Eigenschaften und der Verformungsbeständigkeit sind hingegen noch nicht möglich.

Passive Schallschutzmaßnahmen sind an den betroffenen Gebäuden vorrangig durch den Einbau von Schallschutzfenstern umsetzbar. Die Entscheidung hierüber liegt jedoch im Verantwortungsbereich der jeweiligen Eigentümer. Diese können eine Förderung im Bereich der freiwilligen Sanierungsprogramme des Bundes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel mit einem Eigenanteil von 25% beantragen. Informationen zu Antrag und Ablauf einer möglichen Lärmsanierung können dem Entwurf des Lärmaktionsplan entnommen werden. Ein kommunales Schallschutzfensterprogramm ist hingegen aufgrund der defizitären Haushaltslage der Stadt Radevormwald momentan nicht durchführbar.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans (als Anlage 1 beigefügt) wird nun öffentlich ausgelegt und die berührten Behörden und Träger öffentlicher Belange werden beteiligt. Die eingegangenen Stellungnahmen werden berücksichtigt und gegebenenfalls in den Lärmaktionsplan eingearbeitet.

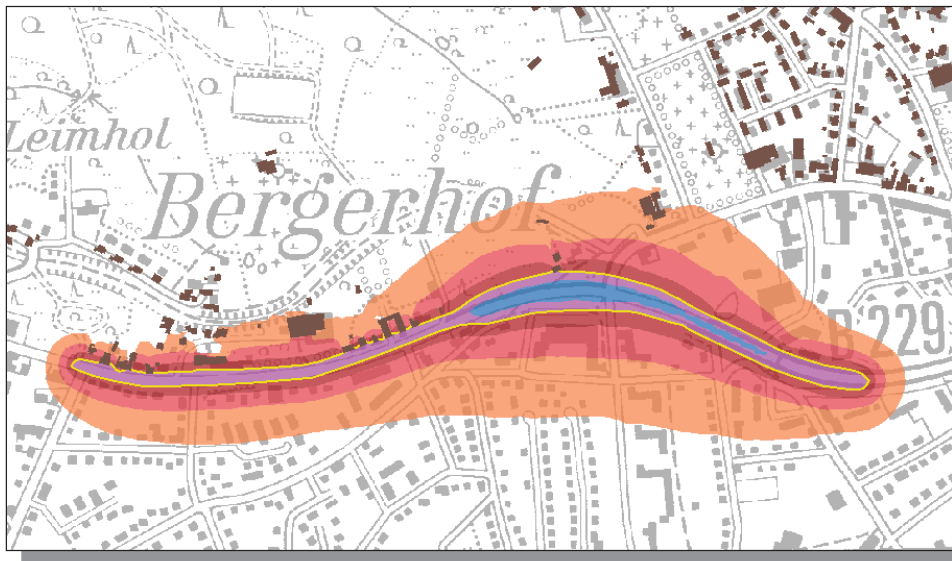
Soweit Gemeinden ihre Bauleitpläne oder andere Pläne neu ausrichten, fortschreiben und festsetzen, sind Lärmaktionspläne in der kommunalen Planung zu berücksichtigen. Eine Planungsverpflichtung vermittelt der Lärmaktionsplan jedoch nicht, d.h. die Gemeinde ist nicht verpflichtet, speziell zur Umsetzung des Lärmaktionsplans einen Bauleitplan aufzustellen. Ansonsten erfolgt die Durchführung von Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, durch die jeweils zuständigen Stellen im Rahmen der einschlägigen Rechtsgrundlagen und Rechtsvorschriften sowie im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Federführendes Dezernat:		Beteiligtes Dezernat:		Der Bürgermeister	
Dez. III Technische Dienstleistungen					
Unterschrift	Datum	Unterschrift	Datum	Unterschrift	Datum



Stadt Radevormwald

Lärmaktionsplan - Entwurf -



Stand 07/2010



Stadt Radevormwald

Fachbereich Stadtplanung & Umwelt

Inhaltsverzeichnis

1	Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen	3
2	Zuständige Behörde.....	4
3	Ort der Veröffentlichung	5
4	Rechtlicher Hintergrund	5
5	Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG	5
6	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	6
7	Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen	7
8	Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	9
9	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung.....	9
10	Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung ggf. zum Schutz ruhiger Gebiete	11
11	Langfristige Strategie der Lärminderung.....	17
12	Finanzielle Informationen	18
13	Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung (Qualitätssicherung)	18
14	Erwartete Auswirkungen	18

Anlage 1: Isophonenflächen Straßenverkehr 24h [0-24 Uhr] (Quelle: LANUV NRW)

Anlage 2: Isophonenflächen Straßenverkehr nachts [22-6 Uhr] (Quelle: LANUV NRW)

Anlage 3: Immissionsorte mit Grenzwertüberschreitung (Quelle: Straßen.NRW)

Anlage 4: Gebäudelärmkarte (Quelle: Straßen.NRW)

1 Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Die Stadt Radevormwald liegt im Oberbergischen Kreis im nordrhein-westfälischen Regierungsbezirk Köln südlich des Ruhrgebiets und östlich des bergischen Städtedreieckes in einem Gebiet mit überwiegend ländlicher Raumstruktur. Die nördlichste Kommune im Kreis erstreckt sich über eine Fläche von 53,77 km² und zählt 24.085 Einwohner (2009). Radevormwald ist landesplanerisch die Funktion eines Mittelzentrums zugewiesen. Nächstgelegene Oberzentren sind Wuppertal und Hagen. Radevormwald liegt verkehrsgünstig an der B 483 (Hückeswagen – Schwelm) und B 229 (Lüdenscheid – Solingen). Die Anbindung an die Autobahnen A 1, A 46 und A 45) ist in einem Radius von 25 km gegeben. Aufgrund der Lage der Stadt im klassifizierten Straßennetz, der siedlungsstrukturellen Einordnung sowie der Versorgungsfunktion als Mittelzentrum, treten in Überlagerung von Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr im innerstädtischen Bereich Verkehrsbelastungen von z.T. annähernd 20.000 Kfz/24 h auf.

In der Stadt Radevormwald wurde im Jahr 2007 die Geräuschbelastung entsprechend den zu beachtenden rechtlichen Grundlagen¹ durch folgende Quellenarten untersucht:

- Straßenverkehr auf Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio. Kfz/a
- Schienenverkehr auf Haupteisenbahnstrecken > 60.000 Züge/a
- Großflughäfen > 50.000 Bewegungen/a.

Ausgehend vom Betrieb dieser Quellen im Jahr 2006 wurden unter Berücksichtigung des Geländes und der Bebauung die Geräusch-Einwirkung (Immission) berechnet und kartiert, soweit sie einen L_{den} von 55 dB(A) oder L_{night} von 50 dB(A)² überschritten haben.

Das Kriterium einer Verkehrsstärke von über 6 Mio. Kfz/a erfüllt für das administrative Stadtgebiet von Radevormwald die Bundesstraße B 229 mit einer jährlichen Verkehrsstärke von rund 6,6 Mio. Kfz (entspricht einem DTV-Wert von etwa 18.100 Kfz/24h) zwischen den Einmündungen der Kölner Straße (L 412) und der Uelfe-Wuppertal-Straße (L 414). Die geltenden Auslösewerte (s. Kap. 5) werden hier auf einem ca. 1,2 km langen Teilabschnitt zwischen der Einmündung der L 412 in die B 229 (s. Abb.) und der B 229 rund 100 m östlich nach Querung durch die erste



Fußgängerbrücke erreicht bzw. überschritten. Der restliche Streckenabschnitt wirft aufgrund seiner Troglage sowie begleitender Lärmschutzwände keine – nach der Kartierung des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) - relevanten Lärmbelastungen auf. Weitere Hauptverkehrsstraßen mit einer ähnlichen Belastung existieren im Stadtgebiet nicht. Die sonstigen Bedingungen zur Auslösung einer Lärmaktionsplanung (Ballungsraum, Großflughafen, Haupteisenbahnstrecken) liegen im

¹ Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, Vierunddreissigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionschutzgesetzes – Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV vom 6. März 2006.

² Zur Kennzeichnung verwendet werden der L_{den} und der L_{night}, beide in dB(A) angegeben. Der L_{den} ist ein mittlerer Pegel über das ganze Jahr, wobei der Lärm in den vier Abendstunden mit 5 dB(A) Zuschlag und in den acht Nachtstunden mit 10 dB(A) Zuschlag gewichtet ist. Der L_{night} wird als mittlerer Pegel über alle Nachtstunden (22.00 h – 06.00 h) des Jahres gebildet.

Stadtgebiet von Radevormwald nicht vor, so dass folgende Hauptlärmquellen, welche in die Gemeinde einwirken, festgestellt wurden:

Hauptstraßenverkehr

Name	Kfz/a	Lage
B 229	6,6 Mio.	West-Ost durch die Gemeinde

2 Zuständige Behörde

Zuständig für die Lärmkartierung sind in Nordrhein-Westfalen die Gemeinden³. Für zahlreiche Gemeinden außerhalb des Ballungsraumes – so auch für Radevormwald – zeigte sich, dass ein erheblicher Unterstützungsbedarf besteht. Das Land NRW unterstützt die Gemeinden, indem es die Lärmkartierung zentral durchführt und die Ergebnisse den Gemeinden zur Verfügung stellt. Die Lärmkartierung ist vom LANUV erfolgt. Der Gemeinde wurden im Februar 2008 diese Lärmkarten übermittelt. Auch die Lärmaktionspläne sind von den Gemeinden aufzustellen³.

Sofern sich aufgrund des Lärmaktionsplanes die Durchsetzung von Maßnahmen ergeben sollte, kann auch eine unterschiedliche Zuständigkeit bestehen. Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, sind durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der jeweils zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung durchzusetzen⁴. Es ist somit lediglich ein Verweis auf spezialgesetzliche Regelungen gegeben. Die Durchsetzung von Maßnahmen obliegt daher nicht unbedingt den Gemeinden.

Für die Durchsetzung von aktiven und passiven Schallschutz sowie verkehrsrechtlichen Anordnungen im Bereich der B 229 ist eine enge Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen NRW als zuständigem Straßenbaulastträger erforderlich. Dies gilt umso mehr da nach Ziffer 2.5 der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007 die Ergebnisse aus den Lärmkarten durch die Straßenbaulastträger nicht anerkannt werden, weil diese durch eigene Lärm-Berechnungen die Notwendigkeit für etwaige Schutzmaßnahmen beurteilen möchten. Dieses bedeutet konkret, dass eine Stadt/Gemeinde bei einer festgestellten Lärmsituation in einer Lärmkarte mit dem zuständigen Straßenbaulastträger (z. B. dem Landesbetrieb Straßenbau NRW) zunächst die Lärmsituation klären muss, d. h. eine Gemeinde kann nicht einfach eine Lärmschutz-Maßnahme in einem Lärmaktionsplan festlegen, ohne Rückkontakt mit dem zuständigen Straßenbaulastträger als Maßnahmenträger zu nehmen.

Stadt Radevormwald (Gemeindeschlüssel: 05 3 74 036)

42477 Radevormwald, Hohenfuhrstraße 13

Telefon: 02195 / 606-0

Telefax: 02195 / 606-116

Email: stadt@radevormwald.de

Internet: www.radevormwald.de

³ § 47 e Abs. 1 BImSchG

⁴ § 47 d Abs. 6 BImSchG mit Verweis auf § 47 Abs. 3 BImSchG; vgl. auch Ziff. 11 des RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz – V-5-8820.4.1 vom 07.02.2008

3 Ort der Veröffentlichung

Der über die LANUV an die Europäische Union weiterzuleitende Lärmaktionsplan der Stadt Radevormwald wird auf die website der Stadtverwaltung eingestellt. Umfassende graphische Darstellungen der Kartierungsergebnisse in Radevormwald sowie in ganz NRW stehen allen Interessierten unter der Adresse www.umgebungslaerm.nrw.de zur Verfügung. Neben allgemeinen Erläuterungen zum Umgebungslärm und einer Übersicht, in der alle berücksichtigten Quellen und Hindernisse dargestellt sind, findet man dort für jede untersuchte Quellenart und jede Kennzeichnungsart eine eigene kartenmäßige Darstellung. Jede Karte stellt mit Isophonen-flächen die Schallpegel dar, welche außerhalb von Gebäuden in 4 m Höhe über dem Erdboden in einem 10 m-Raster berechnet wurden. Im genannten Internetportal werden zudem alle Lärmaktionspläne der betroffenen Kommunen in NRW eingestellt.

4 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grund der EG-RL 2002/49/EG und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in §§ 47a-f des BImSchG. Durch die Richtlinie 2002/49/EG in Verbindung mit dem nationalen Recht wird das Ziel verfolgt, ein europaweites Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm festzulegen, um schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern. Es soll eine zufriedenstellende Umweltqualität erreicht werden.

Bei der Anwendung der gesetzlichen Grundlagen ist zu berücksichtigen, dass die in den Lärmkarten berechneten Lärmindizes keine Grenzwerte darstellen; sie unterscheiden sich daher nicht nur im Berechnungsverfahren von z.B. den in der 16. BImSchV genannten Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung sondern auch in ihren rechtlichen Folgewirkungen. So entsteht durch die Erstellung von Lärmkarten oder die Ausarbeitung von Aktionsplänen grundsätzlich kein gesetzlicher Anspruch auf die Durchführung konkreter Lärminderungsmaßnahmen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger diese allerdings bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

5 Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG

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 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} per Erlass zur Lärmaktionsplanung (Rd. Erl. des MUNLV - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008) festgelegt. Überschreitungen dieser Werte an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden, werden bei der Lärmkartierung deutlich gemacht. Hiervon ausgenommen sind Gewerbe- und Industriegebiete.

Bei der Festlegung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan ist generell zu beachten, dass im deutschen Recht der Beurteilungspegel $L_{r,Tag}$, $L_{r,Nacht}$ bezogen auf 16 bzw. 8 Stunden bei der Durchsetzung von Maßnahmen maßgeblich ist, während sich die für den Umgebungslärm definierten Lärmindizes L_{den} und L_{night} auf 24 bzw. 8 Stunden beziehen und die sich ergebenden

Werte für den $L_{r,Tag}$ und den L_{den} nicht unmittelbar verglichen werden können⁵.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat daher eine lärmtechnische Überprüfung für aktive und passive Schutzmaßnahmen wie auch für verkehrsrechtliche Anordnungen auf der Basis der 16. BImSchV in Verbindung mit der RLS – 90 durchgeführt (s. Kapitel 2, 6 u. 7). Die Beurteilung erfolgt nach der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes von 1997 (VLärmSchR97). Zur Bewertung der Lärmsituation werden die Beurteilungspegel den jeweiligen Immissionswerten in den Gebietskategorien gegenübergestellt.

Gemäß VLärmSchR97 sind folgende Lärmgrenzwerte maßgebend:

Krankenhäuser, Schulen, Kur-, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	70 dB(A) am Tag, 60 dB(A) in der Nacht
---	--

6 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Auf der Grundlage des Artikels 7 der Richtlinie 2002/49/EG waren strategische Lärmkarten zu erarbeiten, die aus einer graphischen Darstellung (Lärmkarten) und Erläuterungen (Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Radevormwald) bestehen. Im genannten Bericht sind die im Folgenden wiedergegebenen Daten aufgeführt. Hierbei werden lediglich Daten angegeben, die auf die Stadt Radevormwald zutreffen (so z. B. keine Aussagen zum Haupt-Schienenverkehr oder der Auswirkungen durch Flugverkehr). Die Schallemission einer Straße wird aus der Verkehrsstärke, dem Lkw-Anteil, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Straßenoberfläche und der Straßenlängsneigung ermittelt.

Zur Kennzeichnung der Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 6 Millionen Kfz/Jahr ausgeht, wurde rechnerisch ermittelt:

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

$L_{den}/dB(A)$	> 55	> 65	> 75
Größe/km ²	0,31	0,08	0,01

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

$L_{den}/dB(A)$	> 55	> 65	> 75
N Wohnungen	31	13	0
N Schulgebäude	1	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,

die in Gebäuden wohnen mit Schallpegel an der Fassade von:

$L_{den}/dB(A)$	> 55 .. ≤ 60	> 60 .. ≤ 65	> 65 .. ≤ 70	> 70 .. ≤ 75	> 75
N	59	10	17	11	0

$L_{night}/dB(A)$	> 50 .. ≤ 55	> 55 .. ≤ 60	> 60 .. ≤ 65	> 65 .. ≤ 70	> 70
N	28	20	11	0	0

⁵ vgl. Ziff. 11 des RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5-8820.4.1 vom 07.02.2008; vgl. auch Ziff. 11 der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung gemäß UMK-Umlaufbeschluss 33/2007

Die Karten mit den Isophonenflächen der Schallpegel sind als Anlage 1 und 2 abgelegt.

Der lärmtechnischen Überprüfung des Landesbetriebes Straßen NRW ging eine Einstufung des kartierten Streckenabschnittes in Gebietskategorien (Baugebiete) voraus. Die durch die rechtsgültigen Bebauungspläne Nr. 31 und Nr. 38b erfassten Bereiche sind als reine Wohngebiete festgesetzt und werden in die Kategorie „Wohngebiet“ eingestuft (s. Kapitel 5). Die unbeplanten Flächen im Sinne des § 34 BauGB sind als Allgemeine Wohngebiete zu werten und in die Kategorie „Wohngebiet“ einzustufen. Das unmittelbar an der B 229 (Elberfelder Straße 68) gelegene alte Berufsschulgebäude wurde bei der lärmtechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt, da es gemäß Ortsbesichtigung in einem ungenutzten, abbruchreifen Zustand ist. Die Untersuchung ergibt, dass an insgesamt 23 Wohngebäuden eine Überschreitung des maßgebenden Lärmsanierungsgrenzwertes für den Zeitraum „Nacht“ um bis zu 3,9 dB(A) auftritt. An drei dieser Gebäude, die besonders nah an der Straße liegen, wird zusätzlich auch der Lärmsanierungsgrenzwert für den Zeitraum „Tag“ um bis zu 0,5 dB(A) überschritten. Bis auf zwei Ausnahmen treten die Grenzwertüberschreitungen alle in dem Streckenabschnitt westlich der Kreuzung Kaiserstraße und Dietrich-Bonhoeffer-Straße / B 229 auf, in dem die Häuser zum Teil unmittelbar am Gehweg der Elberfelder Straße stehen. Östlich dieser Kreuzung sind entlang der B 229 Lärmschutzwälle und –wände vorhanden. Eine geringfügige Überschreitung des Nachtgrenzwertes 60 dB(A) tritt hier nur an zwei nahegelegenen Gebäuden im Obergeschoss auf. Die Pegelliste ist in der Anlage 3 abgelegt.⁶

7 Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen

Es ist gem. § 47 c) Abs. 2 BImSchG eine Bewertung der geschätzten Anzahl der Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie die Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen vorzunehmen.

Zur Ermittlung der Anzahl der Betroffenen pro Wohnhaus erfolgte durch das LANUV eine Schallpegel-Berechnung an Aufpunkten, die in 4 m Höhe gleichmäßig um den Hausgrundriss gelegt wurden. Die Anzahl der betroffenen Personen kann durch exakte Ermittlung durch die Gemeinde oder durch eine statistische Ersatzmethode (Schätzung) erfolgen. Bei der Ersterarbeitung der Lärmkartierung wurde die „statistische Ersatzmethode“ angewandt, da in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit vom LANUV die Berücksichtigung der exakten Zahl der betroffenen Personen nicht möglich war.

Eine Bewertung der Daten erfolgt aufgrund einer Plausibilitätsprüfung. Auffällig ist, dass nach dem Kreuzungsbereich (B 229 / Kaiserstraße / Dietrich-Bornhoeffer-Straße) durchgehend eine Lärmbelastung in Höhe des vorangegangenen Streckenabschnittes kartiert wurde, obwohl dieser Streckenabschnitt durch Lärmschutzwände begleitet wird. Die Isophonen müssten sich auf den

⁶ Die Maßeinheit dB(A) ist logarithmisch aufgebaut. Ein Erhöhung des Lautstärkepegels um jeweils 10 dB(A) entspricht in etwa einer Verdoppelung der subjektiv empfundenen Lautstärke. Ein schwankender Lärmpegel, wie ihn der Straßenverkehr verursacht, wird in einen sog. Mittelungspegel übersetzt (auch energieäquivalenter Dauerschallpegel genannt). Er berücksichtigt die kurzfristig auftretenden hohen Pegelspitzen – etwa bei Vorbeifahrt eines LKW – besonders stark. Die Pegeldifferenz von 3 dB(A) ist vom menschlichen Ohr gerade wahrnehmbar. Eine Verdoppelung der Verkehrsmenge bewirkt eine Erhöhung um 3 dB(A), eine Halbierung der Verkehrsmenge eine Pegelminderung um 3 dB(A). Eine Erhöhung des Lärmpegels um 5 dB(A) tritt ein, wenn die Verkehrsstärke einer Straße bei sonst gleichen Bedingungen auf das Dreifache, eine Verdoppelung des Lärmpegels (= Pegelerhöhung von 10 dB(A)), wenn die Verkehrsstärke auf das Zehnfache anwächst.

unmittelbaren Straßenraum beschränken; diese reichen in den Lärmkarten aber ohne eine erkennbare Abschwächung ihres Pegels über die Lärmschutzeinrichtungen hinweg. In der Folge würde die 70 dB(A)-L_{den}-Linie und die 60 dB(A)-L_{night}-Linie in diesem Bereich keine Gebäude tangieren.

Von den 205 Einwohnern, welche im Verlauf der kartierten Hauptverkehrsstraße sowie in deren direkten Umfeld leben, sind ca. 14 % von einer Überschreitung des durch das Umweltministerium NRW vorgegebenen Prüfwertes von 70 dB(A) L_{den} und ca. 15 % von einer Überschreitung des Prüfwertes von 60 dB(A) L_{night} betroffen. Die Überdeckung der Wohnhäuser mit den maßgeblichen Isophonenflächen ist dabei jedoch nur gering, so dass nicht die Gesamtnutzung der Gebäude den max. Werten von ≥ 70 dB(A) L_{den} bzw. ≥ 60 dB(A) L_{night} zugerechnet werden muss. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass bei der Isophonenfläche von L_{den} > 65 - \leq 70 dB(A) bzw. L_{night} > 55 - \leq 60 dB(A) nicht alle Menschen den kritischen Prüfwerten ausgesetzt sind, so dass die Betroffenheiten niedriger ausfallen werden. Insgesamt ist die kritische Lärmbelastung auf der nördlichen Seite der B 229 stärker wahrnehmbar, da die Gebäude hier einen deutlich niedrigeren Abstand zur Straße aufweisen (s. Abb.).



Die erwähnten Prüfwerte markieren die Grenze von städtebaulichen Missständen. Die Frage eines städtebaulichen Missstandes bzw. der absoluten Unzumutbarkeit stellt sich jedenfalls bei Außenpegeln in Bereichen von (deutlich) mehr als 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht. Bei Werten von mehr als 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts muss ernsthaft erwogen werden, ob die absolute Schwelle der Zumutbarkeit erreicht ist. Bei Überschreitungen von 75 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts ist jedenfalls in der Regel davon auszugehen, dass diese Schwelle überschritten ist. Im Grenzbereich von 70 bis etwa 75 dB(A) tags sowie 60 bis 65 dB(A) nachts kann eine Überschreitung bei bereits vorhandener Wohnbebauung – z. B. neben einer stark belasteten Durchgangsstraße oder Bahnstrecke – als Wohngebiet je nach konkreten Umständen noch vertretbar sein. Das gilt etwa, wenn zur Straße hin ausreichender passiver Schallschutz angelegt werden kann und die Bebauung jedenfalls an den rückwärtigen, im „Lärmschatten“ gelegenen Bereichen noch angemessenen Pegelwerten ausgesetzt ist, die jedenfalls dort Wohnen und/oder Schlafen bei gelegentlich geöffneten Fenster noch zulässt.

In Nordrhein-Westfalen gewährt der Straßenbaulastträger Bundesrepublik Deutschland für bestehende Bundesfernstraßen (Autobahnen und freie Strecke 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. Eine der Grundvoraussetzung ist, dass der Beurteilungspegel einen der maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet. Zur Einschätzung der Lärmsituation werden die Beurteilungspegel mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen nach dem in den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS-90) vorgeschriebenen Verfahren berechnet und den festgelegten Immissionswerten gegenübergestellt. Damit besteht „dem Grunde nach“ ein Lärmschutzanspruch für die in der Pegelliste (s. Anlage 3) genannten Immissionsorte. Nach den Regelungen der VlärmSchR97 kann hier auf Antrag des Eigentümers eine 75%-ige Bezuschussung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahme gewährt werden. Der Anspruch „dem Grunde nach“ bedeutet, dass bei einer Antragstellung zunächst noch weitere Anspruchskriterien (z. B. Stärke der Lärmbelastung, Anzahl der Betroffenen, Nutzung der betroffenen Fläche, Ausschluss-/Minderungsgründe) abzuprüfen sind.

Es zeigt sich, dass die ermittelten Immissionswerte vom LANUV und vom Landesbetrieb Straßen NRW nicht deckungsgleich sind. Die vom LANUV durchgeführten Berechnungen sind deutlich grober angelegt; vermitteln mithin ein weniger differenziertes Betroffenheitsbild. So lassen sich exakte Lärmwerte für einzelne Gebäude nicht ablesen. Die Darstellung erfolgt in farblich unterschiedlichen 5-dB(A)-Schritten. Durch die Klassifizierung $L_{\text{night}} > 55 - \leq 60$ dB(A) bzw. $L_{\text{den}} > 65 - \leq 70$ dB(A) liegen die relevanten Auslösewerte in Höhe von 70/60 dB(A) $L_{\text{den}} / L_{\text{night}}$ innerhalb einer Klasse, deren überwiegende Lärmwerte ansonsten als noch tragbar beurteilt werden. In der Folge werden viel höhere Betroffenheiten ermittelt, als tatsächlich vorliegen. Die von Straßen NRW durchgeführten Berechnungen geben dagegen baugebietsbezogen und auf eine Genauigkeit von 0,1 dB(A), differenziert Auskunft welche Lärmwerte an welchen Gebäuden erreicht werden. Die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen an der B 229 wird daher durch den Straßenbaulastträger auf Grundlage seiner eigenen Lärmberechnungen bestimmt. Die ermittelten Betroffenheiten in den Lärmkarten und im Ergebnisbericht des LANUV sind für den Straßenbaulastträger nicht bindend.

8 Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne ist in § 47 d Abs. 3 BImSchG geregelt. Der Lärmaktionsplan-Entwurf wird der Öffentlichkeit zugänglich gemacht, so dass diese sich umfassend am Verfahren beteiligen kann.

9 Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Vor Stilllegung der ehemaligen Wuppertalbahn führte die B 229 über die heutige Kaiserstraße quer über den Marktplatz. Mit der Aufgabe des Bahnbetriebes wurden die Gleise entfernt und die B 229 als Umgehungsstraße auf Teile des alten Gleisbettes verlegt (s. Abb.) Hierdurch konnte eine wesentliche Verbesserung der Lärmsituation für die Bewohner im Innenstadtbereich erreicht werden. Mit der Einrichtung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen kam es zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des Stadtkerns. Der Durchgangs- und Schwerlastverkehr wird heute ausschließlich über die Umgehungsstraße geführt. Der Schutz der angrenzenden Wohngebiete wird durch eine straßenbegleitende Kombination aus Lärmschutzwall und -wand sichergestellt. Auf dem alten Gleisbett beginnend von der

Kaiserstraße wurde ein Rad- und Wanderweg eingerichtet, der in Nachbarschaft der B 229 verläuft und hier eine attraktive Alternative zur Nutzung des Rad- und Fußwegenetzes an der B 229 darstellt.

Durch den Bau des Kreisverkehrs an der Einmündung der L 412 in die B 229 konnte eine Verstetigung des Verkehrsflusses mit nur wenigen Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen herbeigeführt werden. Zur Verstetigung des Verkehrs trägt ebenfalls die Dauerrotschaltung für Fußgänger mit Anforderungskontakt an den LSA im kartierten Straßenzug bei.



Die B 229 wird straßenbegleitend durch kombinierte Fuß-/Radwege eingefasst, wodurch sich eine Vergrößerung des Abstandes von der Fahrspur zu den Gebäuden ergibt (s. Abb.). Dies führt zu einer Verringerung der Lärmpegel wie auch zu einer zusätzlichen Verringerung der Lärmwahrnehmung. Gerade im Nahbereich der Straße sind Abstandsvergrößerungen besonders wirksam. Die Verbesserung der Seitenräume zugunsten des Fußverkehrs, des Radverkehrs und der Haltestellen kann auch als Unterstützung langfristiger Strategien zur

intensiveren Nutzung der lärmarmen Verkehrsarten angeführt werden. Ebenso tragen die Querungshilfen und Fußgängerbrücken an der B 229 zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs bei.

Darüber hinaus wurden in den letzten Jahren bereits eine Vielzahl von Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung umgesetzt, die keine oder nur bedingt lokal zuzuordnende Wirkungszusammenhänge aufweisen. Hierzu zählen etwa Konzepte für den Fußgänger- und Radverkehr, ÖPNV und MIV (Netzplanung, Geschwindigkeitsniveau, Straßendimensionierung, Parkraummanagement- und Leitsystem). Generell haben alle Teilkonzepte eine Stärkung des Umweltverbundes und eine Reduzierung der MIV-Fahrleistungen zum Ziel. Der MIV soll weitest möglich auf das Vorbehaltsstraßennetz verlagert werden. Es ist Ziel der Stadt, den (notwendigen) MIV auf diesen Straßen zugunsten des nachgeordneten Netzes und der Innenstadt zu bündeln.

Zur Lärminderung sind derzeit keine weitergehenden Maßnahmen geplant.

10 Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung ggf. zum Schutz ruhiger Gebiete

Um langfristig eine effektive Lärminderung zu erreichen, werden die Maßnahmen nicht ausschließlich auf die Überschreitungsbereiche, sondern auf das gesamtstädtische Verkehrssystem ausgerichtet. Der Kfz-Verkehr als kommunaler Hauptverursacher der Lärmimmissionen sowie weitere eng damit verknüpfte Problembereiche (Erschütterungen, Trennwirkungen, Stau- und Luftschadstoffimmissionen) müssen umfassend und nachhaltig beeinflusst werden. Vorrangig ist daher ein Maßnahmenbündel zu entwerfen, welches sowohl für geringere Kfz-Verkehrsbelastungen, als auch für einen lärmreduzierten Verkehrsfluss und einen möglichst hohen Anteil der Verkehrsarten des Umweltverbundes sorgt. Alle für die Verkehrserzeugung relevanten Aspekte der Stadt- und Verkehrsentwicklung sind daher zu betrachten und im Rahmen der Maßnahmenkonzeption zu berücksichtigen.

Im Folgenden wird ein Überblick über mögliche Lärmschutzmaßnahmen gegeben.

Verkehrsplanung

- Verlagerung des Verkehrsaufkommens

Die Verlagerung von Verkehren ist aus Sicht der Lärminderung sehr differenziert zu betrachten, da hierbei in der Regel Verkehrsabnahmen, Verkehrszunahmen in einem anderen Bereich gegenüberstehen. Daher sind die jeweiligen Betroffenheiten im Ist-Zustand sowie deren Entwicklung genau abzuwägen.

Mit der Verlegung der B 229 auf die alte Bahntrasse wurde als wesentliches Planungsziel eine Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes angestrebt. Eine Emissionsminderung auf dem kartierten Straßenzug der B 229 durch eine Verkehrsverlagerung auf das nachgeordnete Straßennetz ist sowohl aus städtebaulichen, verkehrskonzeptionellen wie auch aus lärmtechnischen Gründen nicht sinnvoll. Hauptzielstellung der kommunalen Verkehrsplanung ist es, die Hauptverkehrsbelastung auf einen leistungsfähigen Straßenzug zu konzentrieren, um die Betroffenheiten möglichst gering zu halten. Mit der Bündelung von Kfz-Verkehr auf vorzugsweise weniger sensible Straßenabschnitte erfährt in der Regel eine ohnehin bereits lärmbelastete Situation einen begrenzten Zuwachs an Verkehrsbelastung. Die Mehrbelastung an Lärm fällt allerdings deutlich geringer aus als die Lärminderung in sensiblen Bereichen des übrigen Erschließungsnetzes. Die Zielstellung der Bündelung der Verkehrsströme trifft in besonderem Maße auch für den LKW-Verkehr zu. Alternativrouten im Nebennetz gibt es im Stadtgebiet nicht, so dass die B 229 als einzige Trasse verbleibt. Sie stellt darüber hinaus eine direkte Verbindung zu dem Gewerbeflächenschwerpunkt der Stadt Radevormwald dar. Zur Vermeidung von Ausweichverkehren wurden im Nebennetz flankierende Maßnahmen der Verkehrsorganisation und Straßenraumgestaltung getroffen.

Eine klassische Maßnahme der Verkehrsverlagerung stellt der Neubau einer Ortsumgehung dar. Diese Möglichkeit wird aber aufgrund landschaftsökologischer Bedenken sowie der für eine finanzielle Förderung zu geringen Anzahl betroffener Anwohner nicht weiter verfolgt.

- Straßenraumgestaltung

Die Verkehrsflächen für den fließenden Verkehr sind auf das wirklich notwendige Maß zu reduzieren und die Qualitätsanforderungen aller Verkehrsteilnehmer durch ausreichend dimensionierte und sichere Verkehrsanlagen zu gewährleisten. Weiterhin ist durch Begrünungsmaßnahmen der Raumeindruck der Straßenabschnitte so zu gestalten, dass ein Geschwindigkeitsniveau erreicht wird, welches den innerstädtischen Gegebenheiten angepasst

ist. Durch die optische Gliederung des Straßenraumes wird zum einen insgesamt langsamer gefahren und zum anderen Beschleunigungs- und Bremsvorgänge reduziert. Zusätzlich ergibt sich durch die räumliche und optische Trennung zwischen Emissionsquelle und Immissionsort eine psychologische Reduzierung der Wahrnehmung der Lärmbelastungen.

Die vorhandene lückenhafte Bepflanzung der B 229 (s. Abb.) sollte durch weitere Baumpflanzungen ergänzt werden. Im Rahmen der Umsetzung ist dabei eine Überprüfung des Leitungsbestandes erforderlich.



Eine Reduzierung des Straßenquerschnittes zugunsten der anderen Verkehrsteilnehmer scheidet aufgrund der Nutzung durch den Schwerlastverkehr aus.

Raumordnung

- Immissionsgünstige Siedlungsentwicklung

Die langfristige Entwicklung der zukünftigen Verkehrsmengen und Verkehrszusammensetzung wird wesentlich von der Siedlungsentwicklung beeinflusst. Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung, Nutzungsmischung und dezentrale Konzentration schaffen bzw. erhalten Voraussetzungen für eine Mobilität auch ohne die Nutzung des Kfz. Um die im Stadtgebiet vorhandenen Potentiale zur Stärkung des Umweltverbundes optimal nutzen zu können, sollten daher Erweiterungs- und Bauvorhaben sowie die generelle Flächennutzungsplanung im Sinne kurzer Wege erfolgen. Eine Verdichtung von Wohn- und Gewerbestandorten ist speziell dort vorteilhaft, wo viele Quellen und Ziele bequem zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden können. Parallel und unterstützend ist dabei die Attraktivität der Wegebeziehungen im Umweltverbund zu stärken.

Von der Erhaltung und Stärkung bestehender Mischgebiete, der Nutzungsergänzung monofunktionaler Gebiete und der Entwicklung neuer gemischter Strukturen werden positive Effekte hinsichtlich der Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs erwartet. Die Stadt Radevormwald ist bemüht, diese Prinzipien in ihre aktuelle Planungen zu integrieren. Sie kann damit auch zu einer Vermeidung von Verkehren auf der B 229 beitragen, indem Anwohner diese als zentrale Verbindungsstraße zu Versorgungseinrichtungen weniger häufig nutzen. Gleichzeitig ist sie aber auch gefordert, durch Gliederung von Nutzungen potentielle Immissionskonflikte im Vorfeld zu lösen, die eine räumliche Trennung unverträglicher Nutzungen bewirken.

Eine weitere bauleitplanerische Maßnahme stellt die immissionsabschirmende Bauweise und Baukörperstellung dar. Riegelartige Baukörper in geschlossener Bauweise und mit bestimmten Höhen sind geeignet, anstelle von raumgreifenden Abständen oder von Lärmschutzwänden eine optimalere Flächennutzung an schallabstrahlenden Straßen zu ermöglichen. Wegen der Unwahrscheinlichkeit von Neubauten größeren Umfangs zur Herstellung einer riegelartigen Bebauung auf dem betroffenen Abschnitt der B 229 wird dieser Option jedoch nur geringe Bedeutung beigemessen.

Auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen

- Bauliche Maßnahmen an der Fahrbahnoberfläche (Fahrbahnbelag)

Für die Entstehung des Reifen-Fahrbahn-Geräusches ist neben dem Reifen auch der Fahrbahnbelag von entscheidender Bedeutung. Die Fahrbahndeckschicht hat sowohl Einfluss auf die Schallentstehung als auch auf die Schallabstrahlung und Schallausbreitung. Herkömmliche Fahrbahnen sind mit dichten Deckschichten ausgeführt. So genannte offenporige Fahrbahnbeläge enthalten Hohlräume. Hierdurch kann beim Abrollen der Autoreifen die eingeschlossene Luft nach unten über die offenporige Deckschicht entweichen, was die Ausbildung des Reifen-Fahrbahn-Geräusches vermindert und somit den Lärm deutlich reduziert. Außerdem besitzen offenporige Beläge eine schallabsorbierende Wirkung. Probleme mit offenporigen Deckschichten sind bei der lärmtechnischen und bautechnischen Dauerhaftigkeit und den teilweise höheren Aufwendungen beim Winterdienst zu beobachten. Verschmutzungen der Poren erfordern zumindest im innerstädtischen Bereich eine meist alljährliche Reinigung, um die Wirkungsweise des Belags weiter zu gewährleisten. Je nach Einsatzbereich erreichen Deckschichten der neuesten Bauart Lärminderungen von 5-8 dB(A).

Gerade im Bereich der B 229 sind herkömmliche Lärmschutzmaßnahmen, z. B. Lärmschutzwände oder -wälle aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich oder sinnvoll, so dass der lärmindernde Belag, neben passivem Schallschutz, als potentiell denkbare Alternative zu prüfen ist. Seitens Straßen.NRW kommt ein lärmarmes Fahrbahnbelag als aktiver Lärmschutz nicht in Frage, da die lärmarmen Eigenschaften des Splittmastixasphalts und anderer lärmarmen Bauweisen gemäß Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau 14/1991 nur bei Außerortsstraßen und bei Geschwindigkeiten über 60 km/h wirksam sind. Westlich des Knotens Kaiserstraße und Dietrich-Bonhoeffer-Straße/B229 gilt die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, östlich des Knotens ist auf der B 229 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h ausgeschildert, womit die Voraussetzungen für den Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelages nicht vorliegen. Beim Fahrbahnbelag auf der B 229 handelt es sich um einen Asphaltbelag, der sich in ordnungsgemäßigem, verkehrssicherem Zustand befindet.

Neben den bewährten und erprobten Bauweisen für lärmarme Fahrbahnbeläge sind in der jüngeren Vergangenheit innovative Bauweisen für lärmoptimierte Asphaltdeckschichten entwickelt worden, die schon bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h deutliche Lärmpegelsenkungen von 3-5 dB(A) zeigen. Zwar ist das Reifen-/Fahrbahngeräusch erst ab einer bestimmten Geschwindigkeit gegenüber anderen Schallquellen (z. B. Motorgeräusch) am Fahrzeug dominant, doch bei einem PKW liegt diese Grenze bei etwa 40 km/h (bei LKW bei ca. 70 km/h), so dass lärmtechnisch optimierte Asphaltdeckschichten auch für Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sinnvoll wären, zumal innerorts der PKW-Verkehr besonders dominant ist. Zu beachten ist hier jedoch, dass momentan weder mittel- noch langfristige Erfahrungen mit den innovativen Bauweisen vorliegen. Aussagen zur Dauerhaftigkeit der lärmindernden Eigenschaften und der Verformungsbeständigkeit sind demnach nicht möglich. Eine Entscheidung für oder gegen den Einsatz der sog. lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten trifft der Landesbetrieb Straßen.NRW als Straßenbaulastträger.

Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung

- Förderung des Umweltverbundes

Die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu Gunsten eines ökologischen Verkehrsverbundes erscheint zunächst als kostengünstige und realisierbare Alternative. Hier ist jedoch zu bedenken, dass eine Reduzierung der Verkehrsstärke um 20 % nur zu einer

Pegelreduktion von 1 dB (A) führt und der Verkehr sogar halbiert werden müsste, damit eine fühlbare Lärminderung von 3 dB(A) eintritt. Die Förderung des Umweltverbundes fällt dabei unter eine Maßnahme, deren Wirkungszusammenhänge der B 229 nicht lokal zuzuordnen sind, sondern eher gesamtstädtische Auswirkungen zeigen. Die B 229 bietet jedoch mit einem straßenbegleitenden Fuß- und Radweg sowie der Aufnahme der Buslinien 626 (Radevormwald-Wuppertal-Oberbarmen) und 671 (Radevormwald-Remscheid-Lennepe) günstige Voraussetzungen für eine Stärkung des Umweltverbundes.

Die Substitutionspotentiale durch das ÖPNV-Angebot, sind zum derzeitigen Zeitpunkt als nicht zufriedenstellend zu beurteilen. Die Linien- und Taktichte ist unzureichend und die Fahrtzeiten zu den Haltepunkten des schienengebundenen Nahverkehrs unverhältnismäßig lang. Ein ausreichendes Konkurrenzangebot zur Pkw-Nutzung ist nicht gegeben. Bessere Potentiale, vor allem für die Abwicklung der innerstädtischen Quell-, Ziel- und Binnenverkehre liegen beim Fußgänger- und Radverkehr. Die Wegentfernungen innerhalb der Stadt sind gering. Viele Wege können innerhalb von 5-10 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt werden. Für eine stärkere Förderung sind insbesondere die

Schaffung eines durchgehenden, attraktiven Radverkehrsangebotes sowie die Gewährleistung der Freizügigkeit und Quersicherheit für den Fußgängerverkehr wesentlich. Dem hohen Sicherheitsanspruch des Fußgängers beim Queren stark befahrener Hauptverkehrsstraßen wurde an der B 229 durch den Bau von Querungshilfen (Mittelinseln) bereits Rechnung getragen (s. Abb.). Im ÖPNV ist durch eine intelligente Kombination unterschiedlicher Bedienungsformen die Erreichbarkeit aller wichtigen Quellen und Ziele im Stadtgebiet zu sichern



und gleichzeitig eine größtmögliche Wirtschaftlichkeit des Systems zu gewährleisten. Zusätzlich unterstützt werden können diese Maßnahmen durch eine umweltgerechte Stadt- und Siedlungsentwicklung im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ sowie der Förderung von Stadt- und Wohnraumentwicklungsmaßnahmen an vorhandenen ÖPNV-Achsen. Es müssen spürbare Reisezeitvorteile für ÖPNV, Fuß und Rad gegenüber dem MIV geschaffen werden.

Verringerung der Schallübertragung

- Aktive Schallschutzmaßnahmen

Mit aktiven Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und -wällen lassen sich sehr hohe Lärmreduzierungen erreichen. Ein Nachteil sind die hohen Kosten, daher wird dies überwiegend im Zusammenhang Straßenneu- oder ausbau realisierbar sein, zumal im innerstädtischen Bereich die erforderlichen Flächen zur Verfügung stehen müssen und auch stadtgestalterische Ziele der Anlage nicht entgegenstehen dürfen.

Die beiden letztgenannten Kriterien werden auf dem kartierten Streckenabschnitt der B 229 in negativer Weise erfüllt, womit aktive Schallschutzmaßnahmen nicht in Frage kommen.

- Passive Schallschutzmaßnahmen

Im Gegensatz zu den aktiven Schallschutzmaßnahmen, die an der Lärmquelle ansetzen, werden passive Maßnahmen quellenfern am Immissionsort, also bei den Betroffenen am Haus oder an der Wohnung angebracht. Insbesondere im Bereich der B 229 wo aktive

Lärminderungsmaßnahmen nicht ausreichen oder nicht möglich sind, können passive Maßnahmen, wie etwa Schallschutzfenster und Schalldämmlüfter, zumindest den Innenraum wirksam vor Lärm schützen. Die lärmdurchlässigsten Bauteile sind in aller Regel die Fenster.

Die erforderliche Schallschutzklasse richtet sich einerseits nach dem gewünschten Innenpegel und hängt andererseits vom vorhandenen Außenpegel ab. Schallschutzfenster für stark durch Verkehrslärm belastete Wohngebiete gehören den Klassen 3-5 an. Als Ziel sollten im Innenraum durch den Verkehrslärm Schallpegel von 40 dB(A) tags und 30 dB(A) nachts nicht überschritten werden. Damit sind bei Außenpegeln von über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts oft Fenster der Schallschutzklasse 4 oder 5 notwendig.

Entscheidend sind aber auch die Außenbauteile am Haus (z. B. Schalldämmung von Außentüren, Dächern, Außenwänden). Die genannten Maßnahmen führen im Grunde alle auch zu einer Verbesserung der Wärmedämmung. Hier treten also wichtige Synergien auf, die unbedingt genutzt werden sollten. Steht etwa eine Sanierung aus Wärmeschutzgründen ohnehin an, so lässt sich dabei durch Integration einer entsprechenden Fachplanung die Schalldämmung kostengünstig umsetzen.

Von Seiten des als Baulastträger zuständigen Landesbetriebes Straßenbau werden bereits seit einigen Jahren Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt. Für die in der Pegelliste (s. Anlage 3) genannten Immissionsorte besteht dem Grunde nach ein Lärmschutzanspruch für passive Lärmschutzmaßnahmen.⁷ Aufwendungen für den passiven Lärmschutz können bis zu 75 % erstattet werden. Erstattungsberechtigter ist der Eigentümer des Grundstücks mit der baulichen Anlage, Wohnungseigentümer oder Erbbauberechtigte. Mieter und Pächter sind nicht erstattungsberechtigt. Jeder kann einen **formlosen Antrag bzgl. der Überprüfung der Lärmsituation** im Bereich seines Wohnhauses an die Straßenbauverwaltung richten. Ansprechpartner ist die Niederlassung von Straßen NRW im Bereich des Wohnortes (Regionalniederlassung Rhein-Berg, Albertstraße 22, 51643 Gummersbach, Telefon: (02261) 89-0, Fax: (02261) 89-300, E-Mail: kontakt.rnl.rb@strassen.nrw.de) oder der Betriebssitz (Landesbetrieb Straßenbau NRW, Wildenbruchplatz 1, 45888 Gelsenkirchen, Telefon: (0209) 3808-0, Fax: (0209) 3808-380, E-Mail: kontakt@strassen.nrw.de).

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über den Ablauf einer Lärmsanierung:

Wer?	Was?	Wie?
Ausgangssituation Bürger, Gemeinde, Politik, Straßenbauverwaltung	Benennung eines konkreten Lärmproblems	Eingabe, formloser Antrag
Schritt 1 Straßen.NRW	Überprüfung der Lärmsituation	Lärmtechnische Berechnung nach RLS-90; Zusammenstellung der Geobasisdaten und relevanter Informationen; Infrastrukturdaten
Schritt 2 Straßen.NRW	Bewertung der Lärmbelastung	Auswertung der lärmtechnischen Berechnung (Pegelhöhe, Zahl der Betroffenen, Gebiets- nutzung, etc.); Vergleich mit den maßgeblichen Immissionswerten
Schritt 3 Straßen.NRW	Bewertung der allgemeinen und rechtlichen Situation	Prüfung von Ausschluss-/Minderungsgründen, ggf. Hinweis auf § 75 Abs. 2 VwVfG (NRW), sonstige planerische Aktivitäten
Schritt 4 Straßen.NRW	Entwicklung eines Maßnahmenkonzeptes	Sachgerechte Bewertung verschiedener Maßnahmenvarianten, dabei Berücksichtigung von Machbarkeit, Kosten, Nutzen und

⁷ Die Lärmsanierung stellt eine freiwillige Leistung des Bundes und der Länder dar, soweit Finanzmittel zur Verfügung stehen. Ein rechtlicher Anspruch besteht nicht. Maßnahmen der Lärmsanierung sind demzufolge nicht einklagbar.

		Zeithorizont; Variantenvergleich mit Wirkungsanalyse und Abwägung möglicher Maßnahmen; Berücksichtigung weiterer Planungs- bzw. Baumaßnahmen
Schritt 5 Straßen.NRW, MBV, BMVBS	Abstimmung des Maßnahmenkonzeptes auf Landes-/Bundesebene	
Schritt 6 Straßen.NRW	Aufstellung des Vorentwurfs und des Bauwerksentwurfs und ggf. Einholung des Genehmigungsvermerks	Detaillierte Ausarbeitung der Vorzugsvariante und Festlegung des Zeithorizonts
Schritt 7 Straßen.NRW	Schaffung von Baurecht und Sicherung der Finanzierung	Klärung, ob „Fall unwesentlicher Bedeutung“ oder ggf. Planfeststellungsverfahren, Antrag auf Befreiung, Grunderwerb, Abstimmung mit Dritten, Aufnahme in das Bauprogramm
Ziel Straßen.NRW	Umsetzung	Aktive Lärmschutzmaßnahmen, passive Lärmschutzmaßnahmen, Benachrichtigung der Eigentümer hinsichtlich der Möglichkeit (<u>Achtung</u> : mind. 25 % Eigenanteil)

Verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize

- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus

Durch die Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus ist eine Verringerung der Schallimmissionen vor allem in Bereichen mit einer hohen Anzahl betroffener Bürger effektiv möglich. Die Umsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzungen ist in der Regel kurzfristig mit geringem Aufwand durchführbar. Die resultierenden Effekte einer Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus z. B. um 20 km/h (Pegelreduktion um 3-4 dB(A)) sind vergleichbar mit denen einer Halbierung der Verkehrsmenge des betreffenden Straßenzuges. Da eine Reduzierung der Verkehrsmengen bzw. die Umsetzung von Maßnahmen mit ähnlichen Lärminderungeffekten in vielen Fällen gar nicht bzw. oft nur mit hohem finanziellen, organisatorischen und planerischen Aufwand langfristig erreicht werden kann, ist mit Hilfe der Geschwindigkeitsbegrenzungen ein effektiver Gesundheitsschutz für die Anwohner mit einem hohen Kosten-Nutzen-Verhältnis kurzfristig möglich.

Eine Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus könnte durch eine generelle Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf 30 km/h erreicht werden. Diese Absenkung ist aufgrund der hohen Verkehrsbelegung (18.175 Kfz/24 h) und des Schwerlastanteils auf der B 229 tagsüber jedoch voraussichtlich nicht möglich. Eine Verunstetigung des Verkehrsflusses mit vermehrten Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen wäre mit hoher Wahrscheinlichkeit die Folge. Zudem ist die Betroffenheit am Tag mit drei Gebäuden, die den Lärmsanierungsgrenzwert um 0,5 dB(A) überschreiten, sehr gering.

Da die Überschreitung des maßgebenden Lärmsanierungsgrenzwertes hauptsächlich nachts auftritt, könnte eine Geschwindigkeitsbegrenzung für die Zeit zwischen 22 Uhr und 6 Uhr in Erwägung gezogen werden. Erfahrungen zeigen zwar zum einen, dass solch eine temporäre Begrenzung oftmals von den Verkehrsteilnehmern nicht bzw. nur bei nur bei Geschwindigkeitsüberwachung angenommen wird. Andererseits haben Untersuchungen der Stadt Berlin ergeben, dass die reale Geschwindigkeit zumindest um 5 – 10 km/h gesenkt werden konnte. Die zusätzliche Installation eines stationären Gerätes zur Geschwindigkeitsüberwachung könnte sich hingegen kontraproduktiv auswirken und ein abruptes Abbremsen mit anschließender lärmintensiver Beschleunigung zur Folge haben.

Weiterhin könnte eine Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus im begrenztem Maß durch Begrünungsmaßnahmen erreicht werden, die den Raumeindruck der Straßenabschnitte so gestalten, dass das Geschwindigkeitsniveau den innerstädtischen Gegebenheiten angepasst wird.

- Verstetigung des Kfz-Verkehrs

Zu den verkehrsregelnden Maßnahmen, welche in die Kompetenz der Straßenverkehrsbehörden fallen, zählt die Verstetigung des Verkehrs durch entsprechende Ampelschaltungen an Knotenpunkten (Um- oder Ausbau, Grünphasen etc.). Durch diese kann der Lärmpegel gesenkt werden, es entfallen besonders lästige Lärmspitzen durch Abbremsen und Anfahren und man erschließt positive Effekte für Verkehrssicherheit und Luftqualität.



Durch den Bau eines Kreisverkehrs an der Einmündung der L 412 in die B 229 ist es hier zu einer deutlichen Verstetigung des Verkehrs gekommen. Mit der Dauerrotschaltung für Fußgänger mit Anforderungskontakt an der Lichtsignalanlage zwischen dem Kreisverkehr und der LSA „Am Kreuz“ konnte eine Grüne Welle eingerichtet werden (s. Abb.).

Ruhige Gebiete

Neben den wesentlichen Konfliktbereichen ist entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie auch eine Betrachtung bzw. Definition bisher ruhiger Gebiete vorzunehmen, welche gegen eine Zunahme von Lärmbelastungen geschützt werden sollten. Als ruhige Gebiete kommen dabei gemäß der Hinweise der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) sowohl bebaute (z. B. Wohngebiete) als auch unbebaute Gebiete in Betracht. Da eine genaue Begriffsdefinition bisher weder auf EU- noch auf Bundes- oder Landesebene existiert, wird vorgeschlagen, Bereiche mit einem Schallimmissionspegel unter 45 dB(A) nachts und 55 dB(A) tags als potentiell ruhige Gebiete zu definieren.⁸ Als potentiell ruhige Gebiete in der Stadt Radevormwald sind zunächst neben den großflächigen Waldbereichen, die jeweils abseits der Hauptverkehrsstraßen liegenden Wohnquartiere zu nennen.

11 Langfristige Strategie der Lärminderung

Dieser Lärmaktionsplan wird erstmalig aufgestellt. Er ist alle fünf Jahre zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten. Derzeit kann keine langfristige Strategie benannt werden. Es ist beabsichtigt, bei der nächsten Überprüfung des Aktionsplanes ggf. ergänzende Aussagen zu einer langfristigen Strategie zu treffen, falls sich entsprechende Anhaltspunkte ergeben.

Die kommunale städtebauliche und verkehrliche Entwicklungsplanung der Stadt Radevormwald hat die Bewahrung und Schaffung einer lebenswerten, lebendigen Stadt mit einem gesunden Wohn- und Arbeitsumfeld zum Ziel. Neben den Maßnahmen der öffentlichen Hand zur Lärminderung sind aber auch die Bürgerinnen und Bürger gefragt, die in Bezug auf die Punkte

⁸ Als Orientierungswerte wurden die Grenzwerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete verwendet.

Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel sowie durch Einhaltung vorgeschriebener Geschwindigkeitsbegrenzungen und angepasste Fahrweise einen Beitrag zur Verringerung von Lärmbelastungen leisten können.

12 Finanzielle Informationen

Ein Kostenbeispiel für den Einbau von Schallschutzfenstern der Klasse 4 mit schallgedämmten Wandlüfter soll über die zu erwartenden Kosten informieren⁹:

Kosten je m ² Fenster (Klasse 4)	ca. 490 €	Kosten Aus- und Einbau, je m ²	ca. 80 €
ggf. Renovierungskosten je Fenster	ca. 50 €	Schalldämmlüfter (inkl. Einbau), je Raum	350-400€

Eine Förderung von Lärmschutzfenstern ist im Bereich der freiwilligen Sanierungsprogramme des Bundes (Straßenlärmsanierung nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ – VlärmschR 97) möglich. Die Förderung wird im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gewährt. Es ist ein Eigenanteil von mindestens 25% zu leisten. Ein rechtlicher Anspruch besteht nicht. Jeder kann einen formlosen Antrag bzgl. der Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an die Straßenbauverwaltung richten. Ein kommunales Schallschutzfensterprogramm ist aufgrund der defizitären Haushaltslage der Stadt Radevormwald zurzeit nicht möglich.

13 Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung (Qualitätssicherung)

2012 werden die Lärmkarten überprüft. Die dann festzustellenden Veränderungen gegenüber der Situation 2007 geben Aufschluss über die Wirksamkeit der Maßnahmen. Sollten die Ziele dann nicht erreicht sein, wird ein weitergehender Aktionsplan erstellt.

14 Erwartete Auswirkungen

Mit dem Einbau von Lärmschutzfenstern könnten je nach Wahl der Schallschutzklasse problemlos nicht nur die kritischen Werte der Umgebungslärmrichtlinie in Höhe von 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} unterschritten werden, sondern auch die wesentlich strengeren Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete (59/49 dB(A) tags/nachts) erreicht werden. Sollte ein lärmoptimierter Asphalt in innovativer Bauweise zum Einsatz kommen, sind Lärmpegelsenkungen von 3-5 dB(A) möglich.

Im Zusammenhang mit den erreichbaren Wirkungen der Lärminderung ist auch auf Synergien mit anderen Problemkreisen hinzuweisen, die eine mehrfach positive Bewertung der Maßnahmen verdeutlicht. Maßnahmen zur Dämpfung des Geschwindigkeitsniveaus führen außer zur Lärminderung in der Regel auch zu einem niedrigeren Unfallrisiko. Eine Reduzierung der Verkehrsmenge, entweder durch Maßnahmen der Förderung des Umweltverbundes oder kleinräumig durch Verkehrsverlagerung, führt zu geringeren Luftschadstoffemissionen (z. B. Feinstaub und Stickoxide). Wird die Lärmbelastung spürbar

⁹ Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (Hrsg.) (2008): Lärmaktionsplanung – Informationen für die Kommunen in Baden-Württemberg: 25

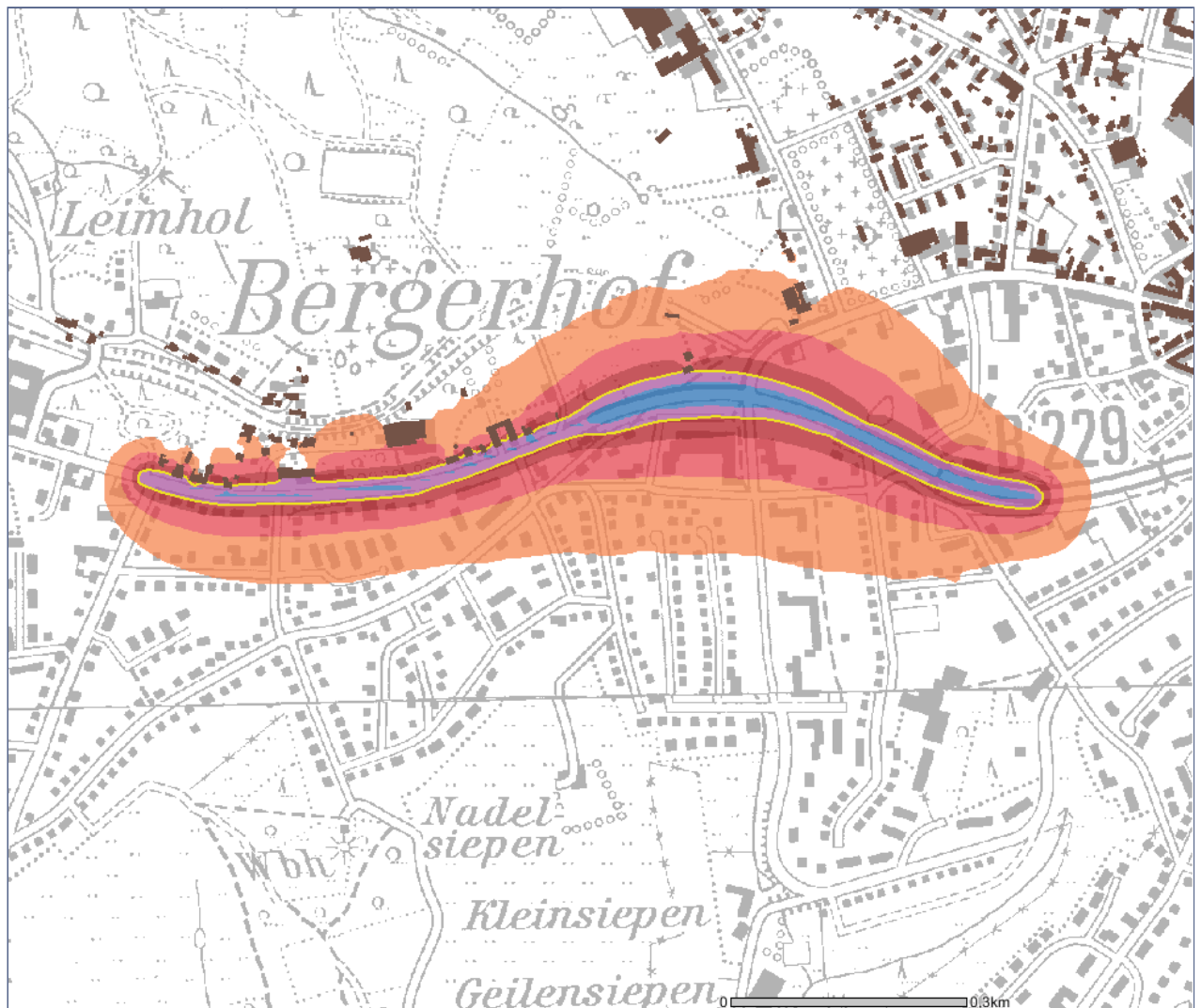
gesenkt, reduziert sich auch tendenziell der Stressfaktor, infolge dessen der Krankenstand sinkt sowie insgesamt eine höhere Leistungsfähigkeit gegeben ist. Der Lärmfaktor besitzt auch für den Marktwert des Wohneigentums eine besondere Bedeutung. Mit einem in der Lärmbelastung geminderten Wohnumfeld können letztlich höhere Mieten und für die Kommune höhere Steuereinnahmen erwartet werden.

Radevormwald, den 01.07.2010

Der Bürgermeister
Im Auftrag

gez. Julia Gottlieb
(Technische Dezernentin)

Anlagen



Eckpunktkoordinaten:

Links Unten: RW: 2593401
HW: 5674213
Rechts Oben: RW: 2594716
HW: 5675493

Zentrum der Karte:

Stadt Radevormwald

Kartierer:

Stadt Radevormwald

LANUV NRW

Berichtsjahr: 2007

Straßenverkehr 24h

L_{den} / dB(A)

> 55 ... <= 60

> 60 ... <= 65

> 65 ... <= 70

> 70 ... <= 75

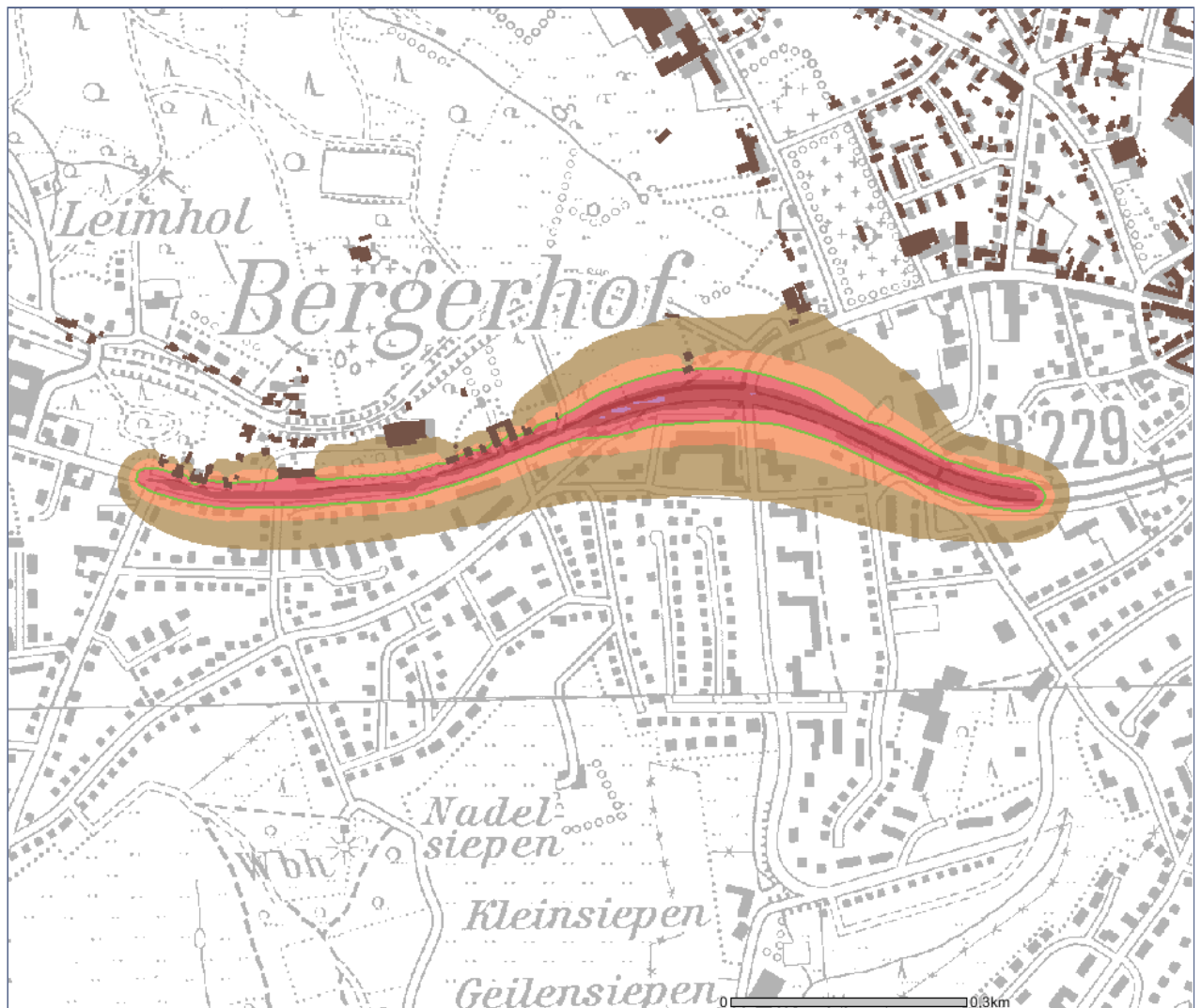
> 75

= 70

Gebäude

ohne Gebäudedaten

Gemeindegrenzen



Eckpunktkoordinaten:

Links Unten: RW: 2593401
HW: 5674213
Rechts Oben: RW: 2594716
HW: 5675493

Zentrum der Karte:

Stadt Radevormwald

Kartierer:

Stadt Radevormwald

LANUV NRW

Berichtsjahr: 2007

Straßenverkehr nachts

L_{night} / dB(A)

> 50 ... <= 55

> 55 ... <= 60

> 60 ... <= 65

> 65 ... <= 70

> 70

= 60

Gebäude

ohne Gebäudedaten

Gemeindegrenzen

B 229 Radevormwald
Istpegel 2008
alle Immissionsorte mit Grenzwertüberschreitung

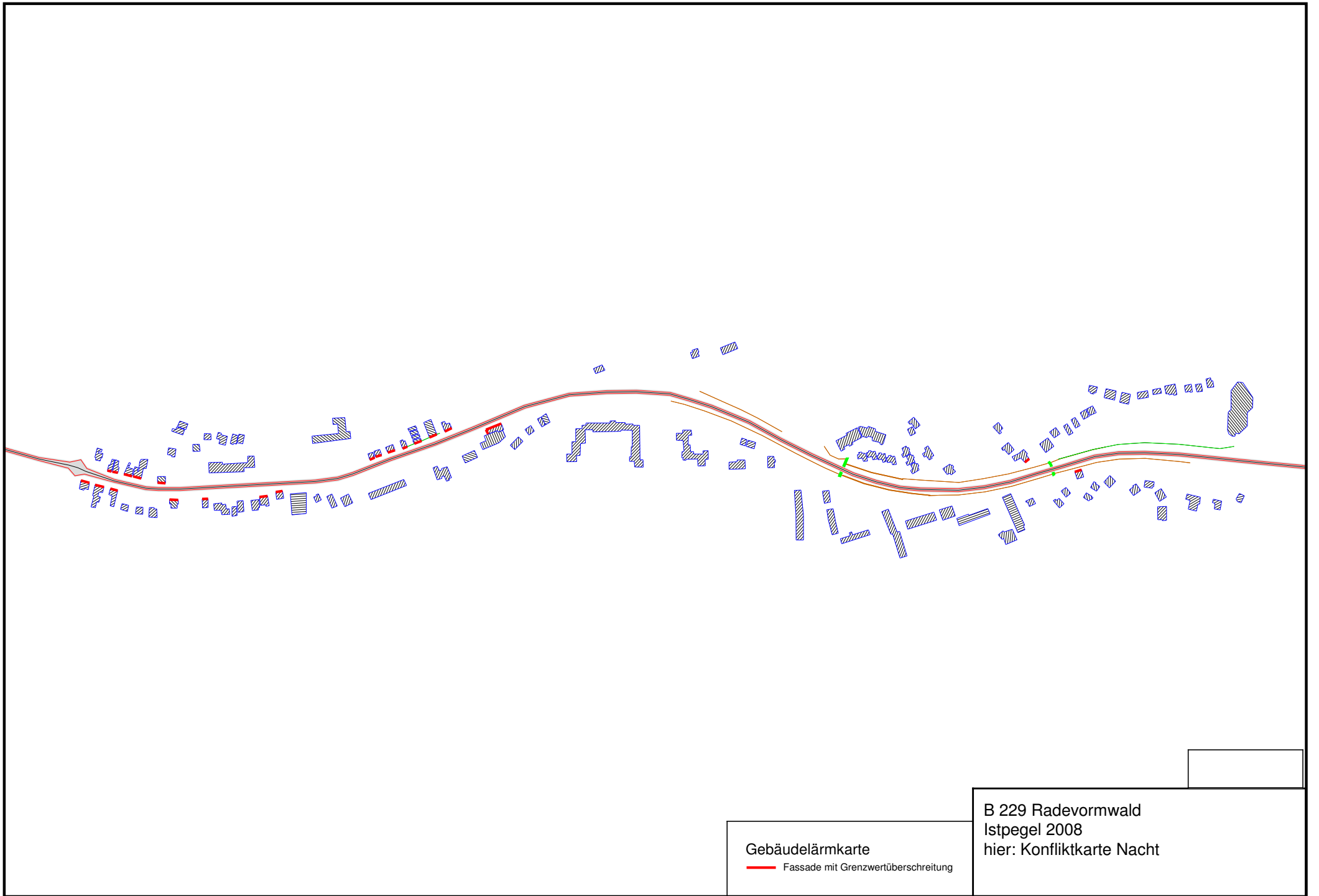
Immissionsort	Etag	Hausfront	Geb. Nutz.	Grenzwert		Pegel		Differenz IGW/		Bemerkungen
				Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	P,T dB(A)	P,N dB(A)	
Elberfelder Str. 14	1	SO	WA	70	60	69,1	62,5	-	2,5	
	2	SO	WA	70	60	68,9	62,3	-	2,3	
Elberfelder Str. 17	1	SW	WA	70	60	66,8	60,2	-	0,2	
	2	SW	WA	70	60	67,0	60,4	-	0,4	
	3	SW	WA	70	60	66,8	60,2	-	0,2	
	1	N	WA	70	60	70,4	63,8	0,4	3,8	
	2	N	WA	70	60	69,9	63,3	-	3,3	
	3	N	WA	70	60	69,2	62,6	-	2,6	
Elberfelder Str. 30	1	SO	WA	70	60	69,3	62,7	-	2,7	
	2	SO	WA	70	60	69,2	62,6	-	2,6	
Elberfelder Str. 32	1	S	WA	70	60	69,8	63,2	-	3,2	
	2	S	WA	70	60	69,8	63,2	-	3,2	
Elberfelder Str. 34	1	SO	WA	70	60	70,5	63,9	0,5	3,9	
	2	SO	WA	70	60	70,3	63,7	0,3	3,7	
Elberfelder Str. 36	1	S	WA	70	60	69,6	63,0	-	3,0	
	2	S	WA	70	60	69,7	63,1	-	3,1	
Elberfelder Str. 38	1	S	WA	70	60	68,6	62,0	-	2,0	
	2	S	WA	70	60	69,6	63,0	-	3,0	
Elberfelder Str. 40	1	SO	WA	70	60	69,1	62,5	-	2,5	
	2	SO	WA	70	60	69,8	63,2	-	3,2	
Elberfelder Str. 49	1	N	WA	70	60	69,1	62,5	-	2,5	
	2	N	WA	70	60	69,0	62,4	-	2,4	
Elberfelder Str. 51	1	N	WA	70	60	66,7	60,1	-	0,1	
	2	N	WA	70	60	67,1	60,5	-	0,5	
Elberfelder Str. 59	1	N	WA	70	60	67,5	60,9	-	0,9	
	2	N	WA	70	60	67,5	60,9	-	0,9	
Elberfelder Str. 61	1	N	WA	70	60	67,7	61,1	-	1,1	
	2	N	WA	70	60	67,7	61,1	-	1,1	
Elberfelder Str. 69	1	N	WA	70	60	68,8	62,2	-	2,2	
	2	N	WA	70	60	68,9	62,3	-	2,3	
Elberfelder Str. 70	1	S	WA	70	60	70,5	63,9	0,5	3,9	
	2	S	WA	70	60	70,3	63,7	0,3	3,7	
Elberfelder Str. 71	1	N	WA	70	60	68,4	61,8	-	1,8	
	2	N	WA	70	60	68,5	61,9	-	1,9	
Elberfelder Str. 73	1	N	WA	70	60	68,4	61,8	-	1,8	
	2	N	WA	70	60	68,2	61,6	-	1,6	
Elberfelder Str. 74	1	S	WA	70	60	68,6	62,0	-	2,0	
	2	S	WA	70	60	68,9	62,3	-	2,3	
Elberfelder Str. 76	1	S	WA	70	60	68,7	62,1	-	2,1	
	2	S	WA	70	60	68,9	62,3	-	2,3	
Elberfelder Str. 78	1	S	WA	70	60	69,0	62,4	-	2,4	

B 229 Radevormwald
Istpegel 2008
alle Immissionsorte mit Grenzwertüberschreitung

Immissionsort	Etag e	Haus- front	Geb- Nutz.	Grenzwert		Pegel		Differenz IGW/		Bemerkungen
				Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	P,T dB(A)	P,N dB(A)	
Elberfelder Str. 78	2	S	WA	70	60	69,1	62,5	-	2,5	
Elberfelder Str. 80	1	S	WA	70	60	69,4	62,8	-	2,8	
	2	S	WA	70	60	69,4	62,8	-	2,8	
Krankenhausstr. 2	2	N	WA	70	60	69,1	62,4	-	2,4	
Lindenstr. 20	2	SO	WA	70	60	67,1	60,4	-	0,4	

B 229 Radevormwald
Istpegel 2008
alle Immissionsorte mit Grenzwertüberschreitung

Spalte	Beschreibung
Immissionsort	Immissionsortname
Eta-	Stockwerk, 1 = EG, 2 = 1.OG, 3 = 2.OG usw.
Haus-	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
Geb.-	Nutzung
Grenzwert	Grenzwert tags/nachts
Pegel	Pegel tags/nachts
Differenz IGW/	Grenzwertüberschreitung tags/nachts





Vorlage

zu Tagesordnungspunkt Nr. 4. der 04. Sitzung des **Ausschusses für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr** am **13.07.2010**

Öffentlicher Teil Nichtöffentlicher Teil

Tagesordnungspunkt:

Mitteilungen über erteilte Baugenehmigungen

Beratungsfolge:	Sitzungstermin:
Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr	13.07.2010

Beschlussentwurf:

Keiner

Finanzielle Auswirkungen des Beschlusses:

<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> noch nicht zu übersehen
Kosten €	Produkt	Haushaltsjahr
Vorgesehen im	<input type="checkbox"/> Ergebnisplan	<input type="checkbox"/> Finanzplan
Haushaltsmittel	<input type="checkbox"/> stehen zur Verfügung	<input type="checkbox"/> stehen nicht zur Verfügung

Erläuterung:

Erteilte Baugenehmigungen gem. §§ 34 und 35 BauGB in der Zeit vom 18.05.2010 bis 29.06.2010:

Baugrundstück	Bauvorhaben	Planungsrechtliche Beurteilung
Laakbaum 16 a	Nutzungsänderung in Zweifamilienhaus und Anbau eines Wintergartens Bauschein Nr. 164/05 vom 18.05.2010	§ 34 BauGB
Felsenbeck 1	Errichtung von 3. Wohneinheit im DG und Nutzungsänderung in 4. Wohneinheit Bauschein Nr. 61/09 vom 19.05.2010	§ 35 BauGB
Herderstr. 5	Anbau Abstellraum an KiTa Bauschein Nr. 62/10 vom 01.06.2010	§ 34 BauGB
Herkingrade 9	Errichtung Dachgaube Bauschein Nr. 54/10 vom 08.06.2010	§ 34 BauGB
Kaiserstr. 117	Errichtung Werbeanlage Bauschein Nr. 75/10 vom 14.06.2010	§ 34 BauGB
Plumbeck 1	Errichtung Stallgebäude Bauschein Nr. 144/06 vom 18.06.2010	§ 35 BauGB

Plumbeck 1	Errichtung Remise Bauschein Nr. 145/06 vom 18.06.2010	§ 35 BauGB
Im Hagen 7	Erweiterung des Wohnhauses (Anbau zum Vierfamilienwohnhaus) Bauschein Nr. 117/09 vom 21.06.2010	§ 35 BauGB
Filde 7 c	Abbruch des Daches und Aufstockung des Einfamilienwohnhauses mit Wohnräumen Bauschein Nr. 44/10 vom 21.06.2010	§ 34 BauGB
Rochollsberg 10	Errichtung Dachgaube Bauschein Nr. 58/10 vom 25.06.2010	§ 34 BauGB

Federführendes Dezernat:		Beteiligtes Dezernat:		Der Bürgermeister	
Dez. III Technische Dienstleistungen					
Unterschrift	Datum	Unterschrift	Datum	Unterschrift	Datum