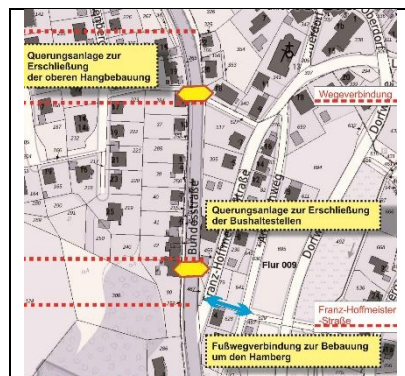
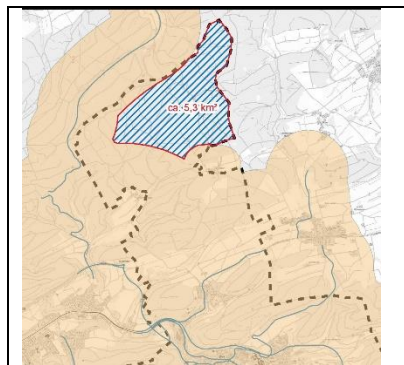
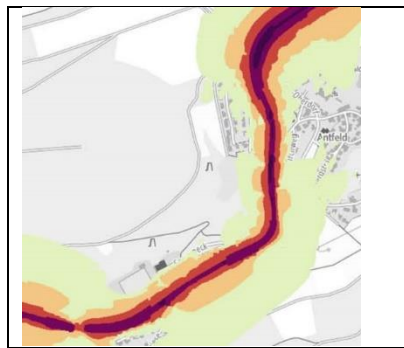


Stadt Olsberg Lärmaktionsplan 4. Runde

Entwurf, Arbeitsstand: 2024-05-22





Lärmaktionsplan 4. Runde

im Auftrag der
Stadt Olsberg

bearbeitet von
PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin
Jochen Richard
Hilde Richter-Richard

Redaktionsstichtag: Datum des ersten Tages der ersten Offenlage

Hinweis:
Die inhaltlichen Änderungen gegenüber der ersten Phase der Mitwirkung
sind jeweils **gelb hervorgehoben**.

Aachen, Mai 2024



INHALTSVERZEICHNIS

Gliederung gemäß V EU-Umgebungsärmrichtlinie

1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	2
2.	Zuständige Behörde	5
3.	Rechtlicher Hintergrund	6
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	9
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	10
5.1	Lärmkarten	10
5.2	Belastungsachsen	16
5.3	Ruhige Gebiete	20
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	24
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR	26
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	27
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	28
9.1	Managementansatz zur Lärminderung	28
9.2	Strategische Maßnahmen	30
9.3	B 7 Bundesstraße, Bahnstrecke bis Einmündung Sonneneck	31
9.4	B 7 Bundesstraße, Ortseingang Antfeld bis Zum Schieferberg	36
9.5	Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung	41
10.	Langfristige Strategie	42
11.	Finanzielle Informationen	43
11.1	Kosten Lärmaktionsplan	43
11.2	Kosten-Nutzen-Analyse	43
11.3	Fördermöglichkeiten	43
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	44
12.1	Kosten Lärmaktionsplan	44
12.2	Kosten-Nutzen-Analyse	44
12.3	Fördermöglichkeiten	44



13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	46
-----	---	----

Anhänge

I.1	Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase
I.2	Hinweise aus der Mitwirkung der TÖB – 1. Phase
II.1	Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase
II.2	Hinweise aus der Mitwirkung der TÖB – 2. Phase
III	Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Untersuchte Lärmquellen	4
Abb. 5.1:	Fahrbahnbelag OD Antfeld [Stadt Olsberg]	10
Abb. 5.2:	Fahrbahnbelag Antfeld Siedlung [Foto E. Trippe]	10
Abb. 5.3:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)	11
Abb. 5.4:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit	12
Abb. 5.5:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Oberflächengestaltung (gemäß BUB-D)	13
Abb. 5.6:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}	14
Abb. 5.7:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night}	15
Abb. 5.8:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} \geq 60$ dB(A)	17
Abb. 5.9:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} \geq 50$ dB(A)	18
Abb. 5.10:	Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/L_{night} \geq 60/50$ dB(A)	19
Abb. 5.11:	Identifizierung von ruhigen Gebieten	23
Abb. 9.1:	B 7, Haltestelle Antfeld Siedlung, Blick Richtung West und Ost [Stadt Olsberg]	31
Abb. 9.2:	Ausbau des Knotenpunkts B 7/ Sonneneck zur Kreuzung (Planungsstand Trassenfestlegung)	33
Abb. 9.3:	Maßnahmenübersicht B 7 Bundesstraße, Schienenstrecke bis Ortseingang Antfeld	35
Abb. 9.4:	Ortsdurchfahrt Antfeld, B 7 Bundesstraße	37
Abb. 9.5:	Haltestellenbereich Antfeld, Ort [Stadt Olsberg]	37
Abb. 9.6:	Maßnahmenübersicht B 7 Bundesstraße, Ortseingang Antfeld bis Zum Schieferberg	40
Abb. 10.1:	Vorzugsvariante B 7n (Verlauf nördlich von Antfeld) [Quelle: Straßen.NRW – planen & bauen]	42

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 3.1:	Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen	8
Tab. 3.2:	Beurteilungspegel der 16. BImSchV (Lärmvorsorgewerte)	8
Tab. 4.1:	Empfehlungen zu den Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung (UBA)	9
Tab. 5.1:	Mindestabstände von Straßenlärmquellen zu potenziell ruhigen Gebieten auf dem Land	21
Tab. 6.1:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen	24
Tab. 6.2:	Lärmbelastete Flächen	24
Tab. 6.3:	Lärmbelastete Flächen und geschätzte Anzahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser	24
Tab. 9.1:	Basisdaten B 7, Bahnstrecke bis Einmündung Straße Sonneneck	31
Tab. 9.2:	Basisdaten B 7 Bundesstraße, Ortseingang Antfeld bis Straße Zum Schieferberg	36



ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BauGB	-	Baugesetzbuch
BEB	-	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
BImSchG	-	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	-	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BGBI	-	Bundesgesetzblatt
BMVBS	-	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMDV	-	Bundesministerium für digitales und Verkehr
BUB	-	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)
DB	-	Deutsche Bahn AG
dB	-	Dezibel
dB(A)	-	A-bewerteter Schalldruckpegel
DIN	-	Deutsches Institut für Normung
DTV	-	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	-	Eisenbahn-Bundesamt
EG	-	Europäische Gemeinschaft
EU	-	Europäische Union
EuGH	-	Europäischer Gerichtshof
FNP	-	Flächennutzungsplan
GIS	-	Geografisches Informationssystem
IED-Anlagen	-	Richtlinie über Industrieemissionen, RL 2010/75/EU, Industrial Emissions Directive
L _{Aeq}	-	Äquivalenter Dauerschallpegel
L _{den}	-	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L _{day}	-	Mittelungspegel für den Tag von 06:00 - 18:00 Uhr
L _{evening}	-	Mittelungspegel für den Abend von 18:00 - 22:00 Uhr
L _{night}	-	Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 - 06:00 Uhr
LAI	-	Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LANUV	-	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
LAP	-	Lärmaktionsplan
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
RLS-19	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 2019
RLS-90	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 1990
StVO	-	Straßenverkehrsordnung
UBA	-	Umweltbundesamt
ULR	-	Umgebungslärmrichtlinie
VCD	-	Verkehrsclub Deutschland
VBEB	-	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUS	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienen
VBUI	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Industrie und Gewerbe
VBUF	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VLärmSchRL97	-	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes



1. Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen

§ 47b BImSchG definiert die zu untersuchenden Lärmquellen wie folgt:

Ballungsraum

Ein Ballungsraum ist ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer. Im Land Brandenburg definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Stadt Olsberg im Hochsauerlandkreis zählt mit 14.686 Einwohnern zum 31. Dezember 2022 nicht zu den Ballungsräumen.

Hauptverkehrsstraßen

Zu untersuchende Hauptverkehrsstraßen sind Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr (DTV > 8.200 Kfz). Das LANUV hat unter diesen Vorgaben folgende Straßen(-abschnitte) kartiert (Pflichtaufgabe):

- B 7, Gemeindegrenze Bestwig bis Gemeindegrenze Brilon,
- B 480, Gemeindegrenze Bestwig bis Hauptstraße,
- B 480, Carlsauestraße bis Olsberger Straße.

Kreis- und Stadtstraßen sind i.d.R. keine Pflichtaufgabe in der Lärminderungsplanung, da sie nicht zu den "grenzüberschreitenden" Straßen gehören.

Haupteisenbahnen

Zu betrachten sind die Schienenwege von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr.

Der Schienenweg in der Stadt Olsberg erfüllt diese Rahmenbedingung nicht und ist somit durch das EBA nicht kartierungspflichtig.

Großflughäfen

Die Stadt Olsberg befindet sich bezüglich der Auslösewerte des Lärmaktionsplans nicht im Lärmwirkungsbereich eines Großflughafens mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/ Jahr (Starts und Landungen).

Militärisch genutzte Flughäfen sowie Regionalflughäfen und Landeplätze sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.



Gewerbelärm

Nur in Ballungsräumen sind die Industrie- und Gewerbebetriebe mit IED-Anlagen (Industrial Emissions Directive) zu kartieren, sowie Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr.

Probleme mit dieser Lärmquelle sind deshalb in den Nicht-Ballungsräumen deshalb außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

Andere Lärmquellen

Nach § 47a BImSchG gilt der sechste Teil des BImSchG nicht für Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst oder durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen verursacht wird, für Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.

Probleme mit diesen Lärmquellen sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

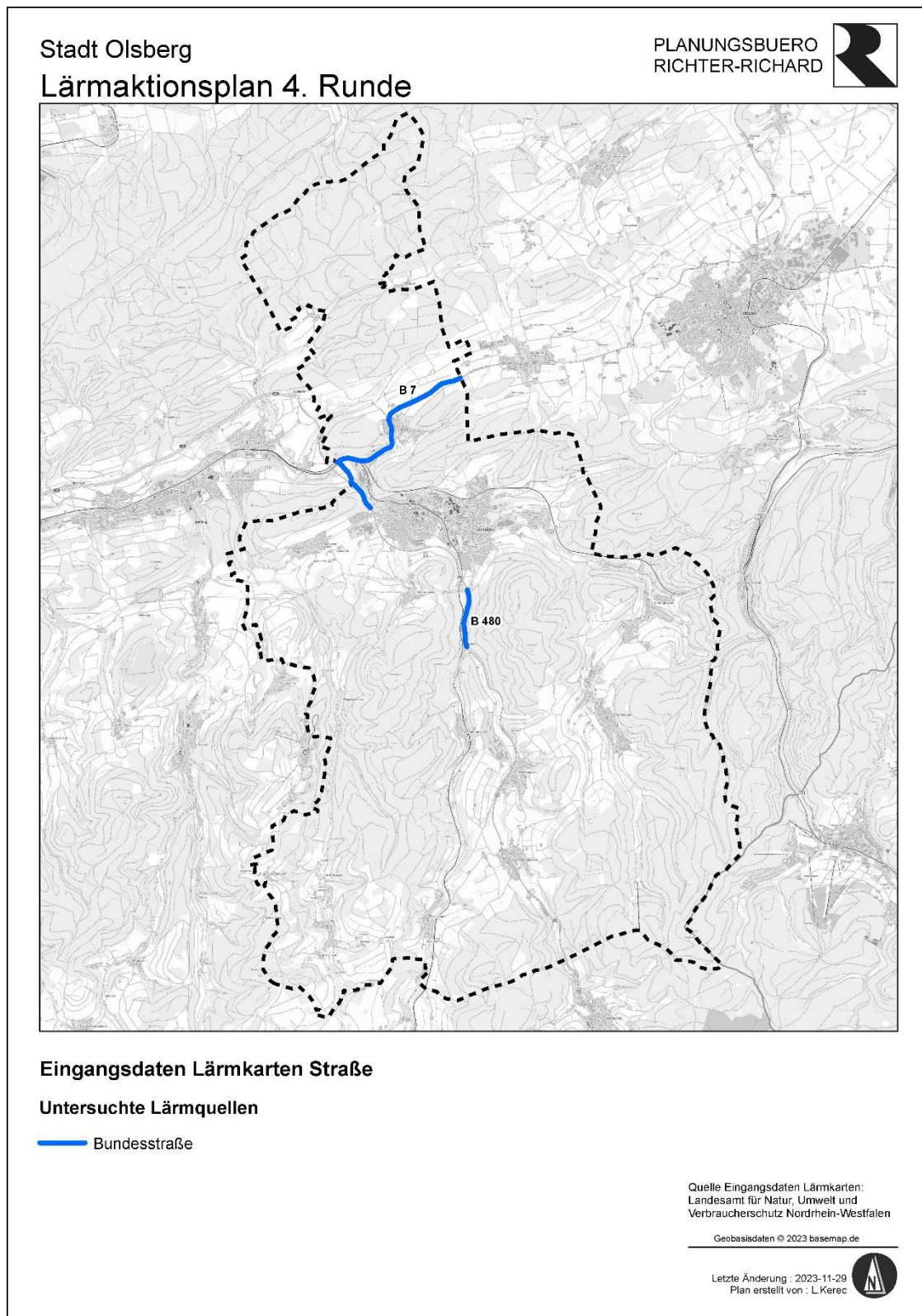


Abb. 1.1: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Untersuchte Lärmquellen



2. Zuständige Behörde

Die Erstellung der strategischen Lärmkarten Straßenverkehr erfolgte durch das LANUV.

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt § 47e BImSchG. Sie liegt in den Nicht-Balungsräumen für den Straßenverkehr bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. Im Nordrhein-Westfalen bestätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinden:

Stadt Olsberg
Natur- und Umweltschutz
Herr Elmar Trippe
Bigger Platz 6
59939 Olsberg

Tel. 02962/982 275
Fax 02962/982 77 275
E-Mail: elmar.trippe@olsberg.de

Internet: www.olsberg.de

Gemeindeschlüssel: 05 9 58 036

Der Lärmaktionsplan ist als Lang- und Kurzfassung von der Gemeinde dem zuständigen Landesministerium zu übergeben. Dieses ist zuständig für die Mitteilung der Kurzfassung an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7 BImSchG), das wiederum die Unterlagen an die EU-Kommission weiterleitet.



3. Rechtlicher Hintergrund

EU-Recht

Im Jahr 2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft. Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

- *"Ein Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich Lärminderung".*

Ziel der Richtlinie ist, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Lärminderungspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Seit der 2. Stufe (= 2. Runde) sind außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern für alle regionalen, nationalen oder grenzüberschreitenden Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) und alle Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr zu erstellen. Hinzu kamen Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr.

Die zuständigen Behörden haben nun in der 4. Runde bis zum 18. Juli 2024 Zeit, die Lärmaktionspläne der 3. Runde zu überprüfen. Entsprechend dem "Portugal-Urteil" des EuGH müssen alle Gemeinden, die kartiert wurden, auch einen Lärmaktionsplan (ggf. mit verringertem Aufwand) aufstellen.

Als Anhang III sind die Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 der EU-Umgebungslärmrichtlinie beigelegt.

Nationale Umsetzung des EU-Rechts

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 ist im Juni 2005 mit der Einfügung der §§ 47a-f in das Bundes-Immissionsschutzgesetz und mit Erlass der 34. BImSchV in nationales Recht überführt worden.

Umgebungslärm bezeichnet "belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht" (§ 47b BImSchG).

Die Lärmaktionspläne müssen gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG folgende Mindestanforderungen der Anlage V der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen:

- *"Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,*
- *Benennung der zuständigen Behörde,*



- *Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,*
- *Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR*
- *eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,*
- *eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,*
- *das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,*
- *Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminde-*
rung,
- *die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant*
haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
- *Darstellung der langfristigen Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsana-*
lyse, Kosten-Nutzen-Analyse,
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergeb-*
nisse des Lärmaktionsplans."

Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Da es zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit keine nationalen gesetzlichen Regelungen gibt, erhält die EU-Umgebungslärmrichtlinie Direktwirkung. Es liegt somit im Ermessen der zuständigen Behörden, die unbestimmten Begriffe der EU-Umgebungslärmrichtlinie (z. B. "rechtzeitig und effektiv") näher zu bestimmen.

Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt.

Nationales Recht zum Lärmschutz

Der Lärmaktionsplan muss zwar die Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen, doch erfolgt die Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen Maßnahmen nach den nationalen Vorschriften von Bund und Ländern, was Konflikte nicht ausschließt. Nachfolgend werden deshalb die wesentlichen rechtlichen Grundlagen auf Bundesebene kurz vorgestellt. Die jeweiligen Gesetze und Runderlässe der Länder sind darüber hinaus zu beachten.

Ein direkter Vergleich der nach BUB und RLS-19 berechneten Pegelwerte ist aufgrund unterschiedlicher Berechnungsgrundlagen nicht möglich. Mit den Werten der BUB kann lediglich eingeschätzt werden, ob die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen möglich erscheint. Für eine ermessensfehlerfreie Prüfung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die national für die Straßenbauverwaltung (Lärmsanierung) bzw. Straßenverkehrsbehörden (Straßenverkehrsordnung) bindenden RLS-19 zu verwenden (in einzelnen Bundesländern bei den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 derzeit noch RLS-90).

Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von passiven Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Auslösewerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Dazu zählt unter anderem, dass Lärmsituationen anhand der VLärmSchRL 97 in Verbindung mit den RLS-19 zu ermitteln und zu bewerten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen (DIN 18005-1) oder aus der Realnutzung. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen (z. B. Baualter des Gebäudes).

Tab. 3.1: Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen

Nutzung/Gebietskategorien	Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht
Gebiete um Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete*	66 dB(A)	56 dB(A)
Gewerbegebiet	72 dB(A)	62 dB(A)

* Die Beurteilungspegel können an Landesstraßen in einzelnen Bundesländern abweichen.

Gemäß § 45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Die Straßenverkehrsbehörden treffen die notwendigen Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen, zum Schutz bestimmter Erholungsorte und Erholungsgebiete oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Der Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen erfolgt nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007. Sie gelten allgemein für bestehende Straßen und betreffen vor allem Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen (§ 45 StVO). Die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV unter 2.1 festgelegten Immissionsgrenzen liegen in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen beispielsweise bei 70 dB(A) tagsüber und bei 60 dB(A) in der Nacht, 72/62 dB(A) für Misch- und Gewerbegebiete. Eine Prüfpflicht zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen und somit auch Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung besteht jedoch nicht erst bei Überschreitung der Grenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV, sondern nach den wesentlich strengeren Lärmvorsorgewerten der 16. BImSchV (Gefahrenlage).

Tab. 3.2: Beurteilungspegel der 16. BImSchV (Lärmvorsorgewerte)

Nutzung/Gebietskategorien	Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	57 dB(A)	47 dB(A)
Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59 dB(A)	49 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete, Urbane Gebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbegebiet	69 dB(A)	59 dB(A)



4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

Auf nationaler Ebene gibt es keine für die Auslösung von Lärmaktionsplänen verbindlichen Grenzwerte; die Rechtsprechung (siehe Kap. 3.) macht jedoch inzwischen klare Vorgaben.

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat in seinem Umweltgutachten 2004¹ und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005² auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind. In dem Gutachten "Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität" des Sachverständigenrats aus dem Jahr 2020 wird empfohlen, in einem ersten Schritt 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht als allgemein geltende obere Grenze zulässiger Lärmbelastung heranzuziehen. Langfristig sollten die Lärmpegel die Werte von 55 dB(A) tagsüber bzw. 45 dB(A) nachts nicht übersteigen.³

Die Weltgesundheitsorganisation, Regionalbüro für Europa, gibt die Empfehlung⁴, durch Straßenverkehrslärm bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 dB(A) für den L_{den} und auf weniger als 45 dB(A) für den L_{night} zu verringern, um gesundheitliche Auswirkungen und eine Beeinträchtigung des Schlafs zu vermeiden.

In den letzten Jahren ist zudem ein Trend zu beobachten, die Lärmsanierungs- und Lärmvorsorgewerte immer weiter anzunähern.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt das Umweltbundesamt als kurzfristiges Umwelthandlungsziel für den Lärmaktionsplan das Wertepaar 60/50 dB(A) zu verwenden und mittelfristig das Wertepaar 55/45 dB(A) anzustreben.

Tab. 4.1: Empfehlungen zu den Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung (UBA)

Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung					
Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L_{DEN}		L_{NIGHT}	
		Straße/Schiene	Luftverkehr	Straße/Schiene	Luftverkehr
Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen	kurzfristig	60 dB(A)		50 dB(A)	
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)

Quelle: Umweltbundesamt 2022

Die Stadt Olsberg verwendet bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans der 4. Runde die vom Umweltbundesamt als kurzfristig anzustrebenden Umwelthandlungsziele 60 dB(A) für den L_{den} bzw. 50 dB(A) für den L_{night} .

- 1 Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2004 - Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern, Berlin, 2004
- 2 Sachverständigenrat für Umweltfragen, Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr, Berlin, 2005
- 3 Sachverständigenrat für Umweltfragen, Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität, Berlin, 2020
- 4 Weltgesundheitsorganisation – Regionalbüro für Europa, Leitlinien für Umgebungslärm, Kopenhagen 2018

5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die Lärmkarten werden mit dem europäisch harmonisierten "Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)" (BUB) berechnet.

5.1 Lärmkarten

Die Eingangsdaten und die mit diesen Daten berechneten strategischen Lärmkarten der untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

Bei einer Überprüfung der Lärmkarten ergab sich folgender Anpassungsbedarf:

In die Berechnung der Lärmkartierung wurde für die Belastungsachse Ortsdurchfahrt Antfeld ein nichtgeriffelter Gussasphalt berechnet. Nach Auskunft bei Straßen.NRW durch die Stadt Olsberg wurde jedoch ein AC 11 DS eingebaut. Dieser hat eine lärm mindernde Wirkung von etwa 2 dB(A). Die Bezeichnung "nicht geriffelter Gussasphalt" ist der Referenzwert und umfasst alle nicht lärm mindernden Asphaltbauweisen und wird auch für überalterte lärm mindernde Asphalte eingesetzt, die ihre Wirksamkeit verloren haben. Im Lärmaktionsplan wird deshalb weiterhin von einem nicht geriffelten Gussasphalt ausgegangen, da offenkundig Sanierungsbedarf in der Fahrbahnmitte besteht, was auf einen älteren Einbau schließen lässt.



Abb. 5.1: Fahrbahnbelag OD Antfeld [Stadt Olsberg]

In die Berechnung der Lärmkartierung für die die außerörtliche Belastungsachse von der Schienenstrecke bis Ortszugang Antfeld wurde gleichfalls ein nichtgeriffelter Gussasphalt berechnet. Nach Auskunft von Straßen.NRW durch die Stadt Olsberg wurde jedoch ein SMA 11 S eingebaut. Dieser hat eine lärm mindernde Wirkung von etwa 2 dB(A). Wie oben ausgeführt wird die Bezeichnung "nicht geriffelter Gussasphalt" auch für überalterte lärm mindernde Asphaltbeläge eingesetzt, die ihre Wirksamkeit verloren haben. Im Lärmaktionsplan wird deshalb weiterhin von einem nicht geriffelten Gussasphalt ausgegangen, da offenkundig Sanierungsbedarf in der Fahrbahnmitte besteht, was auf einen älteren Einbau schließen lässt.



Abb. 5.2: Fahrbahnbelag Antfeld Siedlung [Foto E. Trippe]

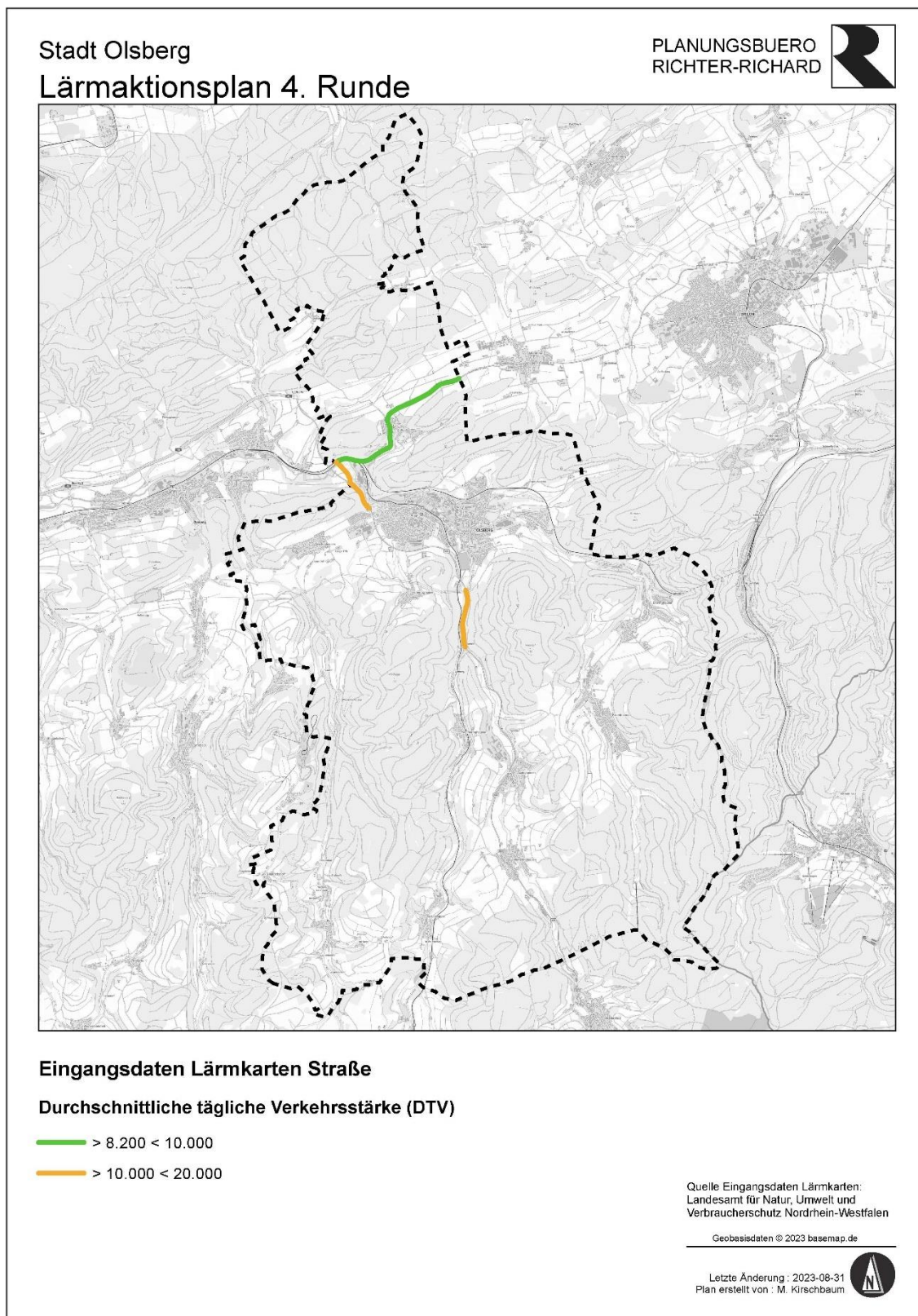


Abb. 5.3: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

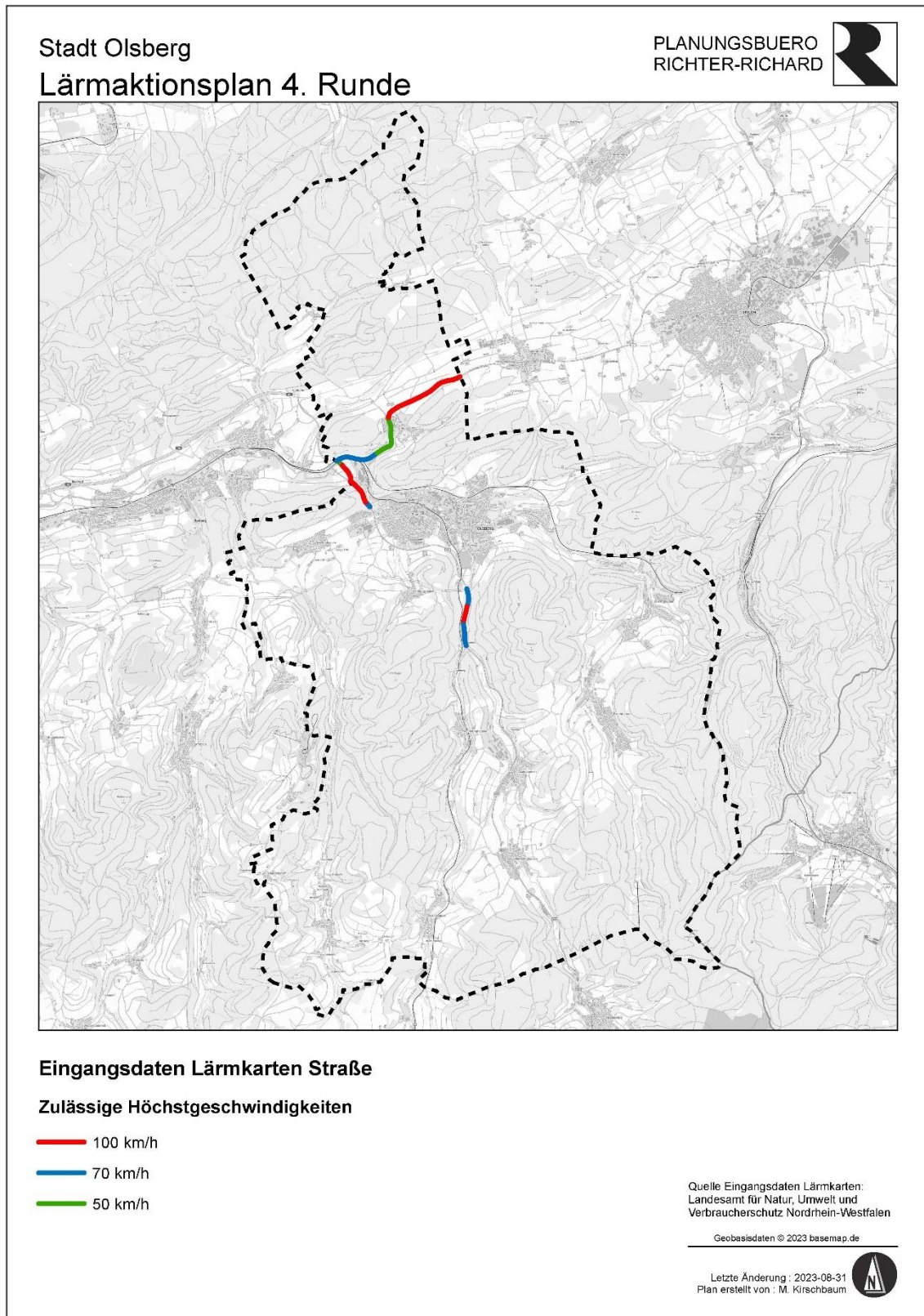
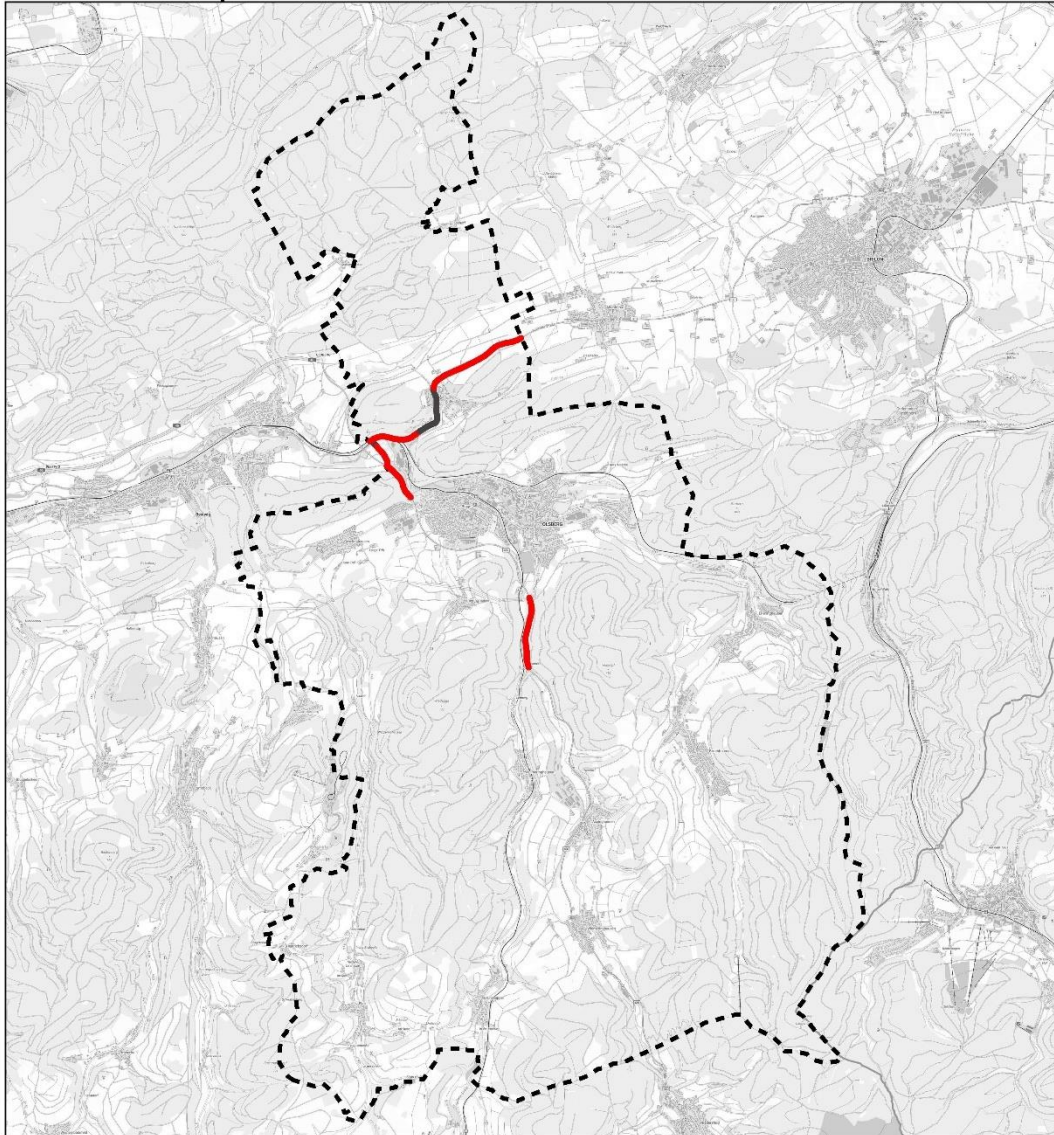


Abb. 5.4: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit



Stadt Olsberg
Lärmaktionsplan 4. Runde

PLANUNGSBUERO
RICHTER-RICHARD



Eingangsdaten Lärmkarten Straße

Oberflächengestaltung

- Nicht geriffelter Gussasphalt
- Splittmastixasphalte SMA 8 & 11

Quelle Eingangsdaten Lärmkarten:
Landesamt für Natur, Umwelt und
Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen

Geobasisdaten © 2023 basemap.de

Letzte Änderung : 2023-08-31
Plan erstellt von : M. Kirschbaum



Abb. 5.5: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Oberflächengestaltung (gemäß BUB-D)

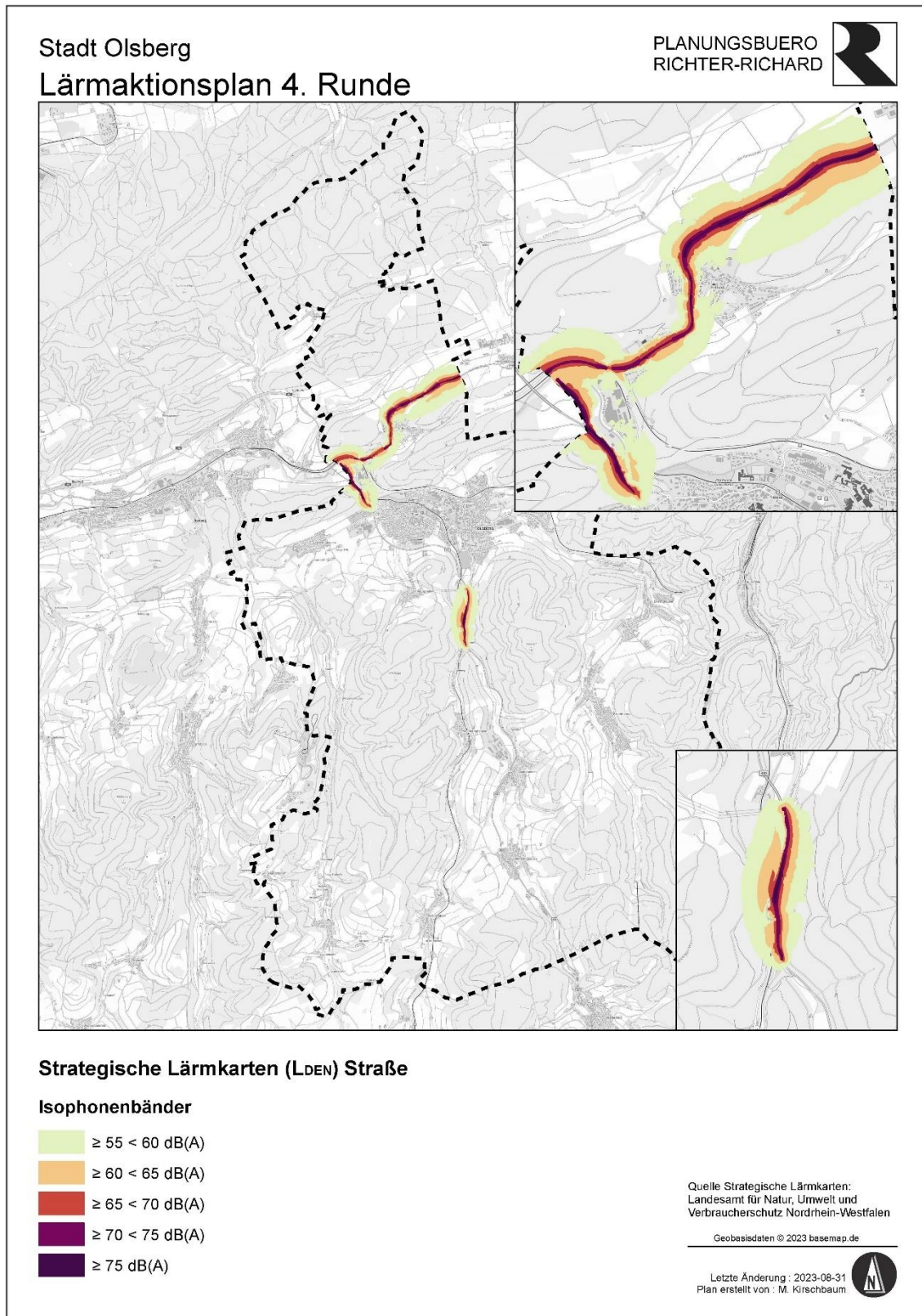


Abb. 5.6: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}

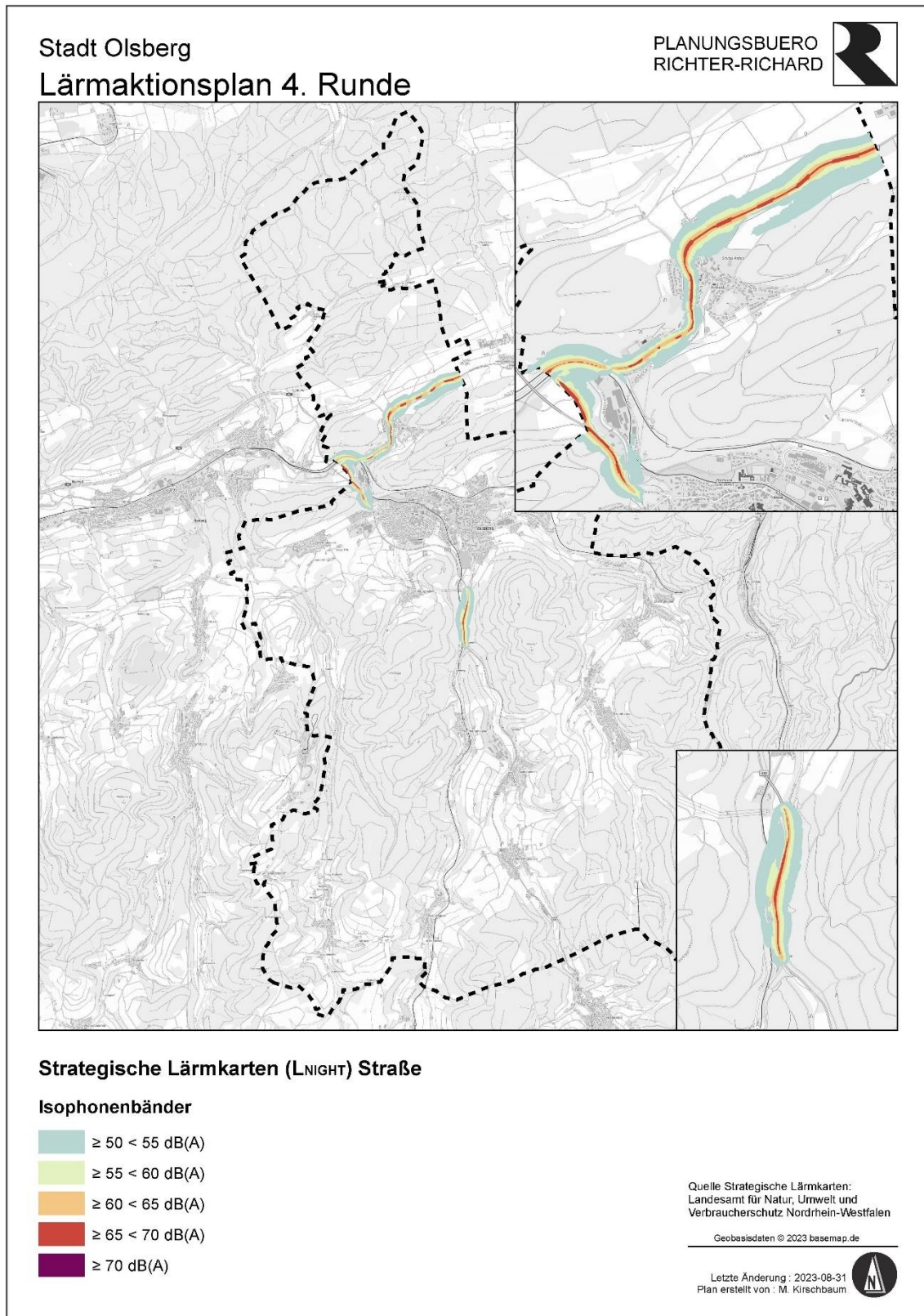


Abb. 5.7: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{NIGHT}



5.2 Belastungsachsen

Bei den strategischen Lärmkarten treten in den Grenzbereichen der Isophonenbänder bei einem 10x10 m-Raster zwangsläufig größere Ungenauigkeiten auf. Genauer sind Fassadenpegel, die im Rahmen der BEB-Berechnungen erzeugt und deshalb nachfolgend verwendet werden. Hiermit werden aus den untersuchungspflichtigen Straßenabschnitten (siehe Kapitel 5.1), die sich über die DTV definieren, die betroffenen Wohngebäude bzw. die Belastungsachse herausgefiltert.

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

- mit Überschreitung der Lärmwerte in drei Kategorien
 - $L_{den} \geq 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 60$ dB(A) als sehr hohe Lärmbelastung,
 - $L_{den} \geq 65 - < 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 55 - < 60$ dB(A) als hohe Lärmbelastung,
 - $L_{den} \geq 60 - < 65$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 50 - < 55$ dB(A) wegen Nichteinhaltung des Umwelthandlungsziels und
- einer zulässigen (Bebauungsplan) oder tatsächlichen (Realnutzung) empfindlichen Nutzung (Wohnung, Schule, Krankenhaus)

wurden mit einer GIS-Auswertung Belastungsachsen identifiziert, die sich aus einer Überschreitung der Auslösewerte beim überwiegenden Teil der Gebäude ergeben.

Bereiche mit Gebäuden, die sehr hohen Pegeln $L_{den} \geq 70$ dB(A)/ $L_{night} \geq 60$ dB(A) ausgesetzt sind:

- B 7, Ortseingang Antfeld bis Straße Zum Schieferberg.

Bereiche mit Gebäuden die hohen Pegeln $L_{den} \geq 65$ dB(A)/ $L_{night} \geq 55$ dB(A) ausgesetzt sind:

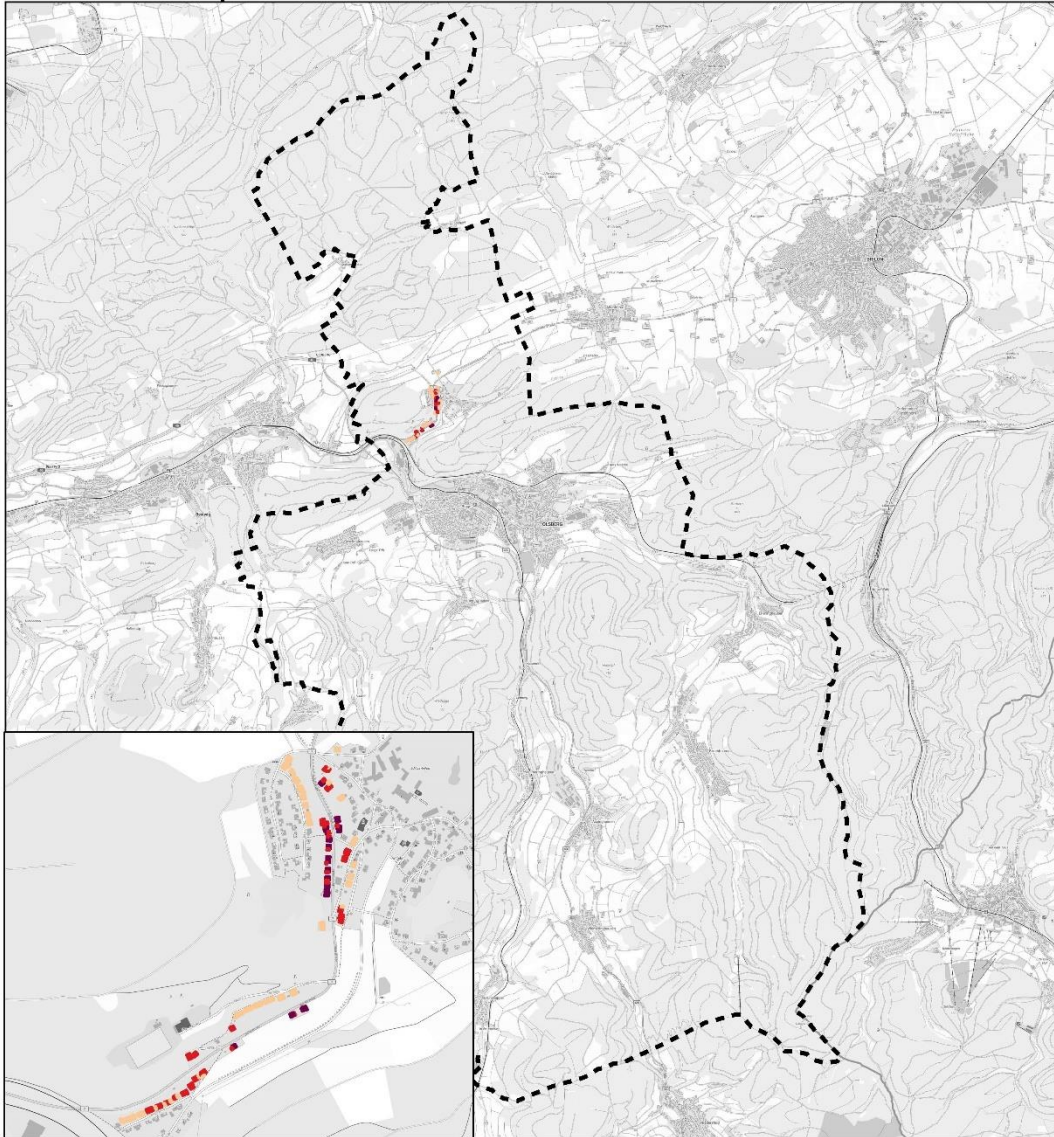
- B 7, Schienenstrecke bis Höhe Straße Sonneneck.



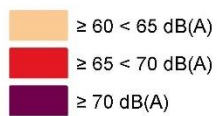
Stadt Olsberg

Lärmaktionsplan 4. Runde

PLANUNGSBUERO
RICHTER-RICHARD



Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung (L_{DEN}) Straße



Quelle Belastete Gebäude:
Landesamt für Natur, Umwelt und
Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen

Geobasisdaten © 2023 basemap.de

Letzte Änderung : 2023-08-31
Plan erstellt von : M. Kirschbaum

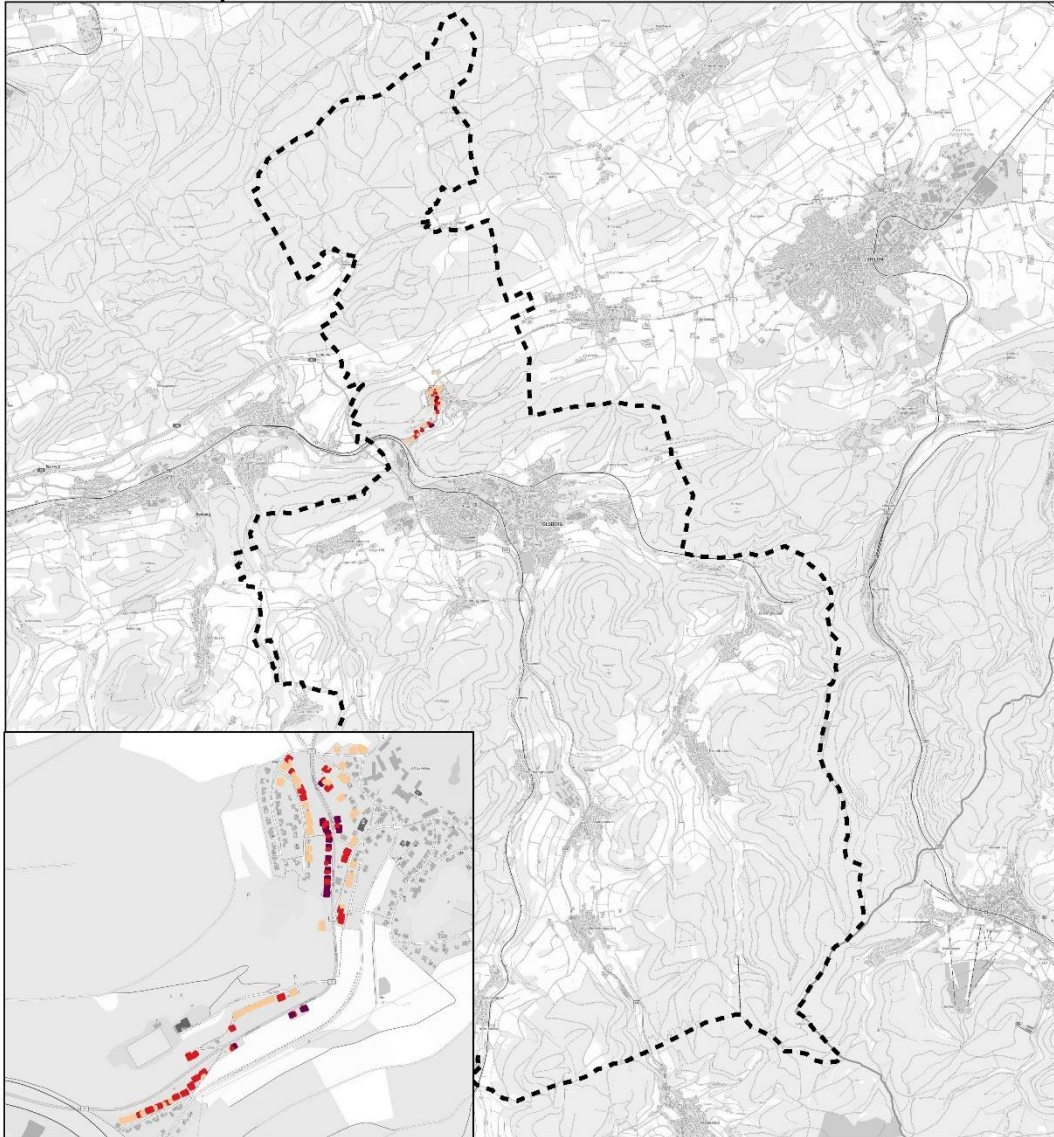


Abb. 5.8: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} \geq 60 \text{ dB(A)}$

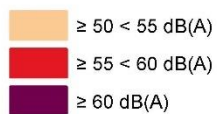


Stadt Olsberg
Lärmaktionsplan 4. Runde

PLANUNGSBUERO
RICHTER-RICHARD



**Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung
(L_{NIGHT}) Straße**



Quelle Belastete Gebäude:
Landesamt für Natur, Umwelt und
Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen

Geobasisdaten © 2023 basemap.de

Letzte Änderung : 2023-08-31
Plan erstellt von : M. Kirschbaum



Abb. 5.9: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{\text{night}} \geq 50 \text{ dB(A)}$

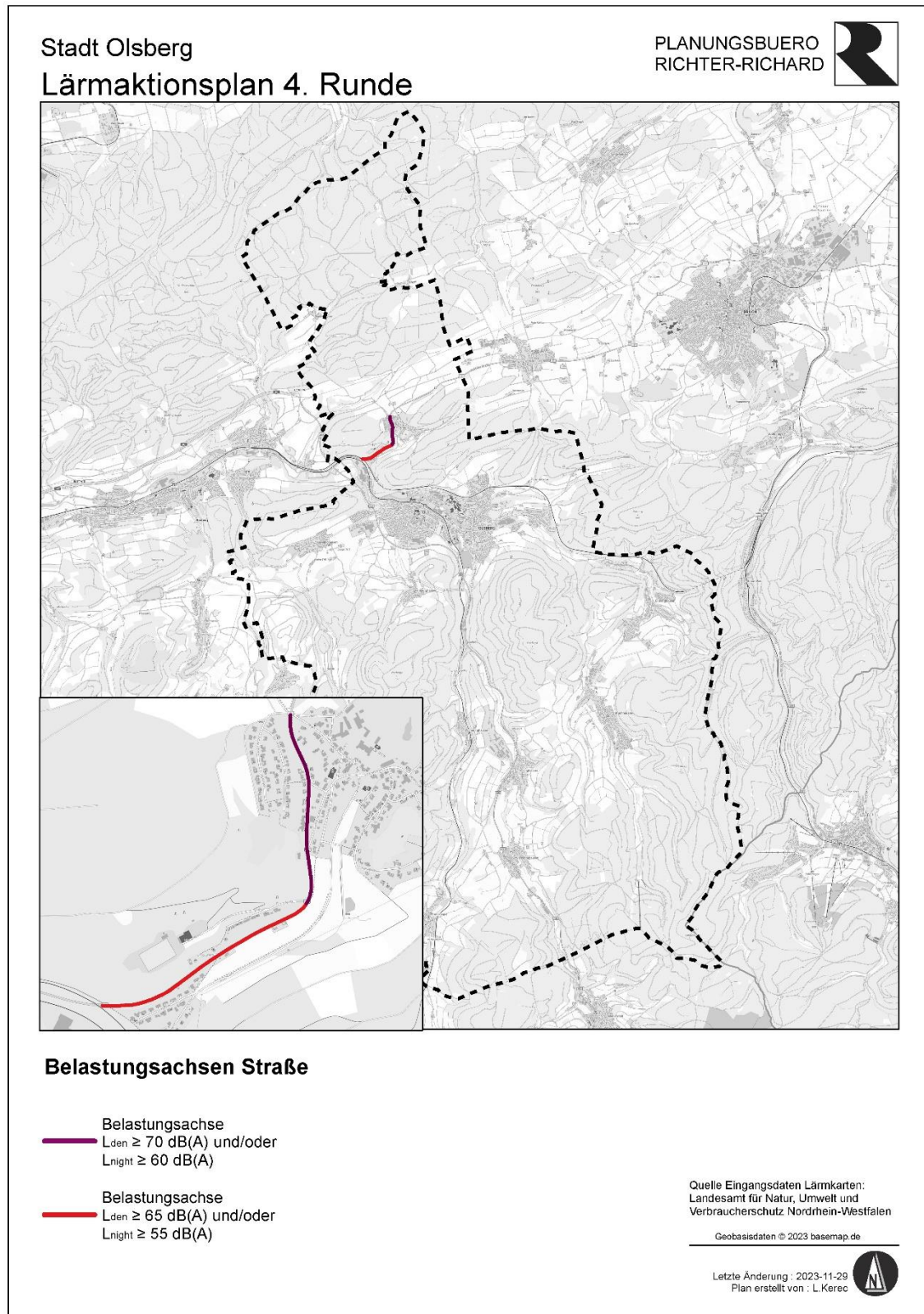


Abb. 5.10: Belastungsachsen Straßenverkehr L_{den}/L_{night} ≥ 60/50 dB(A)



5.3 Ruhige Gebiete

In Gemeinden außerhalb der Ballungsräume sind ruhige Gebiete auf dem Land zu identifizieren. Nach Artikel 3 m) der Umgebungslärmrichtlinie ist ein *"ruhiges Gebiet auf dem Land ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist"*.

In § 47d Abs. 2 BImSchG wird ausgeführt: *"Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen."* Ein festgesetztes ruhiges Gebiet darf somit durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht zusätzlich verlärmert werden. Die Festsetzung ist zudem bei der Herstellung von Planungsrecht (z. B. Bauleitplanung, Planfeststellung) von anderen zuständigen Planungsträgern als Abwägungsbelang zu berücksichtigen. Ein strikt zu beachtendes Verschlechterungsverbot folgt daraus nicht. Ferner entsteht durch die allgemeine Verkehrszunahme kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz in ruhigen Gebieten. Der Schutz ruhiger Gebiete ist damit vom Grundsatz her ein passives Instrument der planerischen Lärmvorsorge.

Die Bundesrepublik Deutschland hat keine weitergehenden Vorgaben zur Definition und Auswahl von ruhigen Gebieten in Lärmaktionsplänen festgelegt. Es liegt bei der für die Aufstellung zuständigen Behörde, für ihren Bereich eine geeignete Vorgehensweise auszuwählen.

Es werden nachfolgende Auswahlkriterien zur Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land eingesetzt, die sich an den Hinweisen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)⁵ sowie der Fachbroschüre des Umweltbundesamtes⁶ orientieren.

Akustische Kriterien

In der Praxis werden anzustrebende bzw. möglichst einzuhaltende akustische Kriterien zur Auswahl von ruhigen Gebieten häufig herangezogen. Die Fachbroschüren geben für ruhige Gebiete auf dem Land einen Pegelbereich von 40 bis 50 dB(A) für den L_{DEN} vor (der L_{night} ist hier nicht von Bedeutung). Gemäß der Definition *"keinem (relevanten) Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt"* werden als Anhaltspunkt für potenziell ruhige Gebiete für den L_{DEN} einzuhaltende Pegel von <45 dB(A) angesetzt. Der Ausschluss von Geräuschen wird gemäß LAI-Hinweisen insofern abgeschwächt, dass durch forst- und landwirtschaftliche Nutzung sowie von gering belasteten Straßen, Wald- und Wirtschaftswegen zur Erschließung des ländlichen Raumes ausgehende Geräusche eine Ausweisung als ruhiges Gebiet nicht verhindern.

Die strategischen Lärmkarten reichen allerdings außerhalb der Ballungsräume nicht aus, um die Gebiete zweifelsfrei zu identifizieren. In den Lärmkarten werden zudem erst Werte $L_{den} > 55$ dB(A) ausgewiesen und die verkehrlichen Lärmquellen (Straße, Schiene) mit verschiedenen Berechnungsverfahren getrennt voneinander kartiert. Sie umfassen daher weder eine flächenhafte Berechnung der Schallimmissionen noch aller relevanten Lärmquellen.

Aufgrund dieser unzureichenden Datengrundlage wird ein zur Lärmkartierung alternatives Prüfverfahren angewandt. Dazu werden Abstandslängen zwischen erheblichen Verkehrslärmquellen (Straßen/ Schiene) und den Randbereichen potenzieller ruhiger Gebiete definiert. Kombiniert man die vorgegebenen Mindestgrößen (s. u.) eines ruhigen Gebiets mit den notwendigen Abständen, ist davon auszugehen, dass in der Kernfläche das Niveau des Lärmindex L_{DEN} auf <40 dB(A) sinkt.

⁵ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 2012, 2017 und 2022

⁶ Umweltbundesamt (Hrsg.), Ruhige Gebiete – Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, Dessau 2018

Die Abstandswerte werden auf Basis von Ausweisungen in der DIN 18005 in Verbindung mit empirischen Erfahrungen zu den Ausbreitungsflächen der Isophonenbänder gemäß vorliegender Lärmkartierung eingeschätzt.

Tab. 5.1: Mindestabstände von Straßenlärmquellen zu potenziell ruhigen Gebieten auf dem Land

Art der Verkehrslärmquelle	Ruhiges Gebiet mit $L_{DEN} < 45 \text{ dB(A)}$ im Randbereich
	Abstand von der Achse in m
Autobahn	3.000
Bundesstraße	2.000
Landes-, Kreis-, Gemeindeverbindungsstraße	1.000
Gemeindestraße	500
Schienenstrecke	2.000

Mindestgröße

Eine Mindestgröße für ruhige Gebiete ist im Sinne einer praktikablen Handhabung und dem Ansatz der flächigen Ruhewahrung sinnvoll. Als Anhaltspunkte wird eine Mindestausdehnung von 4 km² oder etwa 2,5 km im Durchmesser bei einer Kreisform vorgeschlagen. Ruhige Gebiete auf dem Land sollten diese Werte in etwa erfüllen, besser deutlich überschreiten, auch um dem erforderlichen großflächigen Charakter dieser Gebiete zu entsprechen. Ferner steigt mit zunehmender Gebietsgröße die Wahrscheinlichkeit, dass sich in der Kernzone das strengere akustische Kriterium von 40 dB(A) erreicht werden kann. Zur Sicherung der kommunalen Handlungsmöglichkeiten sollte die überwiegende Fläche oder die Mindestgröße eines potenziellen ruhigen Gebietes innerhalb des eigenen Gemeindegebietes liegen. Bei einer gemeindeübergreifenden Ausdehnung von potenziellen ruhigen Gebieten sollte in geeigneten Fällen eine gemeinsame Ausweisung in Abstimmung mit den betroffenen Nachbargemeinden angestrebt werden.

Flächennutzung und Erholungsfunktion

Die Art der Flächennutzung ist in der Praxis ein häufig verwendetes Auswahlkriterium für ruhige Gebiete auf dem Land. Vor allem Wald-, Grün- und Wasserflächen, Naturschutzgebiete, FFH-Gebiete und Landwirtschaftsflächen werden für ruhige Gebiete in Betracht gezogen. Bauplanungsrechtlich verbindliche festgesetzte Vorhaben (Planfeststellung, Bebauungsplan) sind hierbei zu beachten, sonst gilt die Realnutzung zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmaktionsplans.

Ein ruhiges Gebiet soll vom Menschen zur natur-/ landschaftsbezogenen Erholung genutzt werden können. Es dient dem Gesundheitsschutz und bietet Rückzugsmöglichkeiten. Voraussetzung für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist somit auch die öffentliche Zugänglichkeit.

Ruhige Gebiete in der Stadt Olsberg

Unter Anwendung der zuvor beschriebenen Methode sind folgende ruhige Gebiete auf dem Land in der Stadt Olsberg zu finden:



- Im nördlichen Stadtgebiet besteht ein ruhiges Gebiet auf dem Land, das den Anforderungen entspricht (Antfelder Wald), das sich nach Nordosten auf dem Stadtgebiet Brilon fortsetzt.
- Im südöstlichen Stadtgebiet erfüllt die Auen- und Waldlandschaft um das Medebachtal und Rakenbachtal gleichfalls die Anforderungen an ein ruhiges Gebiet auf dem Land. Auch dieses Gebiet dehnt sich nach Südosten in das Stadtgebiet in Willingen über die Landesgrenze zu Hessen aus.

Beide Areale sind Teile größerer Freizeit- und Erholungslandschaften, die sich auch außerhalb von Olsberg nach Rüthen im Norden und Winterberg im Süden fortsetzen.

Für die Stadt Olsberg bildet der naturnahe Tourismus einen wesentlichen Wirtschaftsfaktor. Hier wäre zu prüfen, ob die Qualität der identifizierten ruhigen Gebiete weiterentwickelt werden kann und noch stärker als Qualitätsmerkmal in die Tourismuswerbung eingebunden wird.

Anmerkung: landwirtschaftlich bedingte Geräusche einschließlich Windräder fallen nicht unter Lärmquellen im Sinne des Lärmaktionsplan.

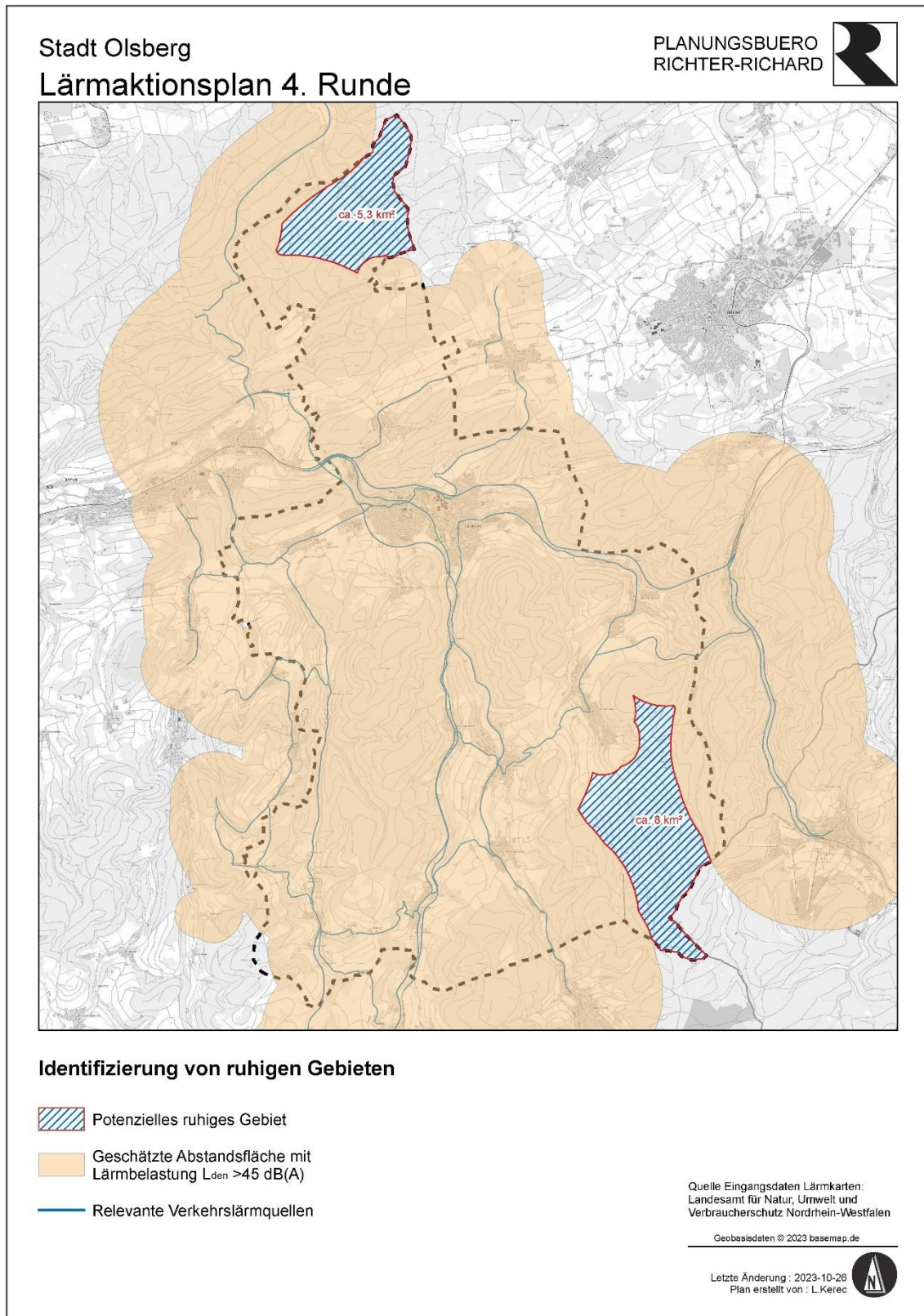


Abb. 5.11: Identifizierung von ruhigen Gebieten



6. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen

Die von den kartierten Hauptverkehrsstraßen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom LANUV berechnet und zur Verfügung gestellt.

Die nachfolgenden aufgeführten Zahlen beruhen auf Modellrechnung und nicht aufgrund örtlich konkreter Daten. Insbesondere in kleineren Gemeinden im ländlichen Raum sind deshalb nennenswerte Abweichungen von den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort nicht auszuschließen.

Tab. 6.1: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen

L _{DEN} [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	≥75
N	117	73	57	22	0

L _{night} [dB(A)]	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	≥70
N	84	60	30	0	0

Ganztags sind 79 Personen von Pegeln ≥65 dB(A) betroffen, davon 22 Personen mit Pegeln ≥70 dB(A). Mit Pegeln ≥75 dB(A) ist keine Personen belastet. Hinzu kommen 73 Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 60-65 dB(A), so dass insgesamt 152 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Nachts sind 90 Personen von Pegeln ≥55 dB(A) betroffen, davon 30 Personen mit Pegeln ≥60 dB(A). Mit Pegeln >65 dB(A) bzw. >70 dB(A) ist keine Personen belastet. Hinzu kommen 84 Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 50-55 dB(A), so dass insgesamt 174 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Damit entspricht die nächtliche Lärmbetroffenheit etwas größer als ganztags.

Tab. 6.2: Lärmbelastete Flächen

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	2,71	0,48	0,08

3,27 km² sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel einem Pegel >55 dB(A) ausgesetzt, davon 0,56 km² einem Pegel >65 dB(A). Einem Pegel >75 dB(A) sind 0,08 km² ausgesetzt.

Tab. 6.3: Lärmbelastete Flächen und geschätzte Anzahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L _{den} [dB(A)]	>55*	>65	>75
Wohnungen	126	37	0
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

* Werte für >60 dB(A) gemäß dem UBA-Umwelthandlungsziel liegen nicht vor



Da keine Stufung >60 vorliegt, kann nicht abgelesen werden, wieviele Wohnungen das UBA-Umwelthandlungsziel >60 überschreiten. 37 Wohnungen sind mit Pegeln über $65 \text{ dB(A)} L_{\text{den}}$ belastet, keine mit sehr hohen Pegeln $>75 \text{ dB(A)} L_{\text{den}}$. Es sind keine Schul- und Krankenhausgebäude von Pegeln $>55 \text{ dB(A)}$ betroffen.



7. Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz legt in § 47d (3) fest: *"Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen."* Verfahren, wie diese Mitwirkung zu gestalten ist, werden im Gesetz nicht genannt und es gibt hierzu auch keine Bundes-Immissionsschutzverordnung. Das Verfahren wird von den zuständigen Behörden (Gemeinden) festgelegt.

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist dreigeteilt vorzunehmen:

- Träger öffentlicher Belange,
- allgemeine Öffentlichkeit,
- politische Gremien.

Gemäß den aktuellen LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung ist i.d.R. im Sinne einer Mitwirkung eine zweistufige Beteiligung der Öffentlichkeit mit jeweils ortsüblicher Bekanntmachung erforderlich. Bei geringer Lärmbetroffenheit einer Gemeinde (z. B. kartierte Gemeinden ohne oder mit nur geringer Anzahl Betroffener) ist der Öffentlichkeit jedoch zumindest Rederecht bei den Beratungen des Lärmaktionsplans in den gemeindlichen Gremien einzuräumen, um den Anforderungen des § 47 Abs. 3 BImSchG zu genügen.

Gemäß den aktuellen LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung ist i.d.R. im Sinne einer Mitwirkung eine zweistufige Beteiligung der Öffentlichkeit mit jeweils ortsüblicher Bekanntmachung erforderlich. Bei geringer Lärmbetroffenheit einer Gemeinde (z. B. kartierte Gemeinden ohne oder mit nur geringer Anzahl Betroffener) ist der Öffentlichkeit jedoch zumindest Rederecht bei den Beratungen des Lärmaktionsplans in den gemeindlichen Gremien einzuräumen, um den Anforderungen des § 47 Abs. 3 BImSchG zu genügen.

Für die erste Phase des Mitwirkungsverfahrens wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans der 4. Runde am 5. März 2024 im Ausschuss Ordnung und Soziales vorgestellt. Am 14. Mai 2024 hat der Rat der Stadt Olsberg die Verwaltung beauftragt, das erforderliche Mitwirkungsverfahren durchzuführen. Das Mitwirkungsverfahren erfolgte vom 2. April bis 3. Mai 2024 als öffentliche Auslegung.

Die Offenlage wurde über verschiedene Medien angekündigt (Homepage, Aushänge, Amtsblatt). Parallel wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans ins Internet eingestellt und dort die Möglichkeit zur Beteiligung per E-Mail gegeben. Es bestand zudem die Möglichkeit, sich während der Sprechzeiten der Verwaltung über den Lärmaktionsplan zu informieren.

Die eingegangenen Hinweise wurden dokumentiert und abgewogen. Positiv abgewogene Hinweise flossen in den Lärmaktionsplan ein. Die Abwägungsergebnisse zu den Hinweisen aus der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange sind dem Lärmaktionsplan als Anhang I und II beigefügt.

Hinweis: Wird nach Abschluss des Mitwirkungsverfahrens ergänzt.



8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärm-minderung

Die Stadt Olsberg stellt in der 4. Runde erstmalig einen Lärmaktionsplan nach EU-Recht auf. Daher sind bisher keine lärm mindernden Maßnahmen an den Belastungsachsen umgesetzt worden.



9. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Zur Reduzierung der Belastung durch Verkehrslärm hat der Sachverständigenrat für Umweltfragen in seinem Umweltgutachten 2020 festgestellt, dass *"die Ergebnisse aus den Lärmkartierungen in Deutschland zeigen, dass ein hoher Anteil der Bevölkerung in Deutschland Lärmbelastungen ausgesetzt ist, die mit direkten Gesundheitsrisiken verbunden sind. Noch größer ist der Anteil derer, die von einer möglichen Lärmbelastung betroffen sind. Gleichzeitig werden die Belastungen durch Verkehrslärm zukünftig eher zu- als abnehmen. Trotz der für eine kurze Zeit erfolgten Abnahme des Verkehrs wegen der Corona-Pandemie wird erwartet, dass der Personen- und Güterverkehr auf der Straße, der Schiene sowie in der Luft weiter anwachsen werden. Außerdem findet momentan in den Ballungsräumen eine zunehmende bauliche Verdichtung der Innenstadtlagen statt, es wird dichter an Verkehrswege herangebaut, so dass die Zahl der Lärmbetroffenen ansteigt. Gleichzeitig nimmt der Nutzungsdruck auf ruhige Gebiete und solche, die für die Erholung von Lärm genutzt werden können, zu. Vor diesem Hintergrund sind Maßnahmen zur Verminderung des Verkehrslärms dringend notwendig, sowohl zum Schutz unserer Gesundheit als auch zur Verbesserung der Lebensqualität in den Städten."*⁷

Die Maßnahmen zur Lärminderung beziehen sich nicht nur auf übliche aktive oder passive Maßnahmen zum Lärmschutz, sondern auch auf Maßnahmen, die direkt bzw. über eine System- und Netzwerke einen Beitrag zum Lärmschutz leisten können (z. B. Förderung des Umweltverbundes). Aber auch qualitative Aspekte wie Gestaltung des öffentlichen Raums, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Sicherung von Einzelhandelsstandorten werden im Einzelfall berücksichtigt, um so die Lärminderung als Grundlage für die verkehrliche und städtebauliche Weiterentwicklung der Gemeinde zu begreifen.

9.1 Managementansatz zur Lärminderung

Aufgrund der individuellen Voraussetzungen in jeder Gemeinde gibt es zwangsläufig keine standardisierbaren Handlungskonzepte für einen Lärmaktionsplan. Entsprechend der örtlichen Situation, den bereits geleisteten Vorarbeiten, den finanziellen Rahmenbedingungen und den unterschiedlichen Belastungssituationen müssen jeweils individuelle Maßnahmenbündel entwickelt und abgestimmt werden.

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans geht es vorrangig darum, Lärm bereits am Emissionsort zu vermeiden bzw. zu mindern. Weiterhin wird die Möglichkeit der räumlichen Verlagerung der Emittenten in weniger konfliktbehaftete Gebiete betrachtet. Erst wenn diese Lärminderungspotenziale ausgeschöpft sind, kommt eine Minderung am Immissionsort in Betracht. Diese Rangfolge leitet sich aus dem Grundprinzip des Umweltschutzes ab, Umweltauswirkungen möglichst an der Quelle zu vermeiden.

Die Ausschöpfung der meisten Lärminderungspotenziale bedarf baulicher Maßnahmen. Bei der Maßnahmenwirkung ist zu unterscheiden zwischen

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

⁷ Schmid, E. et al., Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität, in: Immissionsschutz, Heft 3, 2020



die nur bei systematischen, gesamtgemeindlichen Maßnahmen lärmindernd wirken, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,

die überwiegend lokal zur Lärminderung beitragen.

Wirksame Maßnahmen sind in bebauten Bereichen vor allem in folgenden Planungsfeldern zu suchen:

- Verkehrsplanerische Maßnahmen,
- verkehrsrechtliche Maßnahmen,
- verkehrstechnische Maßnahmen,
- straßenbauliche Maßnahmen,
- städtebauliche Maßnahmen,
- Maßnahmen an Gebäuden,
- kompensatorische Maßnahmen.

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollten im Rahmen eines kommunalen Planungsmanagements in die Verkehrs- und Infrastrukturplanung eingebunden werden. Das hat den Vorteil, dass viele Lärmschutzmaßnahmen in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden können. Ein solches Vorgehen führt dazu, notwendige Maßnahmen zur Lärminderung

- zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wird,
- kostenneutral im Zuge von optimierten Baumaßnahmen auszuführen oder
- mit geringeren Mehrkosten umzusetzen.

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

- Inhaltliche Abstimmung
 - Stadtentwicklung/ Flächennutzungsplan,
 - Luftreinhaltung,
 - Klimaschutz,
 - Mobilitätsplanung,
 - Lkw-Lenkungskonzept/ Stadtlogistik,
 - Unfallprävention.
- Verfahrensmäßige Abstimmung
 - Stadterneuerung,
 - Straßenunterhaltung,
 - Sanierung Abwasserkanäle.

Grundsätzlich sollte angestrebt werden, das Handlungskonzept zur Lärminderung so aufzubauen, dass die Einzelmaßnahmen zeitlich koordiniert und räumlich gebündelt durchgeführt werden können. Betroffene erleben hierdurch die Entlastungswirkung als Schub und nehmen die Entlastung intensiver wahr.

Zur erfolgreichen Umsetzung gehört ein konstruktives kommunales Klima, das Lärminderung zum einen als Teil der Gemeindeentwicklung begreift und zum anderen als Prozess versteht –



dann eröffnet ein Lärmaktionsplan neue Entwicklungschancen und seine Aufstellung stellt nicht nur die Erfüllung einer Pflichtaufgabe dar.

9.2 Strategische Maßnahmen

Kneipp-Heilbad

Die Entwicklung der Stadt Olsberg ist historisch geprägt durch den Erz- und Schieferabbau und als Kneipp-Heilbad, das einen besonderen Anspruch an Ruhe auslöst.

Auch die Ortsteile, wie auch das Schieferdorf Antfeld, zeugen von dem Wohlstand der Region, nachvollziehbar an den reichen Fachwerkbauten und durch das Schloss in Antfeld. Aus dem allgemeinen Tourismus ergeben sich gleichfalls Ansprüche an Ruhe und Erholung.

Klimakonzept für den Hochsauerlandkreis

Die erhobenen Daten beziehen sich auf Kreisebene und wurde für Kommunalebene vertieft. Im Sektor Verkehr geht das Konzept hauptsächlich auf Antriebsarten und Verbrauch von Kraftstoff ein. Umgerechnet entfielen 2019 etwa 24 % der TGH-Emissionen auf den Sektor Verkehr. Insgesamt beinhaltet der Maßnahmenkatalog für den Hochsauerlandkreis und die einzelnen Kommunen allgemein gefasste Aufgaben. Aufgaben für die Stadt Olsberg sind die Erarbeitung eines

- Oberflächenmodells bei Starkregenereignissen,
- Quartierskonzepts zur Klimaanpassung.

Kommunale Einflussmöglichkeiten auf die Ursachen des Klimawandels und auf die Folgen des Klimawandels durch eine entsprechende Steuerung der zukünftigen Verkehrsentwicklung (z. B. in einem Mobilitätsplan) wird nicht thematisiert. Die Vorgaben für ein Quartierskonzept beinhalten ansonsten keine verkehrlichen Aspekte. Der Lärmaktionsplan kann hier über seine eigentliche Aufgabe, den Lärm zu mindern, vielleicht einen ersten Ansatzpunkt bieten.

Ein Hauptaugenmerk der Region Brilon-Olsberg liegt auf der touristischen Erschließung der ausgedehnten Landschaftsbereiche für den Fuß- und Radverkehr. Die Radverkehrswege in Olsberg sind eingebettet in ein dichtes wabenförmiges Radwegenetz, das sich über Südwestfalen erstreckt. Eine umfassende rot-weiße Beschilderung, sowie Übersichtskarten an den Knotenpunkten bieten eine gute Orientierung.

Es werden Themenradwege, Rennrad- und Mountainbikerouten angeboten (Bike-Arena Sauerland). Die Belastungsachsen des Lärmaktionsplans sind nicht Teil des touristischen Radverkehrsnetzes, die Förderung der aktiven Mobilität jedoch ein (kleiner) Beitrag zur Entlastung der Straßen von Kfz-Verkehr.



9.3 B 7 Bundesstraße, Bahnstrecke bis Einmündung Sonneneck

Basisdaten

Tab. 9.1: Basisdaten B 7, Bahnstrecke bis Einmündung Straße Sonneneck

		B 7– Bahnstrecke bis Einmündung Straße Sonneneck					
				DTV [Kfz]	Fahrbahn- oberfläche	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal
		von	bis				L _{den} L _{night}
		Unterführung Bahnstrecke	Bushaltestelle Antfeld Sied- lung	8.354	Splittmastix- asphalt 11 S	70	71,87 63,0
		Bushaltestelle Antfeld Sied- lung	Straße Sonneneck	8.354	Splittmastix- asphalt 11 S	50	72,2 62,9
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen		
Straßen- infrastruktur	Fahrbahn	2-streifig, Fahrbahnbreite 6,35 - 6,60 m			Abgefahren, Bauschäden, teilweise flächige Ausbesserungen		
	Nebenanlagen	Straßenbegleitender Geh- und Radweg auf der Nordwestseite			Westlich Haltestelle getrennt von Fahrbahn durch Grünstreifen, ab Haltestelle Trennung durch Doppelmarkierung (Sicherheitstrennstreifen)		
ÖPNV		Bushaltestelle Antfeld Siedlung R 74, 453, 454			R 74 befährt Belastungsachse, Linien 453, 454 verlaufen über Franz-Hoffmeister-Straße, Bushaltebuchten		
Realnutzung		Wohnen, Gewerbe			Land- und forstwirtschaftliche Flächen, Gärten		
Baustuktur Wohnbebauung		Einfamilienhausbebauung			Offene, 1- bis -2geschossige Bauweise		



Abb. 9.1: B 7, Haltestelle Antfeld Siedlung, Blick Richtung West und Ost [Stadt Olsberg]



Die Belastungsachse verläuft mit der Steigung entlang des Hangs im unteren Bereich des Ochsenbergs. Die Gebäude befinden sich zwischen Bahnstrecke und Bushaltestelle unterhalb der Belastungsachse in der Aue der Desmecke (Firsthöhe in etwa Straßenniveau), erschlossen von der Straße Wiesengrund.

Mit der Bushaltestelle beginnt die Bebauung zur Hangseite entlang der Straße Sonneneck und auf der Südostseite gibt es drei Gebäude, die von der B 7 erschlossen werden. Diese Gebäude sind sehr hohen Lärmbelastungen ($\geq 70/60$ dB(A) L_{den}/L_{night}) ausgesetzt, obwohl die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Straßenabschnitt bereits auf 50 km/h herabgesetzt wurde (Bundesstraße, Haus Nr. 2, 12, 14).

Wie oben ausgeführt, wird davon ausgegangen, dass der SMA 11 S aufgrund seines Einbaujahrs und seines Verschleißes keine oder kaum noch lärmindernde Wirkung zeigt.

Teil des Lärmaktionsplans sind auch indirekte Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds. Auf der Belastungsachse sind einige Mängel zu erkennen:

- Auf der Ostseite der Bahnstrecke verläuft parallel ein Weg. Die potenzielle Querungsstelle dicht an der Unterführung ist nicht einsehbar.
- Die Bushaltestelle Antfeld Siedlung wegen der fehlenden Querungsanlage auf der B 7 unzureichend erschlossen. Eine sichere Überquerbarkeit hat über die unmittelbaren Anlieger hinaus auch für die Nutzer der Sportanlagen Bedeutung.
- Auf Höhe der Einmündung Sonneneck (Ost) muss der Radverkehr Richtung Antfeld vom überörtlichen Geh- und Radweg auf der Nordseite auf die Richtungsfahrbahn auf der Südseite wechseln und sich dort einfädeln. Am selben Standort mündet ein gemeinsamer Geh- und Radweg gegenüber der Einmündung Sonneneck ein, der bis zur Straße Am Kirchweg führt. Hier fehlt ein gut ausgebauter Aufstellbereich, VZ 133-10 Fußgänger ist bereits vorhanden. Für diesen Standort liegt ein Planungskonzept für einen Ausbau des Knotenpunkts B 7/ Sonneneck zur Kreuzung unter Anbindung der Straße Dorfweise vor. Hier bietet sich die Chance, die Belange des Fuß- und Radverkehrs einzubringen.

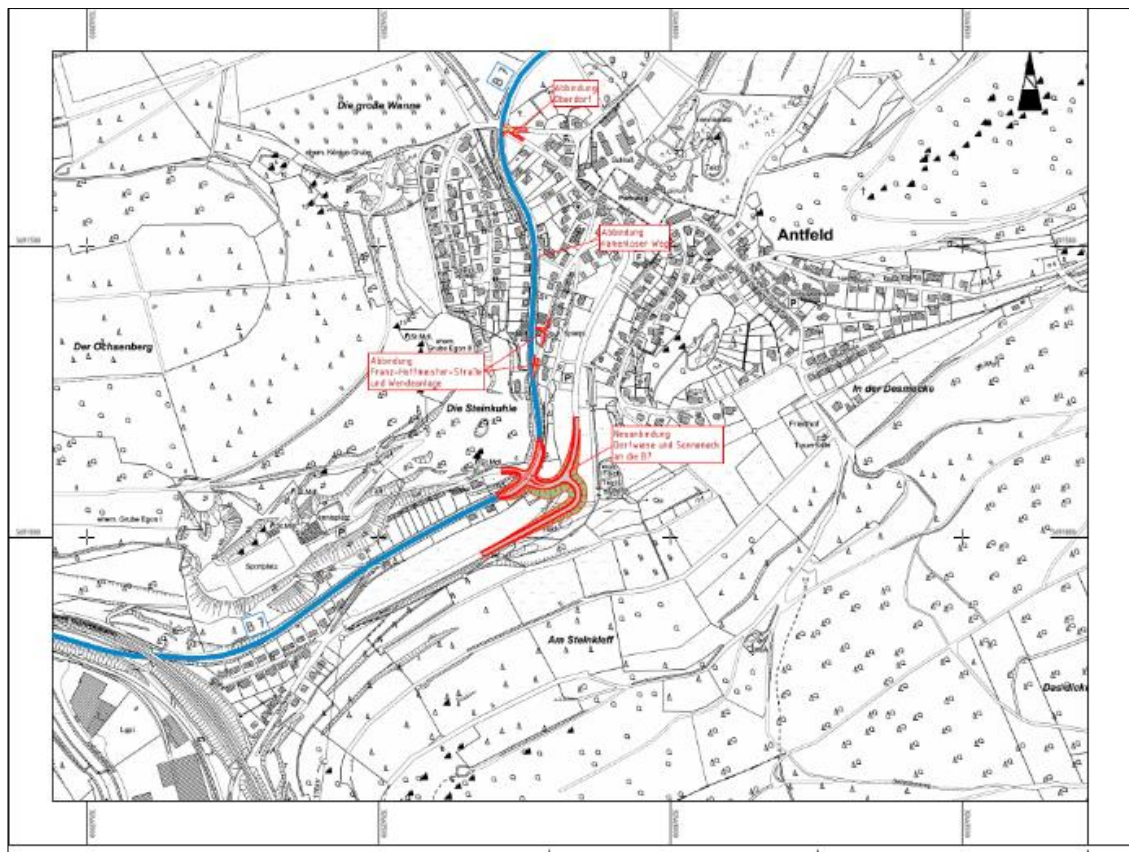


Abb. 9.2: Ausbau des Knotenpunkts B 7/ Sonneneck zur Kreuzung (Planungsstand Trassenfestlegung)

Maßnahmenvorschläge

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h, beginnend vor der Unterführung unter der Schienenstrecke (Westseite) bis vor die Bushaltestelle Antfeld Siedlung (-2,8 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Mittelfristig bei Erneuerungsbedarf der Fahrbahn Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik (siehe RLS-19). Zuständig: Straßen.NRW.
- ~~Einzelfallprüfung: Nach dem Einbau Prüfung einer Wiederanordnung einer durchgängigen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf der Belastungsachse. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.~~
- (Mobiles) Dialog-Display in Richtung Antfeld Höhe Wiesengrund, Haus Nr. 18, zur Unterstützung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Zuständig: Stadt Olsberg.
- Einzelfallprüfung: "Achtung, Fußgänger queren" in Fahrtrichtung Antfeld, **östlich** der Bahnüberführung. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.



- Einzelfallprüfung: "Achtung, Radfahrer queren" in Fahrtrichtung Antfeld, westlich der Bahnunterführung.
- Förderung ÖPNV: Gesicherte Querungsstelle zur Erschließung der Bushaltestelle Antfeld Siedlung (Prüfung Anforderungs-LSA oder Querungssicherung). Zuständig: Straßen.NRW, Straßenverkehrsbehörde.

Erläuterungen

Da sich der Belastungsabschnitt der B 7 außerorts befindet, verbleibt vor allem der Einbau einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht. Er senkt die Pegel entsprechend RLS-19 durch Einbau von

- SMA 11 LA um 1,8 dB(A) bei Pkw und 2,0 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten >60 km/h,
- Asphaltbeton $\leq$ AC 11 um 1,9 dB(A) bei Pkw und 2,1 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten >60 km/h.

Die erreichbare Lärminderung bewegt sich, je nach Höhe des Lkw-Verkehrs, in einer Größenordnung von ≤ 2 dB(A).

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h ist eine Sofortmaßnahme zur Lärminderung und verliert nach dem Einbau einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht weitgehend ihre Wirksamkeit. Aus diesem Grund muss dann neu abgewogen werden, ob die Geschwindigkeit wieder auf V_{zul} 70 km/h erhöht werden oder unter Sicherheitsaspekten beibehalten werden soll.

Die Geschwindigkeitsreduzierung von V_{zul} 50 km/h auf V_{zul} 30 km/h zur Förderung des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs hat den positiven Effekt einer Reduzierung der Lärmbelastung an den umliegenden, hoch belasteten Gebäuden von weiteren -2,4 dB(A).

Die B 7/B 480 wird zur Bebauung von einer lockeren Baumreihe aus hohen und mittelhohen Gehölzen begleitet. Sie bieten einen Sichtschutz zur Wohnbebauung und den zur Bundesstraße gelegenen Gärten, dem Lärmschutz dienen sie nicht. Da die Grundstücke unterhalb der Straße liegen, ist privater Lärmschutz kaum möglich. Aber es gibt als private Maßnahme die Möglichkeiten, innerhalb der Gärten Ruheräume zu schaffen (z. B. in Form von zur Straße geschlossenem Wetterschutz, Gewächshäuser, Pergolen).

Den Eigentümern der Gebäude Bundesstraße, Haus Nr. 2, 12 und 14, wird, sofern nicht bereits geschehen, die Beantragung einer Förderung von Lärmschutzmaßnahmen bei Straßen.NRW empfohlen. Die Abwicklung ist dem Portal von Straßen.NRW zu entnehmen (siehe auch Kap. 11.3).

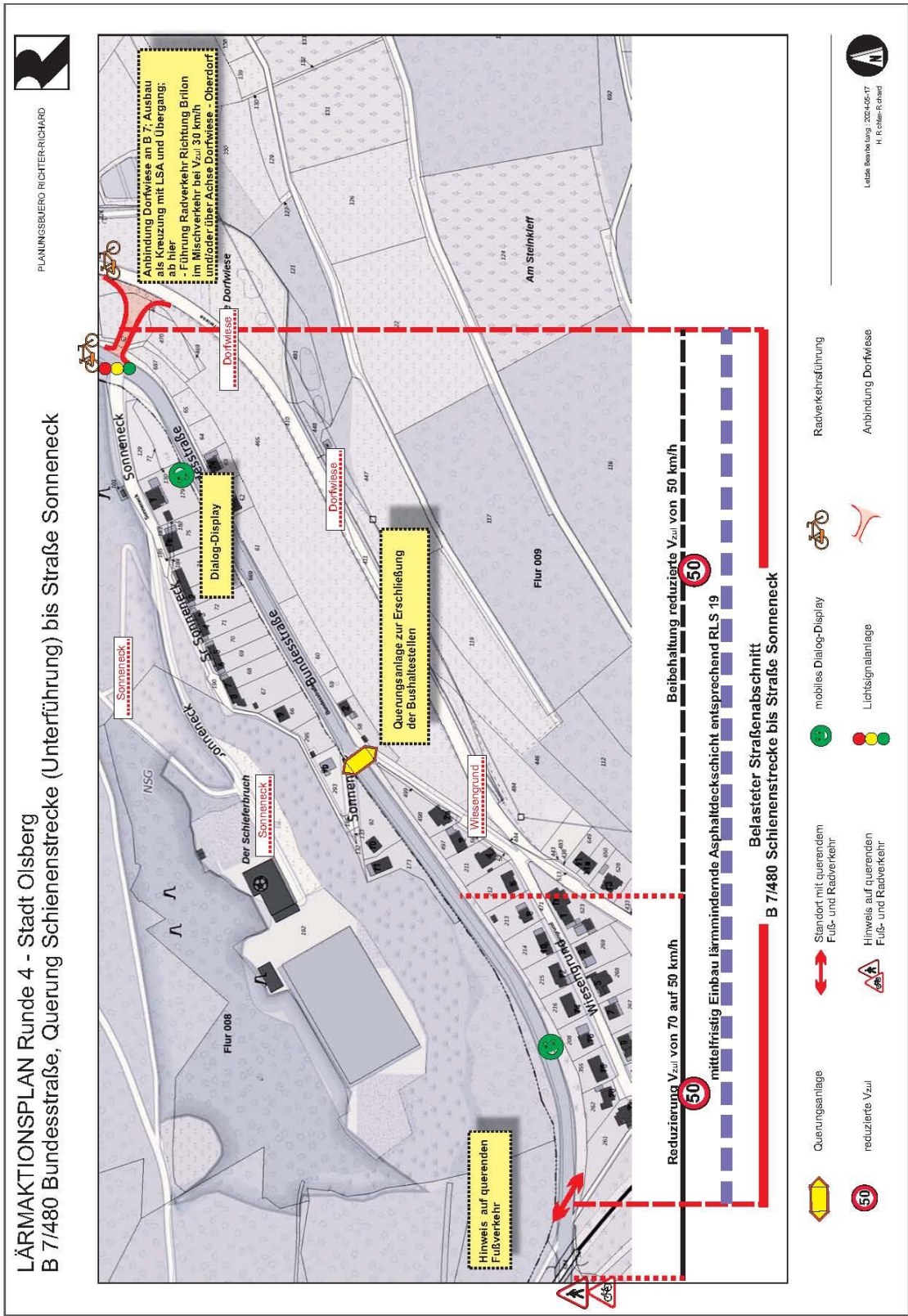


Abb. 9.3: Maßnahmenübersicht B 7 Bundesstraße, Schienenstrecke bis Ortseingang Antfeld



9.4 B 7 Bundesstraße, Ortseingang Antfeld bis Zum Schieferberg

Basisdaten

Tab. 9.2: Basisdaten B 7 Bundesstraße, Ortseingang Antfeld bis Straße Zum Schieferberg

		B 7 Bundesstraße, Ortseingang Antfeld bis Zum Schieferberg						
				DTV [Kfz]	Fahrbahn- oberfläche	V _{zul} [km/h]	Fassadenpegel maximal	
		von	bis				L _{den}	L _{night}
		Ortseingang Süd	Bundesstraße, Haus Nr. 19	8.354	AC 11 DS	50	71,8	63,0
		Bundesstraße, Haus Nr. 19	Zum Schiefer- berg	8.354	AC 11 DS	50	72,2	62,9
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung		Anmerkungen				
Straßen- infrastruktur	Fahrbahn	2-streifig, Fahrbahnbreite 6,60 m		Anforderungs-LSA am Knoten Bundes- straße/ Zum Schieferberg				
	Nebenanlagen	Gehweg auf der Westseite, Breite 2,25 m						
ÖPNV		Bushaltestelle Antfeld Ort, Linie R 74 Bushaltestelle Antfeld Oberdorf, Linien R 74, 453		Busbucht Richtung Brilon, Halten auf Fahrbahn Richtung Antfeld Siedlung				
Realnutzung		Wohnen, Pfarrbüro		Gärten, Grünfläche, bewachsene Bö- schung				
Baustruktur		Einfamilienhausbebauung		Offene Bebauung, unstrukturiert, 1- bis 2-geschossig				

Die Belastungsachse verläuft mit der Steigung entlang des Hangs des Ochsenbergs. Der Ort Antfeld entwickelt sich historisch zur Ostseite der Belastungsachse ins Flusstal der Desmecke. Auf der Westseite wird die Bundesstraße auf der südlichen Hälfte der Ortsdurchfahrt von Wohnbebauung begleitet. Die Gebäude auf der Ostseite liegen weitgehend unterhalb an der steilen Böschung, teilweise erschlossen von innerörtlichen Straßen abseits der Bundesstraße.

In besonderem Maß von Lärm betroffen sind die Gebäude auf der Westseite und einige Wohngebäude auf der Ostseite, die unmittelbar an den Straßenraum angrenzen.

Alle Gebäude die unmittelbar von der Bundesstraße erschlossen sind, sind Fassadenpegeln über 70/60 dB(A) L_{den}/L_{night} ausgesetzt. Die etwas unterhalb angrenzenden Gebäude sind nur wenig geringer betroffen. Mit der weiteren Tieflage nimmt die Betroffenheit ab. Die hangaufwärts in zweiter Reihe stehenden Wohngebäude an der Straße Am Ochsenberg sind größtenteils zwischen 60/50 dB(A) L_{den}/L_{night} und 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} betroffen, einige knapp darüber. Die Bebauung an der Straße Zum Schieferberg ist nicht über 60/50 dB(A) L_{den}/L_{night} betroffen.

Die B 7 dient für Brilon und weitere Orte in der Region östlich von Olsberg als attraktiv Anbindung an die A 46. Das hat vor allem einen hohen Lkw-Anteil zur Folge, der die Lärmpegel nicht unwesentlich mitbestimmt. Mit einer Reduzierung der DTV, vor allem aber des Lkw-Verkehrs, ist kurzfristig nicht zu rechnen.



Abb. 9.4: Ortsdurchfahrt Antfeld, B 7 Bundesstraße



Die Richtungshaltestellen Antfeld, Ort liegen nördlich anschließend an die Einmündung der Franz-Hoffmeister-Straße. Die Richtungshaltestelle nach Brilon ist über einen Fußweg auf der Böschung erreichbar, zur Haltestelle in Fahrtrichtung gibt es jedoch keine Querungsanlage, die neben der besseren Erreichbarkeit der Bushaltestelle auch zu einer Brechung der hohen Geschwindigkeiten beitragen kann. Einen Lösungsansatz bietet die geplante Abhängung der Franz-Hoffmeister-Straße.

Es gibt keine Wegeverbindung zwischen der Bushaltestelle und der Bebauung um den Hamberg. Zur Förderung des ÖPNV sollte der Bau einer Wegeverbindung zwischen der Straße Am Kirchweg und Franz-Hoffmeister-Straße geprüft werden, um die Lücke im Wegenetz zu schließen. Auch wenn der Bus nur stündlich verkehrt, sollten die Bushaltestellen von allen Seiten erreichbar sein.



Abb. 9.5: Haltestellenbereich Antfeld, Ort [Stadt Olsberg]

Der einseitige überörtliche Geh- und Radweg ist im Ortsbereich Antfeld nicht für einen Zweirichtungsverkehr geeignet. Der Radverkehr muss also auf der Ostseite der Ortsdurchfahrt auf die Fahrbahn überführt werden, während der Radverkehr in die Gegenrichtung weiter auf dem Seitenbereich geführt wird.

Zu prüfen ist, wie und wo der Wechsel vom überörtlichen Geh- und Radweg auf die Ostseite erfolgen könnte. Gegenüber der Einmündung Sonneneck mündet ein Gehweg ohne Aufstellbereich in die B 7 ein, so dass auch hier Verbesserungsbedarf besteht. Einen Anhaltspunkt bietet



der geplante Umbau des Knotenpunkts B 7/Sonneneck/ Dorfwiese, der einen Wechsel über einen lichtsignalgeregelten Übergang ermöglichen soll.

Eine Vorprüfung nach ERA ergibt, dass die B 7 bei einer DTV von 830 Kfz/Sp.Std. mit V_{zul} 50 km/h in den oberen Belastungsbereich II fällt und damit die Anlage eines Schutzstreifens erforderlich wäre. Bei einer Reduzierung der V_{zul} auf 30 km/h wäre eine Führung im Mischverkehr gegeben.

Eine Radverkehrsführung abseits der Bundesstraße ergäbe sich nach der Anbindung der Straße Dorfwiese an die B 7 über die Achse Dorfwiese - Oberdorf.

Nicht zuletzt fehlt eine Querungsstelle über die B 7 Bundesstraße im Bereich der dichtesten Bebauung auf Höhe Bundesstraße, Haus Nr. 15, zwischen der Straße Zum Ochsenberg und Franz-Hoffmann-Straße. Hier besteht eine Fußwegverbindung, die die kürzeste fußläufige Verbindung in die Ortsmitte von Antfeld bietet.

Im Knotenpunkt Bundesstraße/ Zum Schieferberg besteht eine Anforderungs-LSA, die auch die Bushaltestellen Antfeld, Oberdorf erschließt. Hier wird eine Abbindung der Straße Oberdorf verfolgt, die den komplizierten Knotenpunkt nutzungstechnisch deutlich vereinfacht und bei entsprechendem Ausbau die Ortseinfahrt auch optisch verengt.

Maßnahmenvorschläge

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Einmündung Sonneneck (Ost) und Straße Zum Schieferberg (-2,4 dB(A)), sowie zur regelkonformen Radverkehrsführung im Mischverkehr. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Mittelfristig bei Erneuerungsbedarf der Fahrbahn Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik (siehe RLS-19). Reduzierung der Pegel bei V_{zul} 50 km/h $\geq 2,0$ dB(A). Zuständig: Straßen.NRW.
- Prüfung von Lärmschutz auf der Ostseite in Form einer straßenbegleitenden Wand (Mauer, Gabionenwand) in Geländerhöhe (-10-15 dB(A) im Lärmschatten). Zuständig: Straßen.NRW.
- Ausbau des Knotenpunkts B 7/Sonneneck (Einmündung Ost) als Kreuzung unter Einbeziehung der Straße Dorfwiese. Anlage eines lichtsignalgeregelten Übergangs zugunsten des Fußverkehrs und der Radverkehrsführung. Zuständig: Straßen.NRW.
- Dialog-Display Höhe Am Donnersberg, Haus Nr. 3, in Richtung Süden zur Unterstützung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.
- Querungsanlage Höhe Bundesstraße, Haus Nr. 15, an der Querung der Fußwegachse zwischen Am Ochsenberg und Franz-Hoffmeister-Straße. Zuständig: Straßen.NRW.



- Querungsanlage Höhe Bushaltestelle Antfeld, Ort zur Erschließung der Bushaltestellen. Zuständig: Straßen.NRW.
- Fußwegeverbindung angrenzend an Franz-Hoffmeister-Straße, Haus Nr. 4, bis zur Straße Am Kirchweg zur Erschließung der Bushaltestellen Antfeld, Ort von Seiten der Bebauung um den Hamberg. Zuständig: Stadt Olsberg.

Erläuterungen

Der Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht senkt die Lärmimmissionen entsprechend der RLS-19 durch Einbau von

- SMA 8 um 2,6 dB(A) bei Pkw und 1,8 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h,
- Asphaltbeton $\leq$ AC 11 um 2,7 dB(A) bei Pkw und 1,9 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h.

Nach dem Einbau muss dann neu abgewogen werden, ob die Geschwindigkeit wieder auf V_{zul} 50 km/h erhöht oder unter Sicherheitsaspekten zugunsten der Radverkehrsführung im Mischverkehr beibehalten werden soll. Eine Beibehaltung von V_{zul} 30 km/h hat auch, wenn die lärmindernde Wirkung durch einen neuen Fahrbahnbelag aufgehoben wird, den Vorteil, dass Einzelereignisse, die vor allem durch den Schwerverkehr entstehen, reduziert werden. Diese Einzelereignisse gehen nicht in die Berechnungen der Lärmkartierung ein.

Den Stand der Technik bilden unter anderem die eingeführten Richtlinien und Planungsempfehlungen RAS 06, ERA und EFA. Das Land NRW hat 2012 ergänzend den "Leitfaden 2012 – Barrierefreiheit im Straßenraum" herausgegeben in dem konkrete Musterlösungen aufgezeigt werden. Im Mai 2021 wurde von der AGFS mit Unterstützung des Ministeriums für Verkehr des Landes NRW die Broschüre "Querungsstellen für Nahmobilität – Hinweise für den Rad- und Fußverkehr" mit regelkonformen Lösungen herausgegeben.

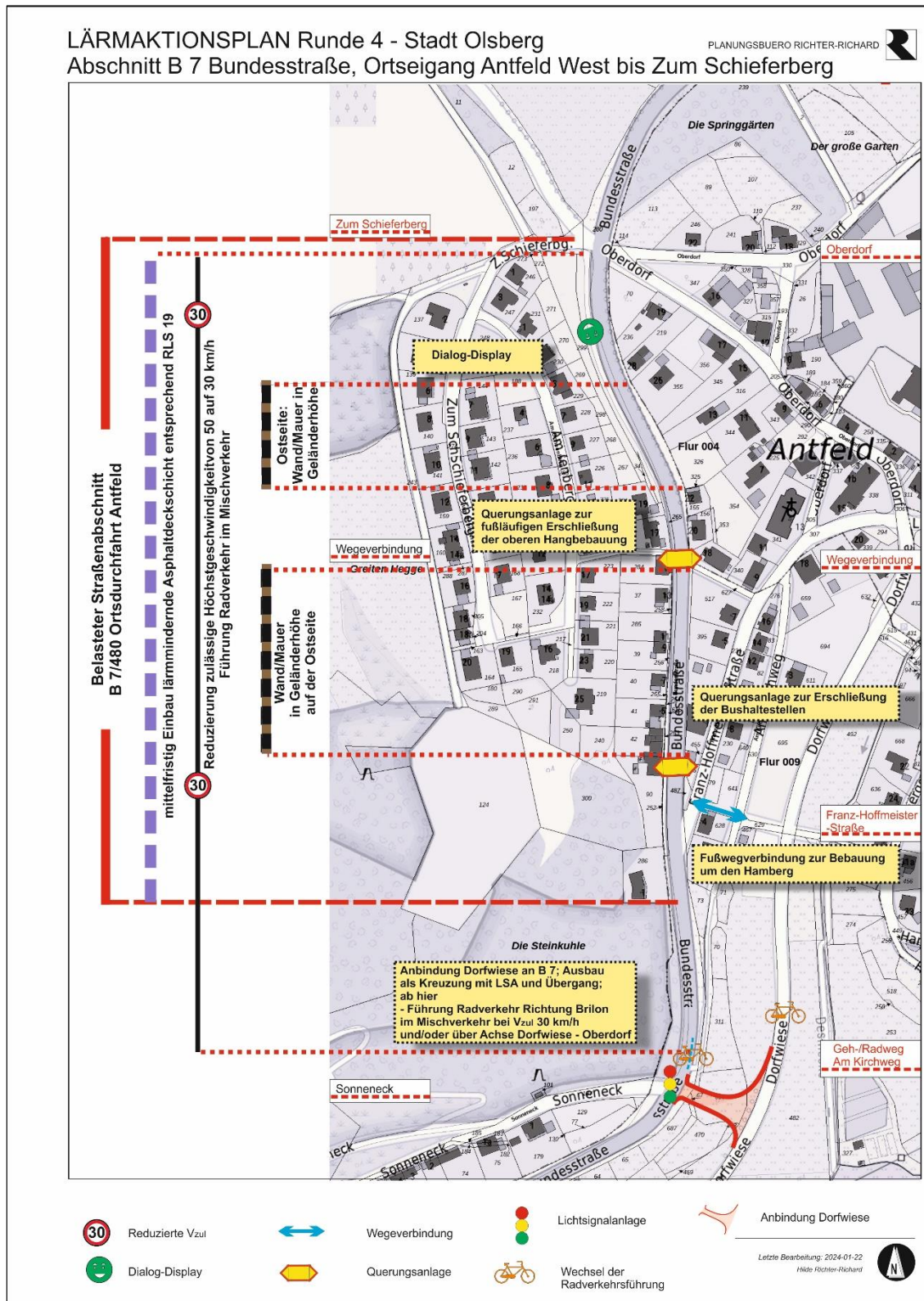


Abb. 9.6: Maßnahmenübersicht B 7 Bundesstraße, Ortseingang Antfeld bis Zum Schieferberg

9.5 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung

Neben der aktiven Mitwirkung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann jeder Einzelne durch bewusste Verhaltensweisen einen Beitrag zur Lärminderung leisten. Zuallererst ist das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) zu nennen. Gerade für Pendler kann sich die Kombination von Verkehrsmitteln anbieten, wie z. B. Park+Ride, Bike+Ride oder Kiss+Ride. Auch Fahrgemeinschaften tragen ebenso wie die Nutzung von Car Sharing anstelle eines eigenen Fahrzeugs zur Lärminderung bei.

Bei der Benutzung eines Pkw führt eine stetige und niedertourige Fahrweise mit einer angemessenen Geschwindigkeit zu einer spürbaren Verringerung des Lärms. Das verringert auch den Kraftstoffverbrauch und spart damit Geld, reduziert CO₂ und Luftschadstoffe.

Eine rücksichtsvolle Benutzung des Autos im Hinblick auf Türen zuschlagen, Hupen, unnötiges Aufheulenlassen oder Warmlaufenlassen des Motors im Winter reduziert häufig genannte Belästigungen.

Eine weitere Maßnahme ist eine regelmäßige Überprüfung des Reifendrucks. Ein optimaler Reifendruck erzeugt weniger Reibung mit der Fahrbahn und verringert damit die Geräuschemissionen bei Geschwindigkeiten über 30 km/h, teilweise schon ab 15 km/h, sowie den Kraftstoffverbrauch. Seit November 2012 gibt es mit der Verordnung EG 1222/2009 für Reifen eine Kennzeichnungspflicht, unter anderem für das Rollgeräusch. Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes hat gezeigt, dass die Schwankungen bei gleichen Reifengrößen über 2 dB ausmachen und in der Spitze fast 4 dB zwischen dem leisesten und dem lautesten Reifen liegen.

Nach der Auto-Umweltliste des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) haben die lautesten Fahrzeuge Lärmwerte von mehr als 75 dB(A) und die leisesten 66 dB(A) (z. B. mit Start-/ Stop-Automatik). Das lauteste Auto wird als so störend empfunden wie zehn gleichzeitig vorbeifahrende leise Autos. Es ergibt also Sinn, die teilweise deutlichen Unterschiede zwischen lauten und leisen Fahrzeugen als ein Kriterium für die Kaufentscheidung heranzuziehen – übrigens werden weiße Fahrzeuge gegenüber grellbunten Fahrzeugen subjektiv als signifikant leiser empfunden. Mit dem bewussten Kauf eines leisen Fahrzeugs wird nicht nur ein unmittelbarer Beitrag zur Lärminderung geleistet, sondern über den Markt die Automobilindustrie angespornt, weitere Anstrengungen für noch leisere Fahrzeuge zu unternehmen.

Die Bundesregierung strebt an, bis 2030 die Zulassung von sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeugen in Deutschland zu etablieren – ein Marktanteil von weniger als 20 %. Die Wirkung von E-Fahrzeugen auf die Lärmbelastung kann sich jedoch erst ab einem Marktanteil von etwa 20 % bemerkbar machen. Dabei ist zu beachten, dass der Elektroantrieb der Fahrzeuge nicht geräuschlos arbeitet, die Fahrzeuge bis 20 km/h zur Sicherheit künstliche Geräusche erzeugen müssen und ab ca. 40 km/h wie bei allen anderen Fahrzeugtypen die Rollgeräusche dominant werden. Die individuelle Entscheidung für den Kauf eines E-Fahrzeugs ist ein Beitrag zur Lärminderung, aber nicht der Schlüssel zu einer leisen Stadt.

Die Beispiele zeigen, dass neben den Maßnahmen des Lärmaktionsplans jeder mit seinem Alltagsverhalten zur Lärminderung beitragen kann und dies häufig mit einfachen Mitteln, die lediglich einer kleinen Umstellung der eigenen Verhaltensweisen bedürfen. Der einzelne Beitrag mag gering erscheinen, doch ergibt sich in der Summe ein gewichtiges Potenzial, zusammen mit den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan lärmbedingte Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden.

10. Langfristige Strategie

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2029 angestrebt wird, wird nachfolgend die über das Jahr 2029 hinausgehende, langfristige Strategie zur Lärminderung dargestellt.

Bundesverkehrswegeplan 2030

Die B 7 dient für Brilon und weitere Orte in der Region östlich von Olsberg als attraktiv Anbindung an die A 46. Das hat vor allem einen hohen Lkw-Anteil zur Folge, der die Lärmpegel nicht unwesentlich mitbestimmt. Mit einer Reduzierung der DTV, vor allem aber des Lkw-Verkehrs, ist erst nach dem Bau der Spange zwischen dem Ende der A 46 und Brilon zu rechnen:

- Projektnummer B7/B 480-G10-NW-T1-NW,
- Projektname Bestwig/Nuttlar (A 46) - Brilon (B 480n)

Das Projekt wird im Bundesverkehrswegeplan 2030 als "Vordringlicher Bedarf" eingestuft. Die B 7n ist in der Netzkonzeption des mittleren Sauerlandes.

Für die B 7 im Bereich der Belastungsachsen bedeutet die neue Linienführung der B 7n eine Reduzierung der DTV bis zu 80 % (Planfall 2030) und damit eine Lärminderung von ca. 7-8 dB(A). Die aktuelle Lärmbelastung (Berechnung LAP 4) sinkt dadurch so weit, dass langfristig keine Fassadenpegel $\geq 65/55$ dB(A) mehr zu erwarten sind. Der entlastete Abschnitt der B 7 kann danach herabgestuft werden, was weitere Lärminderungspotenziale durch Umgestaltung des Straßenraums eröffnet.

Die Maßnahme befindet sich im Linienfindungs- und Beteiligungsverfahren der Bürger. Aktueller Stand: Die Karte zeigt die Vorzugsvariante, mit der Straßen.NRW in das Linienbestimmungsverfahren einsteigt.



Abb. 10.1: Vorzugsvariante B 7n (Verlauf nördlich von Antfeld) [Quelle: Straßen.NRW – planen & bauen]



11. Finanzielle Informationen

Zu den Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne zählen nach Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie Kosten-Nutzen-Analysen und andere finanzielle Informationen (Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse). Hier ist zu unterscheiden zwischen volkswirtschaftlich quantifizierbare, jährlich anfallende Lärmschadenskosten (z. B. Gesundheitskosten, Immobilienverluste), die für die planende Gemeinde bzw. den Baulastträger zunächst nicht haushaltsrelevant sind, und den Kosten, die im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans und der Umsetzung der dort enthaltenen Maßnahmen entstehen.

Für beides gilt die im Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie enthaltene Einschränkung, dass diese Berechnungen nur erforderlich sind, wenn die benötigten Daten zur Verfügung stehen. Insbesondere bei den Nicht-Ballungsräumen und hier bei den kleineren Gemeinden liegen die entsprechenden Daten nicht vor.

11.1 Kosten Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans betrugen XXX,XX EUR (einschl. 19 % MwSt.). [Hinweis: Wird ergänzt nach Abschluss der Planaufstellung.](#)

11.2 Kosten-Nutzen-Analyse

Für die Kosten-Nutzen-Analyse gibt es unterschiedliche Berechnungsmethoden, was Daten und Rechenaufwand betrifft. Allen Methoden gemein ist, dass sie letztlich auf der Anzahl der Betroffenen beruhen, die Pegelklassen zugeordnet werden oder die erreichbare Pegelminderung berücksichtigen.

Diese Daten liegen jedoch nur als Summe für das jeweilige Gemeindegebiet vor, so dass die notwendigen Daten nicht zur Verfügung stehen.

11.3 Fördermöglichkeiten

Unabhängig von der Bundeslandzugehörigkeit informiert das "Förderportal Lärmschutz" des Umweltministeriums NRW über Förderprogramme und förderfähige Maßnahmen.

Zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen können über lärmbezogene Förderprogramme hinaus viele "fachfremde" Förderprogramme des Bundes und der Länder genutzt werden, da diese Förderkulissen häufig Maßnahmen enthalten, die zwar nicht originär dem Lärmschutz zuzuordnen sind, gleichwohl eine lärmmindernde Wirkung entfalten (z. B. Stadt- und Dorferneuerung, Klimaschutz, E-Antriebe).



12. Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

12.1 Kosten Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans betrugen XXX,XX EUR (einschl. 19 % MwSt.). [Hinweis: Wird ergänzt nach Abschluss der Planaufstellung.](#)

12.2 Kosten-Nutzen-Analyse

Zu den Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne zählen nach Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie Kosten-Nutzen-Analysen und andere finanzielle Informationen (Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse). Gemäß Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie sind Berechnungen nur erforderlich, wenn die benötigten Daten zur Verfügung stehen.

Für die Kosten-Nutzen-Analyse gibt es unterschiedliche Berechnungsmethoden, was Daten und Rechenaufwand betrifft. Allen Methoden gemein ist, dass sie letztlich auf der Anzahl der Betroffenen beruhen, die Pegelklassen zugeordnet werden oder die erreichbare Pegelminderung berücksichtigen.

Insbesondere bei den Nicht-Ballungsräumen und hier bei den kleineren Gemeinden liegen die entsprechenden Daten nicht vor.

12.3 Fördermöglichkeiten

Unabhängig von der Bundeslandzugehörigkeit informiert das "Förderportal Lärmschutz" des Umweltministeriums NRW über Förderprogramme und förderfähige Maßnahmen.

Zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen können über lärmbezogene Förderprogramme hinaus viele "fachfremde" Förderprogramme des Bundes und der Länder genutzt werden, da diese Förderkulissen häufig Maßnahmen enthalten, die zwar nicht originär dem Lärmschutz zuzuordnen sind, gleichwohl eine lärmmindernde Wirkung entfalten (z. B. Stadt- und Dorferneuerung, Klimaschutz, E-Antriebe).

Erster Anlaufpunkt bei sehr hohen Lärmbelastungen an klassifizierten Straßen sind die Autobahngesellschaft des Bundes und für Bundes- und Landesstraßen Straßen.NRW. Im Portal von Straßen.NRW werden die Grundvoraussetzungen für die Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen erläutert:

- Jeder kann einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an die Straßenbauverwaltung richten. Ansprechpartner ist die Niederlassung von Straßen.NRW im Bereich des Wohnortes oder der Betriebssitz.
- Grundvoraussetzungen für eine Lärmsanierung ist, dass der "Beurteilungspegel" einen der maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet. Die Lärmpegel werden mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen nach dem in den RLS-19 vorgeschriebenen Verfahren berechnet. Beurteilungsgrundlage sind die Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV.



- Passive Lärmschutzmaßnahmen sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbau-
teilen schutzbedürftiger Räume, zum Beispiel der Einbau von Schallschutzfenstern
oder Lüftern. Aufwendungen für den passiven Lärmschutz können bis zu 75 Pro-
zent erstattet werden.

- Die Erstattung setzt den Antrag des Eigentümers voraus. Der Antrag soll in der
Regel gestellt werden, bevor die Lärmschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage
durchgeführt werden. Erstattungsberechtigter ist der Eigentümer des Grundstücks
mit der baulichen Anlage, Wohnungseigentümer oder Erbbauberechtigte. Mieter
und Pächter sind nicht erstattungsberechtigt. Der Umfang der Lärmschutzmaßnah-
men wird auf der Grundlage der zukünftigen Verkehrsmenge (Prognose) bemes-
sen.



13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Die erwarteten akustischen Auswirkungen der lärm mindernden Maßnahmen sind in Kapitel 9. bei den einzelnen Straßenabschnitten aufgeführt.

Hinweis: Die Gesamtzahl der entlasteten Betroffenen wird nach Abstimmung der Maßnahmen ermittelt.



Anhang I.1

Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
Beteiligung 1	07.04.2024	Ich, wohnhaft im Sonneneck 9b in Olsberg-Antfeld, spreche mich ausdrücklich dafür aus, dass sich der Lärmschutz an der B7 verbessert und spreche mich ausdrücklich für den dringenden Handlungsbedarf aus.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 2	15.04.2024	Bezugnehmend auf den Lärmaktionsplan Antfeld.pdf des Planungsbüros Richter-Richard möchte ich hiermit persönlich nachfolgende Stellungnahme abgeben. Nach Durchsicht der einzelnen Beschreibungen sowie der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen, bei denen ich die uferlosen Kosten nur erahnen kann, bitte ich die Verantwortlichen, sich umgehend für den Weiterbau der B7 neu einzusetzen! Die "Trassenführung" ist doch klar und die erforderlichen Mittel des Bundes sind bewilligt! Oder?	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 3	06.03.2024	In der Sitzung Ordnung und Soziales vom 05.03.2024 wurde uns die Lärmaktionsplanung für das Stadtgebiet Olsberg vorgestellt. Um parallel zum öffentlichen Beteiligungsverfahren zügig in die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen zu kommen, stellen wir folgenden Antrag: Die Verwaltung wird beauftragt, zur Reduzierung der Belastung durch Verkehrslärm und den Gefahren durch das hohe Verkehrsaufkommen allgemein folgende Maßnahmen schnellstmöglich umzusetzen, bzw. deren Umsetzung mit den zuständigen Behörden voranzutreiben: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h beginnend von der Unterführung unter der Schienenstrecke (Westseite) bis vor die Bushaltestelle Antfeld Siedlung. Dies würde eine Reduzierung der Lärmbelastung von - 2,8 dB(A) zur Folge haben. Anbringung eines Dialogdisplays in Richtung Antfeld Höhe Wiesengrund Nr. 18 zur Unterstützung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit Beschilderung "Achtung Fußgänger queren" in Fahrtrichtung Antfeld, östlich der Bahnunterführung Sichere Querungshilfe im Bereich der Bushaltestelle Antfeld-Siedlung. Ist eine sichere Querungsanlage nicht umsetzbar, Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h im Umfeld des Haltestellenbereichs.	Die Maßnahmen wurden dem Lärmaktionsplan entnommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Sollten diese Maßnahmen zu einer Belastungsreduzierung führen, sind diese Anpassungen auch für andere stark belasteten Strecken im Stadtgebiet, hier besonders entlang der B480 zu prüfen. Die Verwaltung wird gebeten, den Ausschuss Ordnung und Soziales regelmäßig über den Fortgang der Maßnahmen zu informieren.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 4	29.04.2024	In dem Maßnahmenkatalog sind ja bereits einige Möglichkeiten zur Lärmminderung aufgeführt. Auf jeden Fall kann ich es begrüßen, wenn der ein oder andere Punkt auch umgesetzt würde. Eine weitere Möglichkeit den Lärm zu reduzieren, ist eine Stationäre Geschwindigkeitskontrolle, in Höhe der Bushaltestelle Antfeld-Siedlung, zu installieren.	Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Zuständigkeit für die Geschwindigkeitsüberwachung liegt beim HSK.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Darüber hinaus kann man auch über einen Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) nachdenken, der für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, insbesondere für die Schulkinder, sorgen kann. Inwiefern die Punkte zu realisieren sind, kann ich nicht beurteilen, ich würde es aber begrüßen, wenn diese zumindest eine Diskussionsgrundlage bieten.	Querungsanlagen sind im Lärmaktionsplan enthalten. Welche Ausbauform gewählt wird, ist im weiteren Verfahren zu klären.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
Beteiligung 5	27.04.2024	Im Lärmaktionsplan werden zur Lenkung und Erschließung von Rad und Fußwegen an der Bundesstraße mehrere Fußgängerquerungen vorgeschlagen. Innerhalb des Ortes Antfeld fehlen diese auch: Z.B. würde ich mir an der Straße "Dorfweise" auch mindestens zwei Fußgänger-Querungen wünschen: 1.) auf Höhe des Feuerwehrhauses, um die Bus-Haltestellen für die Grundschulkinder zu erschließen (wie es an der B7 vorgesehen ist) und so die Autofahrer an mehr Aufmerksamkeit zu erinnern. (An dieser Stelle hat die Polizei früher mal Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt, das habe ich aber schon lange nicht mehr gesehen.)	Die Straße Dorfweise ist definitionsgemäß nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		2.) auf Höhe der Einmündung "Kirchweg"/Fußweg zur Hamburgstraße. Besonders dort am "Bolzplatz" ist die Querung von Kindern häufig. (Also an der Stelle, wo oft der "Blitzer" steht)	Der genannte Standort ist definitionsgemäß nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		In beiden Bereichen ist bereits Tempo 30, ggf. Sind auch hier "Dialogschilder" empfehlenswert, vor allem in Fahrtrichtung aus der Siedlung kommend am "Bolzplatz" Begründung: Höherer Schutz von Kindern im Alter bis zur weiterführenden Schule. (Ab dann müssen diese ja zur B7, wo die Überwege hoffentlich gebaut werden). Ich denke, dass in beiden Fällen je ein "Zebrastrreifen" viel für die Sicherheit der Kinder bringen würde. Die Kosten für benötigten 4 Schilder und ein wenig Farbe halten sich vermutlich in überschaubarem Rahmen.	Die genannten Standorte sind definitionsgemäß nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 6	03.04.2024	Ich bitte um die Prüfung bzw. Aufnahme der K46 zwischen Brunschkappel und Elpe zum LAP. Hier ist eine dauerhafte und zunehmende Lärmbelastung wahrzunehmen. Besonders Krafträder verursachen ein intensives Lärmproblem. Beispielhaft ist eine Unterhaltung nicht mehr möglich, sodass ich von einem Lärmpegel >80 dB(A) ausgehen muss.	Kreisstraßen sind definitionsgemäß nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 7	25.04.2024	Als Anwohner und Bürger der Stadt Olsberg möchte ich auf einen dringenden Handlungsbedarf hinweisen. Durch das erhöhte Fahrzeugaufkommen ist die Lärmbelastung ab morgens ca. 03.00.Uhr so stark (Messungen), dass ich unter massiven Schlafstörungen leide. Da viele Verkehrsteilnehmer beim Befahren in Richtung Altenbüren oder Bestwig Schaltvorgänge durchführen, wird diese Effekt (Lärm) noch verstärkt. Zusätzlich kommen noch die Bauarbeiten in Altenbüren dazu. (Umleitung über Antfeld).	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Dieser Zustand kann meiner Meinung nach nur durch eine permanente Geschwindigkeitskontrolle (Blitzer in beide Richtungen) entschärft werden. Denn laut Grundgesetz Art.2 Abs.2 Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Dieses Grundrecht steht auch den Anwohnern der B7 zu. Wissenschaftler haben in Studien nachgewiesen das regelmäßige Schlafdauer von sechs Stunden und weniger einem kompletten Schlafentzug gleicht. Somit fordere ich mein Grundrecht ein, meine körperliche Unversehrtheit zu behalten.	Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Zuständigkeit für die Geschwindigkeitsüberwachung liegt beim HSK.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 8	02.05.2024	Als Anwohner des Sonnenecks Antfeld bin ich direkt betroffen von dem in letzter Zeit stark angestiegenen Verkehr auf der B7 mit all seinen negativen Auswirkungen. Erschwerend kommt zurzeit zusätzlich noch die Sperrung der B 480 Altenbüren/ Olsberg hinzu, welche den laufenden Verkehr um ein Vielfaches erhöht hat. Daher freue ich mich über die für uns Anwohner positiven Ergebnisse der Lärmschutzmessung.	Zustimmung zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ergibt sich nicht aus den Karten zur Lärmbelastung, er wird daher bei der Einzelfallprüfung zur Anordnung von Tempo 30 beachtet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffent-lichkeit	Eingangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		Ich erkläre mich mit den vorgeschlagenen Maßnahmen einverstanden, würde bezüglich des Tempolimits auf 30 km vorschlagen – dieses Tempolimit nicht am Haus Nr. 2 enden zu lassen, sondern es fortzuführen bis zum Haus Nr. 14. Denn bekanntermaßen bringt eine Steigerung der Geschwindigkeit erneut vermehrt Lärmbelastung mit sich.		
Beteiligung 9	02.05.2024	Ich habe mir den Entwurf 9.3 B7 Bundesstraße, Bahnstrecke bis Einmündung Sonneneck einmal angesehen und bin mit den Maßnahmenvorschlägen sehr einverstanden. Es ist wichtig, dass der auftretende Lärm auf der B7 auf jeden Fall reduziert werden muss, da jeder im Sonneneck unter dem Lärm leidet. Wenn einige der Maßnahmenvorschläge umgesetzt werden, bin ich mir sicher, dass es eine Lärmreduzierung geben wird. Ich sehe dem Ganzen positiv entgegen.	Zustimmung zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 10	02.05.2024	Als Anwohner des Sonnenecks Antfeld bin ich direkt betroffen von dem in letzter Zeit stark angestiegenen Verkehr auf der B7 mit all seinen negativen Auswirkungen. Erschwerend kommt zurzeit zusätzlich noch die Sperrung der B 480 Altenbüren/ Olsberg hinzu, welche den laufenden Verkehr um ein Vielfaches erhöht hat. Daher freue ich mich über die für uns Anwohner positiven Ergebnisse der Lärmschutzmessung.	Zustimmung zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ich erkläre mich mit den vorgeschlagenen Maßnahmen einverstanden, würde bezüglich des Tempolimits auf 30 km vorschlagen – dieses Tempolimit nicht am Haus Nr. 2 enden zu lassen, sondern es fortzuführen bis zum Haus Nr. 14. Denn bekanntermaßen bringt eine Steigerung der Geschwindigkeit erneut vermehrt Lärmbelastung mit sich.	Der Hinweis ergibt sich nicht aus den Karten zur Lärmbelastung, er wird daher bei der Einzelfallprüfung zur Anordnung von Tempo 30 beachtet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 11	03.05.2024	Mit dem vorgegebenen Maßnahmenaktionsplan bin ich einverstanden. Uns ist es sehr wichtig, dass der Lärm gemindert wird. Ich würde es begrüßen, wenn die ganze B7 durch Antfeld dreißiger Zone wird. Der Lärm nimmt ständig zu. Manchmal wird das vor-fahrende Fahrzeug sogar überholt.	Zustimmung zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 12	03.05.2024	Mit dem vorgegebenen Maßnahmenaktionsplan bin ich einverstanden. Uns ist es sehr wichtig, dass der Lärm gemindert wird. Ich würde es begrüßen, wenn die ganze B7 durch Antfeld dreißiger Zone wird. Der Lärm nimmt ständig zu. Manchmal wird das vor-fahrende Fahrzeug sogar überholt.	Zustimmung zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 13	03.05.2024	Die Idee eines Dialog-Displays ist nicht schlecht. Allerdings wäre dieses Schild auf der Höhe der Bushaltestelle "Siedlung" sinnvoller ist, da wir mehrere Kinder in der Straße haben und eine Überquerung der B7 selbst für uns Erwachsene immer eine Herausforderung ist. Ich bin überzeugt dieses Display würde einige Fahrer zu langsameren fahren bewegen.	Der Hinweis kann bei der abschließenden Festlegung des Standorts beachtet werden. Bei Einsatz eines mobilen Dialogdisplays könnten beide Standorte bedient werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Momentan ist der Lärm der B7 so extrem, dass es uns fast unmöglich ist uns auf unserer Terrasse zu unterhalten. Ich bin Auszubildende im Kaufmännischen Bereich und muss relativ oft, viel lernen, leidet stellt sich dies als relativ schwer heraus, wenn die Fenster geöffnet sind um Frische Luft ins Haus zu lassen. Der Lärm der grade durch LKWs und Motoradfahrer, die zu schnell fahren, verursacht wird, ist eine immense Beeinträchtigung. Ich bin überzeugt das eine Umstellung des Ortsschildes auch einiges helfen würde, aber dies liegt ja nicht in Ihre Zuständigkeit. Der Lärmaktionsplan für die B7 ist ein guter Anfang und ich würde gerne sehen, dass diese Maßnahmen durchgesetzt werden.	Zustimmung zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
Beteiligung 14	30.04.2024	Als B7-Anwohner der Stadt Olsberg Ortsteil Antfeld, insbesondere am Knechtenberg 2, möchten wir uns mit diesem Schreiben an Sie wenden, um auf ein drängendes Problem hinzuweisen, das uns und viele andere Bewohner betrifft: die zunehmende Lärmbelästigung und die damit verbundenen Sicherheitsrisiken im Straßenverkehr an der B7 in Antfeld unter der wir alle leiden. Uns ist bewusst, dass die Anbindung zur Autobahn und der generell stetig wachsende Verkehr eine Erhöhung des Fahraufkommens auf der B7 mit sich bringen. Es ist uns besonders bewusst – da wir jeden Tag mit der Lärmbelästigung leben und merken, dass sie stetig ansteigt. Wir bitten deshalb inständig um Ihre Aufmerksamkeit und vor allem schnelle Unterstützung bei der Implementierung einiger Maßnahmen, die dazu beitragen könnten, die Situation zu verbessern.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zunächst möchten wir vorschlagen, dass die Ampelschaltung an den Kreuzungen nur bei Kontakt umspringt, anstatt nach einem festgelegten Zeitintervall. Dadurch könnte der Verkehrsfluss effizienter gestaltet werden, ohne unnötige Staus und damit einhergehenden Lärm zu verursachen. Manchmal springt die Ampel um, obwohl weder von Richtung Ochsenberg noch aus dem Dorf PKW Fahrer anfahren.	Der Standort liegt als Einzelgebäude außerhalb der geschlossenen Ortschaft und außerhalb der Lärmbelastungsachsen. Es wird empfohlen, bei Straßen.NRW einen Antrag auf Prüfung einer Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen zu stellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Des Weiteren ersuchen wir darum, dass ortsfremde Personen nicht direkt durch unseren Wohnort fahren dürfen. Dies könnte dazu beitragen, dass sich die Ampelkreuzung durch Ortsabbieger weniger stark staut und somit die Lärmbelastung für uns Anwohner verringert wird.	Es handelt sich hier um eine Bundesfernstraße. Unabhängig davon ist es nicht zulässig, die Straßenbenutzung für ortsfremde Personen zu sperren.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ein weiterer wichtiger Punkt betrifft die Geschwindigkeitsbegrenzung. Schon weit vor Antfeld - aus Brilon kommend - sollte die Geschwindigkeit deutlich reduziert sein, um sowohl die Lärmbelästigung als auch das Unfallrisiko durch starkes und viel zu spätes Abbremsen bei Ampelsicht zu minimieren.	Der Standort liegt als Einzelgebäude außerhalb der geschlossenen Ortschaft und außerhalb der Lärmbelastungsachsen. Es wird empfohlen, bei Straßen.NRW einen Antrag auf Prüfung einer Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen zu stellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ein effektiver Ansatz zur Lärminderung wäre auch die Verwendung von lärmabsorbierendem Asphalt auf den Straßen. Wir sind der festen Überzeugung, dass der Einsatz solcher Materialien dazu beitragen könnte, die Geräuschpegel in unserer Wohngegend deutlich zu senken.	Die Maßnahme ist innerorts Teil des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Des Weiteren möchten wir auf die besondere Situation der Bewohner am Knechtenberg 2 hinweisen, die besonders stark unter der Lärmbelästigung leiden. Daher schlagen wir vor, dass die genannten Maßnahmen nicht nur in unserem Bereich, sondern auch ein Stück weiter in Richtung Altenbüren ausgedehnt werden sollten, um eine ganzheitliche Lösung für das Problem zu finden. Wir sind sonst – wie leider häufig als Aussiedler - außen vor.	Der Standort liegt als Einzelgebäude außerhalb der geschlossenen Ortschaft und außerhalb der Lärmbelastungsachsen. Es wird empfohlen, bei Straßen.NRW einen Antrag auf Prüfung einer Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen zu stellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Abschließend möchten wir noch darauf hinweisen, dass es dringend erforderlich ist, einen Fahrrad- und Fußgängerübergang von der Ampel Antfeld bis zur Mündung Knechtenberg 2 zu schaffen. Dies würde nicht nur die Verkehrssicherheit verbessern, sondern auch den Kindern am Knechtenberg 2 sowie den Fahrradfahrern aus Brilon gerade im Bereich vor der Ampel eine sichere Möglichkeit bieten, die vielbefahrene B7 zu passieren und dann zu überqueren. Es gab leider schon Situationen, die bereits eben noch glimpflich abgelaufen sind.	Der Standort liegt als Einzelgebäude außerhalb der geschlossenen Ortschaft und außerhalb der Lärmbelastungsachsen. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
Beteiligung 15	02.05.2024	Als Anwohner des Sonnenecks Antfeld bin ich direkt betroffen von dem in letzter Zeit stark angestiegenen Verkehr auf der B7 mit all seinen negativen Auswirkungen. Erschwerend kommt zurzeit zusätzlich noch die Sperrung der B 480 Altenbüren/ Olsberg hinzu, welche den laufenden Verkehr um ein Vielfaches erhöht hat. In meinem Haushalt leben 2 schulpflichtige Kinder. Diese besuchen die Grundschule in Bigge. Zur Bushaltestelle müssen sie die B7 überqueren, um ins Wiesengrund zu gelangen. Die Haltestelle an der B7 ist keine Option, da hier zu viel Verkehr fährt und sich niemand an die Geschwindigkeit hält! Das Überqueren der Straße ist sehr erschwerlich und für die Kinder alleine nicht möglich, da es keine Phasen gibt an den kein Auto fährt. Und sie sicher über die Straße kommen. Auch wenn die Kinder nachmittags ins Dorf wollen müssen sie regelmäßig begleitet werden, auch hier fahren viele einfach zu schnell und es ist selten eine ruhige Phase, um sicher die Straße zu überqueren. Da der Sportplatz in unserer Straße liegt, ist es auch erschwerlich für Kinder aus dem Dorf dort sicher hin zu gelangen. Daher freue ich mich über die für uns Anwohner positiven Ergebnisse der Lärmschutzmessung.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ich erkläre mich mit den vorgeschlagenen Maßnahmen einverstanden, würde bezüglich des Tempolimits auf 30km vorschlagen – dieses Tempolimit nicht am Haus Nr. 2 enden zu lassen, sondern es fortzuführen bis zum Haus Nr. 14. Denn bekanntermaßen bringt eine Steigerung der Geschwindigkeit erneut vermehrt Lärmbelastung mit sich.	Zustimmung zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ergibt sich nicht aus den Karten zur Lärmbelastung, er wird daher bei der Einzelfallprüfung zur Anordnung von Tempo 30 beachtet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 16	02.05.2024	Als Anwohner des Sonnenecks Antfeld bin ich direkt betroffen von dem in letzter Zeit stark angestiegenen Verkehr auf der B7 mit all seinen negativen Auswirkungen. Erschwerend kommt zurzeit zusätzlich noch die Sperrung der B 480 Altenbüren/ Olsberg hinzu, welche den laufenden Verkehr um ein Vielfaches erhöht hat. In meinem Haushalt leben 2 schulpflichtige Kinder. Diese besuchen die Grundschule in Bigge. Zur Bushaltestelle müssen sie die B7 überqueren, um ins Wiesengrund zu gelangen. Die Haltestelle an der B7 ist keine Option, da hier zu viel Verkehr fährt und sich niemand an die Geschwindigkeit hält! Das Überqueren der Straße ist sehr erschwerlich und für die Kinder alleine nicht möglich, da es keine Phasen gibt an den kein Auto fährt. Und sie sicher über die Straße kommen. Auch wenn die Kinder nachmittags ins Dorf wollen müssen sie regelmäßig begleitet werden, auch hier fahren viele einfach zu schnell und es ist selten eine ruhige Phase, um sicher die Straße zu überqueren. Da der Sportplatz in unserer Straße liegt, ist es auch erschwerlich für Kinder aus dem Dorf dort sicher hin zu gelangen. Daher freue ich mich über die für uns Anwohner positiven Ergebnisse der Lärmschutzmessung.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ich erkläre mich mit den vorgeschlagenen Maßnahmen einverstanden, würde bezüglich des Tempolimits auf 30km vorschlagen – dieses Tempolimit nicht am Haus Nr. 2 enden zu lassen, sondern es fortzuführen bis zum Haus Nr. 14. Denn bekanntermaßen bringt eine Steigerung der Geschwindigkeit erneut vermehrt Lärmbelastung mit sich.	Zustimmung zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ergibt sich nicht aus den Karten zur Lärmbelastung, er wird daher bei der Einzelfallprüfung zur Anordnung von Tempo 30 beachtet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 17	02.05.2024	Wir freuen uns sehr über die Maßnahmenvorschläge zur Reduzierung des Lärms auf unserem Abschnitt der B7. Der Lärm beeinträchtigt maßgeblich unser Leben bei Tag und	Zustimmung zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		Nacht. Durch die gemachten Vorschläge könnte tatsächlich der Lärm etwas abklingen und die Raserei auf diesem Abschnitt reduziert werden. Die Position des Dialog-Displays würden wir jedoch gerne im Bereich der Bushaltestelle sehen, da dort das Überqueren durch Raser teilweise sehr gefährlich ist.		
			Der Hinweis kann bei der abschließenden Festlegung des Standorts beachtet werden. Bei Einsatz eines mobilen Dialogdisplays könnten beide Standorte bedient werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 18	02.05.2024	Wir stimmen den Vorschlägen absolut zu. Es muss dringend etwas passieren. Wir sind 24/7 vom überhöhten Lärmpegel belastet. Ich selbst schlafe nachts bei geschlossenen Fenstern mit Ohrstöpseln. Nicht ein LKW hält sich ab Dämmerung an die vorgeschriebenen 50km/h. Weder Straße hoch noch runter. Selbst eine Unterhaltung in normaler Lautstärke ist auf unserer Terrasse selten möglich. Diese Dauerbeschallung senkt enorm unsere Lebensqualität.	Zustimmung zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 19	30.04.2024	1. Allgemeine Situation Die Zahlen aus der Straßenverkehrszählung können nur veraltet sein und nicht den Tatsachen entsprechen. Allein durch die Schließung des Rinkental auf Grund der Sanierung der Fahrbahndecke und des Kanalsystems in Altenbüren, ist ein vermehrtes Verkehrsaufkommen auf der B7 zwischen Altenbüren und dem Zubringer zur Autobahn (B480) zwischen Antfeld und Nuttlar zu verzeichnen. Zur Zeit ist es den Anwohnern der B7 in Antfeld durch das vermehrte Verkehrsaufkommen nur sehr schwer möglich von ihrem Grundstück die B7 zu befahren.	Zur Kenntnis genommen. Die Wirkung von zeitlich befristeten Umleitungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		2. Der Bereich Pfarramt Antfeld bis Kreuzung Oberdorf – B7 Der vorgenannte Bereich fehlt mir im LAP komplett. Durch den nahenden Ortsausgang in Richtung Brilon beschleunigen die Fahrzeuge ob PKW, Motorrad oder LKW schon im Bereich „Fresenhügel“ (Zufahrt zum Pfarrheim Antfeld von der B7 kommend) um die von dort aus schon zu sehende Ampelanlage die meistgrün anzeigt möglichst schnell ohne Bremsen zu müssen zu überqueren. Die hierbei gefahrenen Geschwindigkeiten liegen deutlich über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h.	Der Abschnitt wird im LAP als sehr hoch belasteter Abschnitt ausführlich behandelt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		3. Ampelanlage Auch Fahrzeuge, die aus Richtung Brilon nach Antfeld kommen, fahren trotz Reduzierung der Geschwindigkeit von erlaubten 100 auf 70 und dann vor der Ampel auf 50km/h, viel zu schnell in den Bereich des Ortsschildes ein. Ein sehr deutliches Indiz für die hohen Geschwindigkeit im Bereich der Ampelanlage von Antfeld ist das oftmalige Überfahren der roten Ampel auf der B 7 fahrend in beide Richtungen. Zum Glück ist es auf Grund dieser Tatsache noch nicht zu schweren Verkehrsunfällen gekommen, was aber bei der momentanen Situation leider nur eine Frage der Zeit bleiben dürfte. Jeder Ortskundige weiß um diese Situation und vermeidet es tunlichst, sich auf eine grüne Ampel beim Anfahren aus der Oberdorfstraße oder des Schieferberg kommend, zu verlassen. Der Lärmpegel durch die Reibung der Reifen auf dem Asphalt bei den hohen gefahrenen Geschwindigkeiten ist deutlich zu laut und eine starke Belastung nicht nur für die direkten Anwohner dieses Bereiches.	Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Zuständigkeit für die Geschwindigkeitsüberwachung liegt beim HSK.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		4. Der Lärmpegel Der wohl höchste zu messende Lärmpegel im Bereich des LAP wird in diesem gar nicht aufgeführt. Fließender Verkehr sollte in der Regel leiser sein als Stop und go vor einer	Die Lärmberechnungen entsprechen den gesetzlichen Vorschriften. Es handelt sich dabei nicht Spitzenpegel, sondern um eine	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		Ampel oder anderen Hindernisse. Der von mir gemessene Lärmpegel beim fließenden Straßenverkehr circa 100 Meter hinter der Ampelkreuzung Fahrtrichtung Nuttlar beträgt 85 Dezibel. Der Geräuschpegel beim Anfahren vor der Ampel in Richtung Brilon liegt noch weit höher. Auch der beginnende Bürgersteig vor der Ampel in Richtung Ortsausgang auf der rechten Seite trägt zu erhöhter Lärmbelästigung bei. Der Bordstein ragt mit einem Mal zirka 70 cm in die Fahrbahn und bildet so ein Hindernis, welches mit den Rädern der rechten Fahrzeugseite, gerade von Lastkraftwagen touchiert oder überfahren wird. Dabei wird der anfahrende und fließende Verkehrslärm um ein Vielfaches überschritten. Leider ist dies kein Einzelfall, was an den Spuren der Bordsteinkante zu erkennen ist. Besonders schlimm ist dies, wenn leere LKW den Bordstein treten und deren Container, Bracken oder leichte Ladung im oder auf der Ladefläche anschlagen. Von der Belästigung der stehenden Fahrzeuge mit viel zu lauter Musik, Freisprechanlagen, bei denen man jedes Wort verstehen kann, Abgasanlagen der Fahrzeuge, die beim runter Schalten sich anhören, als hätten sie Fehlzündungen und Abgasanlagen mit Klappenteuerung reden wir gar nicht erst. Besonders störend sind die nächtlich gefahrenen Geschwindigkeiten, wenn vor der Ampelanlage ein Gang runter geschaltet wird, um noch schneller über die Kreuzung zu fahren oder von sehr hoher Geschwindigkeit doch besser die Geschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaft, ein wenig zu reduzieren.	Mittelungspegel über alle Tage eines Jahres.	
		5. Der Schallschutzwall zum Ochsenberg – Schieferberg Durch die Böschung oder den Wall an der B7 in Richtung Ochsenberg-Schieferberg wird der Geräuschpegel etwas gemindert und nach oben geleitet, praktisch über die Häuser hinweg und nimmt einen gewissen Teil der Lärmbelästigung von den Anwohnern des Ochsenberges beziehungsweise Schieferberges. Leider wird aber der Lärm wie in einer Welle nach oben und zurück, direkt gegen die Häuser an der B7 geleitet und zurück über, beziehungsweise in das Dorf. Den Verkehr auf der B7 kann man selbst im Himmelreich (Straße in Antfeld und am weitesten von der B7 entfernt) deutlich wahrnehmen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Abschließend möchte ich sagen das eine wirkliche Entlastung der Anwohner und Bewohner der B7 in Antfeld nur mit der B7n gelingen kann. Verhinderung von Verkehrslärm, Emission durch Staub und Lärm, damit verbundene Lebensqualität beim Erholen vom Alltag und der Arbeit müssen an erster Stelle beim Bund, Land, Kreis und Stadt stehen. Nicht immer nur den Tier und Artenschutz in den Vordergrund setzten, sondern dem Menschen ein besonderes Augenmerk schenken und diesen in die Planung und die Umsetzung von Konzepten wie in Ihrem LAP mit einbeziehen, vor allem aber schützen wäre Strebens und wünschenswert.	Die Maßnahme ist im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 20	02.05.2024	Wir sind froh, dass nun etwas gegen den Lärm unternommen wird. Wir wohnen seit Jahrzehnten hier und es war nie so laut wie heute. Mein Mann nimmt sein Hörgerät raus, wenn er auf dem Balkon sitzt, weil es ihm einfach zu laut ist. Die Autos und LKWs fahren mit einem wahnsinnigen Tempo über die B7 und der LKW Verkehr hat überdimensional zugenommen seit Öffnung der A46 bis Olsberg. Im Schlafzimmer denkt man, der LKW fährt nachts direkt durchs Zimmer. Auf dem Balkon ist eine Unterhaltung unmöglich und Ruhe bei der Gartenarbeit kenne ich nur von früher. Wir finden den ausgearbeiteten Lärmaktionsplan soweit ganz gut, haben aber folgende Vorschläge für den Bereich Sonneneck/B7:	Zustimmung zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		Zwei dauerhaft installierte Dialogdisplays, in beide Richtungen einmal Richtung Bestwig kurz nach der Kurve bei den beiden Häusern einmal Richtung Antfeld kurz vor den Bushaltestellen bei der Ausfahrt aus dem Sonneneck.	Der Hinweis kann bei der abschließenden Festlegung des Standorts beachtet werden. Bei Einsatz eines mobilen Dialogdisplays könnten beide Standorte bedient werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Alternativ einen dauerhaft installierten Blitzer der in beide Richtungen blitzt zwischen Bundesstraße 2 und 12.	Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Zuständigkeit für die Geschwindigkeitsüberwachung liegt beim HSK.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf der gesamten Strecke zwischen den beiden Ausfahrten Sonneneck wegen Lärm und dann ist es sicherer für uns beim Rausfahren.	Die Maßnahme ist im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Überholverbot auf der gesamten Strecke zwischen den beiden Ausfahrten Sonneneck wegen Lärm und dann ist es sicherer für uns beim Rausfahren.	Verbesserung der Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Versetzung des Ortseingangsschildes vor die Bushaltestellen/Ausfahrt Sonneneck wegen höheren Bußgeldern innerorts verbunden mit fest installierten Blitzer oder regelmäßige (2x monatlich) Aufstellung des Blitzeranhängers.	Die Versetzung der Ortstafel aus Lärmschutzgründen ist nicht zulässig. Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Zuständigkeit für die Geschwindigkeitsüberwachung liegt beim HSK.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Lärmschutzwall für den Bereich Sonneneck: Wir würden für einen Lärmschutzwall auch einen Teil unseres Gartens abgeben und viele unserer Nachbarn würden das auch machen und haben sich so geäußert, da der Garten steil ist und nur mit Rasen bepflanzt ist.	Durch die Topografie bringt ein Lärmschutzwall keine (ausreichende) Wirkung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Höhere Mautkosten/ oder Fahrverbote für LKW die keine Lieferungen/Standort im Umkreis von 70 km haben und die B7 als Transitstrecke/Abkürzstrecke benutzen.	Das ist eine bundesrechtliche Angelegenheit, auf die der Lärmaktionsplan keinen Einfluss hat.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die ausgearbeitete Maßnahme einer neuen Asphalttschicht sehen wir kritisch und wäre mit sehr hohen Kosten verbunden, denn andere Maßnahmen wie Temporeduzierungen sind ohne große Kosten umzusetzen. Außerdem ist die lärmmindernde Wirkung einer neuen Asphalttschicht nicht von Dauer und der Lärm nimmt stetig wieder zu. Zudem ist die Wirkung auch von den Reifen abhängig und gerade osteuropäische LKW haben nicht die Reifenstandarts wie in Deutschland.	Der lärmmindernde Asphalt wird bei einer notwendigen Fahrbahnsanierung eingebaut, erzeugt also keine Mehrkosten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die ausgearbeitete Maßnahme einer gesicherten Querungsstelle sollte nicht direkt bei den Bushaltestelle sein wegen Ausfahrt Sonneneck	Der genaue Standort wird im weiteren Planungsverfahren festgelegt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 21	30.04.2024	1. Allgemein Zunächst weisen wir darauf hin, dass durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW) für die Berechnung der Zahlen lediglich die Verkehrsmengen aus 2015 für das Jahr 2019 hochgerechnet werden konnten. Die turnusgemäße Straßenverkehrszählung 2020 ist pandemiegemäß ausgefallen. Die nächste Erfassung von Verkehrsdaten wird erst wieder im Jahre 2025 angestrebt. Diese Ergebnisse dienen dann wiederum als Grundlage für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes, 5.	Eine Verdoppelung/ Halbierung der Kfz-Verkehrsmenge bedeutet +/-3 dB(A). Zum einen bewegen sich die Verkehrsveränderungen nicht in diesem Rahmen, und zum anderen, würde sie den Lärmaktionsplan kaum beeinflussen, da die Problemlage besteht und Maßnahmen zu ergreifen sind.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffent-lichkeit	Eingangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		Runde, im Jahr 2029. Somit liegen dem Entwurf des LAP, 4. Runde, veraltete Zahlen zugrunde. Unseres Erachtens haben der Verkehr, und besonders der LKW-Verkehr, in den Jahren seit 2015 bzw. 2019, auch nach der Eröffnung des Streckenabschnittes der A46 bis hinter Bestwig-Nuttlar am 18.11.2019, deutlich zugenommen. Darüber hinaus wird auf die erneute Schließung des Rinkentales in Altenbüren, die bis Herbst 2024 andauern soll, verwiesen. Dieses bedeutet, dass in den nächsten Monaten noch mehr Fahrzeuge als bisher die B7 bis zum Abzweig B480 nutzen werden.		
		2. Umsetzung von Maßnahmen Für den CDU-Ortsverband Antfeld steht fest, dass zur Reduzierung der Belastung durch Verkehrslärm und der Gefahren durch das hohe Verkehrsaufkommen allgemein die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen umgesetzt werden sollten. "B7 Bundesstraße, Bahnstrecke bis Einmündung "Sonneck" Beschilderung "Achtung Radfahrer queren" in Fahrtrichtung Antfeld, westlich der Bahnunterführung. Auf der südlichen Seite mündet ein Weg auf die B7, der von Radfahrern genutzt wird. Auf der gegenüberliegenden Seite der B7 ist das Schild "Achtung Radfahrer queren" bereits angebracht und sollte auch nach dem Ende der Baumaßnahmen am Radweg dort stehen bleiben.	Die Maßnahme wird als Einzelfallprüfung in den Maßnahmenkatalog übernommen	Änderung des Lärmaktionsplans.
		Versetzung der Ortstafel von der "Bundesstraße", Abzweig "Franz-Hoffmeister Straße" bis vor das Haus "Bundesstraße 2", von Nuttlar kommend. Durch die Maßnahme wird eine höhere Akzeptanz auf Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h erzielt.	Die Versetzung der Ortstafel aus Lärmschutzgründen ist nicht zulässig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Gesicherte Querungsstelle zur Erschließung der Bushaltestelle Antfeld-Siedlung in Form eines Fußgängerüberweges (FGÜ), auch Zebrastreifen genannt (innerhalb der geschlossenen Ortschaft wäre es bei vorheriger Versetzung der Ortstafel möglich). Die Überquerung der R7 auf beiden Seiten (Abzweige "Wiesengrund" und "Sonneck (Westseite)") ist aufgrund der hohen Anzahl an Fahrzeugen, besonders an LKW, und der gefahrenen Geschwindigkeiten sehr gefährlich. Ist ein FGÜ nicht umsetzbar, sollte auf beiden Seiten der B7 die Beschilderung "Achtung Fußgänger queren" erfolgen.	Die Maßnahme ist im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		"B7 Bundesstraße, Ortseingang Antfeld bis "Zum Schieferberg" Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h hinter dem Abzweig "Sonneck (Ostseite)" bis zum Abzweig "Zum Schieferberg"	Die Maßnahme ist im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Der Ausbau des Knotenpunktes "B7/Sonneck (Ostseite)" als Kreuzung unter Einbeziehung der Straße "Dorfweise" und der Anlage eines lichtsignalgeregelten Übergangs zugunsten des Fußverkehrs und der Radverkehrsführung ist schnellstmöglich umzusetzen.	Die Maßnahme ist im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Dialog-Displays zur Unterstützung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sollten in den v.g. Bereichen an noch festzulegenden Stellen angebracht werden.	Die Maßnahme ist im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		3. Weitere Maßnahmenvorschläge - Installation einer neuen Ampelanlage, durch die Rotlichtverstöße registriert und geahndet werden. Neben den Geschwindigkeitsüberschreitungen sind beidseitig häufig Rotlichtverstöße festzustellen. Aus der Bevölkerung und auch seitens des CDU-Ortsverbandes Antfeld wurde schon lange auf den Gefahrenpunkt hingewiesen und die Installation einer entsprechenden Ampelanlage gefordert. - Installation einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage Aus der Bevölkerung und auch seitens des CDU-Ortsverbandes wurde mehrmals die Installation gefordert. Die teilstationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage (Trailer) wurde aus unserer Sicht seit Herbst 2021 zu selten aufgestellt. Der CDU-Ortsverband Antfeld bittet die Stadt Olsberg, die Umsetzung der Maßnahmen mit den zuständigen Behörden (Ampelanlage: Straßen.NRW / stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage: Hochsauerlandkreis) voranzutreiben.	Die Verbesserung der Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplanes. Die Zuständigkeit für die Verkehrsüberwachung liegt beim HSK. Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Zuständigkeit für die Geschwindigkeitsüberwachung liegt beim HSK. Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		4. Neubau der B7n Als wichtigste Maßnahme zur Lärm- und Gefahrenreduzierung wird der Neubau der B7n gesehen. Lt. Aussage von Straßen.NRW im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Trassenfindung der B7n zwischen Nuttlar und Brilon (Bürgerdialog/politischer Begleitkreis) in den Jahren 2021 bis 2023 werde die Ortsdurchfahrt in Antfeld nach erfolgtem Neubau der B7n um ca. 85 % entlastet. Der CDU-Ortsverband Antfeld fordert daher, dass sich alle beteiligten Akteure von Bund, Land und Kommunen sowie die Fachbehörden mit Nachdruck für eine zügige Durchführung der weiteren Planungsverfahren einsetzen. Die Situation auf der B7 ist unerträglich und nicht mehr hinzunehmen. Es geht um das Wohl der Antfelder Bevölkerung und besonders unserer Kinder. Auf der gesamten Strecke liegen 3 Bushaltestellen. Muss denn erst etwas passieren, damit Maßnahmen ergriffen werden?	Die Maßnahme ist im Lärmaktionsplan enthalten. Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 22	29.04.2024	1. Allgemein Dem Entwurf des LAP, 4. Runde, liegen veraltete Zahlen zugrunde. Für die Berechnung der Zahlen durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW) werden die Verkehrsmengen aus dem Jahr 2011/15 für das Jahr 2019 hochgerechnet. Die turnusgemäße Straßenverkehrszählung 2020 ist pandemiemäßig ausgefallen. Die nächste Erfassung von Verkehrsdaten wird erst wieder im Jahre 2025 angestrebt. Diese Ergebnisse dienen dann wiederum als Grundlage für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes, 5. Runde, im Jahr 2029. Unseres Erachtens haben der Verkehr, und besonders der LKW-Verkehr, in den Jahren seit 2015 bzw. 2019, auch nach der Eröffnung des Streckenabschnittes der A46 bis hinter Bestwig-Nuttlar am 18.11.2019, deutlich zugenommen. Das gilt ebenso für den Abschnitt der B480 von Olsberg nach Winterberg. Eine aktuelle Verkehrszählung würde diesen Abschnitt in die Betrachtung mit einfließen lassen, da die Grenzwerte zwischenzeitlich überschritten werden. Darüber hinaus wird auf die erneute Schließung des Rinkentales in Altenbüren, die bis Herbst 2024 andauern soll, verwiesen. Dieses bedeutet, dass in den nächsten Monaten noch mehr Fahrzeuge als bisher die B7 bis zum Abzweig B480 nutzen werden.	Eine Verdoppelung/ Halbierung der Kfz-Verkehrsmenge bedeutet +/-3 dB(A). Zum einen bewegen sich die Verkehrsveränderungen nicht in diesem Rahmen, und zum anderen, würde sie den Lärmaktionsplan kaum beeinflussen, da die Problemlage besteht und Maßnahmen zu ergreifen sind.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffent-lichkeit	Eingangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		2. Maßnahmen Zur Reduzierung der Belastung durch Verkehrslärm und den Gefahren durch das hohe Verkehrsaufkommen allgemein sollten folgende Maßnahmen schnellstmöglich umgesetzt werden, bzw. deren Umsetzung mit den zuständigen Behörden vorangetrieben werden: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h beginnend von der Unterführung unter der Schienenstrecke (Westseite) bis vor die Bushaltestelle Antfeld Siedlung. Dies würde eine Reduzierung der Lärmbelästigung von - 2,8 dB(A) zur Folge haben.	Die Maßnahme ist im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Anbringung eines Dialogdisplays in Richtung Antfeld Höhe Wiesengrund Nr. 18 zur Unterstützung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (je nach Umsetzung der aufgeführten Maßnahmen auch an anderer Stelle möglich und sinnvoll).	Die Maßnahme ist im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Sichere Querungshilfe im Bereich der Bushaltestelle Antfeld-Siedlung. Ist eine sichere Querungsanlage nicht umsetzbar, Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h im Umfeld des Haltestellenbereichs oder eine Beschilderung auf beiden Seiten "Achtung Fußgänger queren".	Die Maßnahme ist im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Einmündung Sonneneck (Ost) und Straße Zum Schieferberg.	Die Maßnahme ist im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Als wichtigste und effektivste Maßnahme sehen wir die Versetzung der Ortstafel von der "Bundesstraße", Abzweig "Franz-Hoffmeister-Straße" bis vor das Haus "Bundesstraße 2, von Nuttlar kommend.	Die Versetzung der Ortstafel aus Lärmschutzgründen ist nicht zulässig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Wir sehen es als zwingend notwendig an, dass sich alle Ebenen - Bund, Land und Kommunen sowie die Fachbehörden, weiterhin mit Nachdruck für den Bau der B7n einsetzen. Diese Planung darf nicht als Argument herangeführt werden, das die vorstehenden Maßnahmen bis zum Bau der B7n nicht umgesetzt werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 23	22.04.2024	Ich begrüße, dass die Stadt Olsberg einen Lärmaktionsplan aufstellt und damit dazu beiträgt, dass die Lebensqualität sich in Antfeld durch verschiedene Maßnahmen verbessert. Es ist zu erkennen, dass vor allem die Häuser direkt an der B7 sehr hohe Lärmpegel haben. Aber auch alle anderen Häuser, sei es unterhalb oder oberhalb, näher oder etwas weiter weg von der B7 haben Lärmpegel in kritischen Bereichen die zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen können. Deswegen sollten Maßnahmen beschlossen werden, die möglichst schnell umzusetzen sind. Zunächst möchte ich zu den ausgearbeiteten Maßnahmen in dem untenstehenden Bereich Stellung nehmen und eigene Maßnahme-Vorschläge abgeben, da ich in diesem Bereich wohne und die Verkehrssituation dort sehr gut kenne. 	Zustimmung zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffent-lichkeit	Eingangs-datum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		Der Bereich der B7 zwischen den beiden Ausfahrsmöglichkeiten „Sonneneck“ verleitet viele Verkehrsteilnehmer die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu erhöhen und Überholvorgänge zu starten. Dies ist vermutlich dem geraden Streckenverlauf zuzuschreiben. 1. Ein dauerhaftes Dialog-Display in diesem Bereich (sh. Foto unten) nach der Kurve in Richtung „Bestwig“. Zur Unterstützung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit würde dort ein dauerhaftes Dialog-Display zu einer angemessenen Fahrweise der Verkehrsteilnehmer „ortsauwärts“ führen und hätte den positiven Effekt einer reduzierten Lärmbelastung vor allem für die Häuser „Bundesstraße 12/14“. Auch die Lärmbelastung im Sonneneck würde sich hiermit reduzieren, denn als Anwohnerin im Sonneneck konnte ich schon erleben, wie gut sich ein Dialog-Display auf das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer auswirkt und wie sich der Lärm dadurch spürbar reduzierte. (Es wurde in der Vergangenheit 2x vom Dorfverein Antfeld, leider nur zeitlich begrenzt, ein Dialog-Display bei „Bundesstraße 2 /Bushaltestellen“ aufgestellt) 	Der Hinweis kann bei der abschließenden Festlegung des Standorts beachtet werden. Bei Einsatz eines mobilen Dialogdisplays könnten beide Standorte bedient werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		2. Die Fahrstreifenbegrenzung (Mittellinie) von „Bundesstraße 12/14“ durchziehen bis zu „Bundesstraße 2 / Bushaltestellen“ damit es nicht mehr zu Überholvorgängen kommt. Dies führt zu: a) einer Reduzierung des Lärms durch Überholmanöver (Aufheulen des Motors beim Beschleunigung durch PKW und Motorrad) b) mehr Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer vor allem im Bereich Bushaltestellen / Ausfahrt „Sonneneck“ Folgende Verkehrssituation konnte ich schon vom Balkon aus beobachten: Ein Auto welches direkt nach der Kurve Richtung Bestwig (in dem Bereich sh. Foto oben) zum Überholen ansetzte, sah nicht das einbiegende Fahrzeug aus „Sonneneck“/Bushaltestellen welches in Richtung Antfeld fuhr. Nur durch erhebliches Abbremsen beider Fahrzeuge konnte ein Zusammenstoß verhindert werden. Diese Situation kann sich jederzeit wiederholen und zeigt das Sicherheitsrisiko in diesem Bereich. Mit dem o.g. Überholverbot könnte die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer der B7 gewährleistet werden.	Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.
		3. Ein dauerhaftes Dialog-Display kurz vor den Bushaltestellen Richtung „Antfeld“.	Der Hinweis kann bei der abschließenden Festlegung des Standorts beachtet werden. Bei Einsatz eines mobilen Dialogdisplays könnten beide Standorte bedient werden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		 Zur Unterstützung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit würde dort ein dauerhaftes Dialog-Display zu einer angemessenen Fahrweise der Verkehrsteilnehmer „ortsauswärts“ führen und hätte den positiven Effekt einer reduzierten Lärmbelastung vor allem für das Haus „Bundesstraße 2“. Auch die Lärmbelastung im Sonneneck würde sich reduzieren (sh. oben) 4. Ein Dialog-Display Höhe „Wiesengrund 18“ könnte zusätzlich aufgestellt werden, um den Verkehr zu beruhigen, allerdings würde ich ein Dialog-Display kurz vor den Bushaltestellen aus o.g. Gründen und der mehrfachen Wirkung favorisieren. 5. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h von „Bundesstraße 2“ bis einschließlich „Bundesstraße 12/14“. Dies würde zu einer erheblichen und spürbaren Lärminderung an den drei hoch belasteten Häusern führen. (Bundesstraße 2,12,14) Ebenso würde sich dadurch auch die Lärmbelastung der Häuser im „Sonneneck“ reduzieren. Da die Häuser im „Sonneneck“ ihre Balkone und Gärten zur B7 / Südseite haben würde sich die Lebensqualität der Anwohner auch im Außenbereich deutlich steigern und einen positiven Effekt auf die Gesundheit haben. Die Ausfahrt „Sonneneck“ ist zudem sehr steil im Winkel und ein abbiegendes Fahrzeug in Richtung Bestwig muss beim Abbiegevorgang zwei Fahrstreifen befahren. Dort ergeben sich regelmäßig gefährliche Situationen für alle Verkehrsteilnehmer. Eine Reduzierung auf 30 km/h ist hier ebenfalls aus Gründen der Sicherheit geboten. Zusammenfassend kann eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h das Lärmproblem und die Sicherheitsproblematik für Verkehrsteilnehmer und Anwohner lösen. Das Tempolimit auf 30 km/h an Bundesstraßen ist zulässig, wenn die verkehrsbedingte Lärmbelastung über dem ortsüblichen Niveau liegt und die Richtwerte überschritten werden. Die Häuser „Bundesstraße 2/12/14“ sind mit über 70dB(A)/tags und über 60dB(A)/nachts so hohen Lärmpegeln ausgesetzt, dass nicht nur die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung sondern darüber hinaus auch die Orientierungswerte in Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten werden. Diese dienen den Gerichten zur Abschätzung, ob eine Lärmbelastung vorliegt. Die Rechtsgrundlage für straßenverkehrsrechtliche Anordnung zu einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ergibt sich aus § 45 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 Satz 1 und 3 StVO. Danach können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken (§ 45 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3 StVO).	Die Maßnahme ist im Lärmaktionsplan enthalten. Der Hinweis kann bei der abschließenden Festlegung des Standorts beachtet werden. Die B 7 liegt auf dem Abschnitt im Außenbereich. Die Anordnung von Vz 30 km/h ist dort nicht zulässig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		Dabei sind Verkehrszeichen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist (§ 45 Abs. 9 Satz 1 StVO); Beschränkungen des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der jeweils zu schützenden Rechtsgüter - hier also des Lärmschutzes - erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO). Diese Anordnungsvoraussetzungen für Tempo 30 liegen demnach hier in Antfeld vor und sollten auch umgesetzt werden. Die hohen Lärmwerte zeigen die Dringlichkeit auf ein Handeln der zuständigen Behörden. Eine Reduzierung auf 30 km/h beginnend ab „Bundesstraße 2“ bis einschließlich „Bundesstraße 14“ würde auch eine Reduzierung der Überschreitung der nächtlichen Grenzwerte der Häuser „Sonneneck“ bewirken und hätte dort ebenso positive Effekte auf die Lärmbeeinträchtigung der sensiblen Nachtstunden. In Summe würden sehr viele Bewohner in diesem Bereich mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h einen lärmmindernden Effekt erleben, verbunden mit mehr Lebensqualität und Gesundheitsschutz.		
		Bei Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h könnten die Dialog-Displays in diesem Bereich die Verkehrsteilnehmer bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unterstützen. Sollte sich allerdings nach einer gewissen Eingewöhnungsphase (evtl. 6-12 Monate) durch Auswertung der Dialog-Displays zeigen, dass Tempo 30 von der Mehrheit der Fahrzeuge nicht eingehalten wird, und somit der lärmmindernde Effekt nicht erzielt werden, empfehle ich, die Dialog-Displays gegen stationäre Blitzer auszutauschen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		6. Eine gesicherte Querungsstelle zur Erschließung der Bushaltestelle Antfeld Siedlung finde ich gut, sollte aber die anderen Maßnahmen (30 km/h / Dialog-Display) nicht ersetzen. Außerdem könnte es zu örtlich bedingten Schwierigkeiten beim Bau einer gesicherten Querungsstelle kommen. (Straße zu schmal / Ausfahrt „Sonneneck“ berücksichtigen). Somit sollte diese Maßnahme langfristig angestrebt und geprüft werden, führt aber kurzfristig zu keiner Verbesserung der Lärmsituation wie o.g. andere Maßnahmen.	Die Maßnahme ist im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		7. Die Reduzierung nach der Bahnschienenbrücke von Tempo 70 km/h auf 50 km/h begrüße ich für den Bereich Wiesengrund. Diese Maßnahme würde dort zu einer Lärmreduzierung führen.	Die Maßnahme ist im Lärmaktionsplan enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		8. Eine lärmmindernde Asphaltdeckschicht wäre im Verhältnis zu Tempo 30 km/h und Dialog-Display sehr teuer und nicht das mildeste Mittel, um den Lärm zu reduzieren und somit nicht verhältnismäßig. Auch steht dann in Frage, ob alleine die Asphaltdeckschicht den gleichen Effekt einer Lärmreduzierung hätte, wie die oben erwähnten Maßnahmen. Zudem sind die Maßnahmen (Tempo 30 und Dialog-Displays) wesentlich schneller umzusetzen als eine neue Asphaltdeckschicht.	Der lärmmindernde Asphalt wird bei einer notwendigen Fahrbahnsanierung eingebaut, erzeugt also keine Mehrkosten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		9. Auch die Überprüfung auf 70 km/h nach Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht sehe ich für den Bereich Bushaltestelle/Bundesstraße 2 bis Ortsschild Antfeld sehr kritisch.	Sofern eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen vorgenommen wird, ist die Lage	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
		Schon alleine die Bushaltestellen, die Ausfahrten Sonneneck und die drei Häuser direkt an der B7 mit Einbiege- und Abbiegesituationen zeigen innerörtliche Verhältnisse und erfordern hier aus sicherheitstechnischen Gründen mindestens eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.	durch die Stadt Olsberg (Straßenverkehrsbehörde) neu zu bewerten und neu zu entscheiden, wenn durch den Einbau einer lärmmindernden Asphaltdecke die Lärmbelastung reduziert wird.	
Beteiligung 24	02.05.2024	Es sollte der Bereich ab Bundesstraße 2 bis Bundesstraße 14 und weiter bis zur Einmündung Sonneneck in der Kurve auf Tempo 30 reduziert und angeordnet werden. Auch wenn wir außerhalb geschlossener Ortschaft sind, bewirkt diese Maßnahme vor allem für die Anwohner Bundesstraße 2, 12 und 14, sowie für alle Anwohner vom Sonneneck eine Lärminderung und dient auch der Minderung der Gefahrenlage in diesem Bereich. (in der Kurve für Fußgänger/Kinder aus dem Dorf über die B7 zum Sonneneck/Sportplatz ist sehr gefährlich und die neue Ortsanbindung ist noch lange nicht gebaut)	Die B 7 liegt auf dem Abschnitt im Außenbereich. Die Anordnung von Vzul 30 km/h ist dort nicht zulässig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ein Verweis im Lärmaktionsplan auf Schallschutzfenster von Straßen NRW für Bundesstraße 12 und 14 reicht hier nicht aus. (sh. aktuelle Rechtsprechungen indem der Schutz der Bevölkerung vor Lärm sehr hoch bewertet wird)	Der Lärmaktionsplan enthält einen ganzen Strauß von Maßnahmen. Der Hinweis ist ergänzend zu verstehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Das Ortschild könnte aufgrund der innerörtlichen Verhältnisse auch versetzt werden bis vor Bundesstraße 2/Bushaltestellen. (Durch höhere Bußgelder innerorts könnte die zulässige Höchstgeschwindigkeit dann von mehr Verkehrsteilnehmern eingehalten werden als bisher. Dazu bedarf es dann auch, aufgrund der sowieso vorhandenen Geschwindigkeitsproblematik in dem Bereich, einer entsprechenden engmaschigen Kontrolle durch Blitzer)	Die örtlichen Verhältnisse lassen keine Versetzung der Ortstafel zu. Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Zuständigkeit für die Geschwindigkeitsüberwachung liegt beim HSK.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Zur Info: Die lärmtechnische Berechnung bei Straßen NRW für unser Haus hat im Jahr 2021 nach RLS-90 einen Beurteilungspegel ergeben von Tag 61 dB(A) und Nacht 55 dB(A).	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Anhang I.2

Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
1	Gemeindeverwaltung Willingen	02.04.2024	Waldecker Str. 12 34508 Willingen (Upland)	Die Gemeinde Willingen (Upland) hat von der Veröffentlichung des Planentwurfs des Lärmaktionsplans der Stadt Olsberg Stufe 4 Kenntnis genommen. Von uns wahrzunehmende öffentliche Belange werden nicht berührt. Anregungen werden daher nicht vorgebracht.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	Wald und Holz NRW Regionalforstamt Soest - Sauerland	18.04.2024	Am Markt 10 59602 Rüthen	Beim Lärmaktionsplan handelt es sich nicht um forstrechtliche Vorhaben und sehen seitens des Regionalforstamtes keine Grundlage zur Beteiligung mit dem Ergebnis, dass wir keine Stellungnahme abgeben werden. Sollte Wald dennoch betroffen (dies kam aus den Unterlagen nicht hervor) bitte ich um eine Info.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3	Stadt Brilon Fachbereich IV / Abteilung 61 Stadtplanung	02.04.2024	Strackestraße 2 59929 Brilon (Nebengebäude)	Seitens der Stadt Brilon werden zu o. g. Planung keine Anregungen vorgebracht.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
4	Bezirksregierung Arnsberg Dezernat 33	04.04.2024	Stiftstr. 53 59494 Soest	Aus Sicht der allgemeinen Landeskultur/Agrarstruktur und Landentwicklung bestehen gegen die o. g. Maßnahme keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
5	Bezirksregierung Arnsberg Dezernat 25	04.04.2024	Seibertzstraße 1 59821 Arnsberg	Aus verkehrlicher Sicht bestehen gegen den o.g. Lärmaktionsplan Bedenken. Bezüglich der für einige Straßen als mögliche Lösung vorgeschlagenen Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit bitte ich die nachfolgenden Ausführungen zu beachten: Aus Lärmaktionsplänen können sich straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ergeben. Allerdings enthält § 47 d Abs. 6 BImSchG keine selbständige Rechtsgrundlage, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen. Hierbei handelt es sich in Bezug auf straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen um die StVO. Grundsätzlich können Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Die Höchstgeschwindigkeit kann zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm reduziert werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. Die Umgebungslärm-Werte müssen erst nachgerechnet werden, bevor daraufhin straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen angeordnet werden können. Dies ist zudem auch deshalb erforderlich, weil im Straßenverkehrsrecht bzw. im Umweltrecht bislang unterschiedliche Berechnungsvorschriften bestehen, die nicht unmittelbar miteinander vergleichbar sind: · in der Lärmaktionsplanung: VBUS, · im Straßenbau und im Straßenverkehrsrecht: RLS 90. Die Geräuschimmissionen durch den Straßenverkehr sind bindend durch die RLS-90 zu berechnen. Danach sind die Lärmpegel mit den Immissionsgrenzwerten der BImSchV abzugleichen und die Überschreitung des Beurteilungspegels ist nachzuweisen. Da die Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 noch Gültigkeit haben, gelten noch die darin angegebenen Grenzwerte (in Kern-, Dorf- und Mischgebieten 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts). Zudem muss die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu einer wahrnehmbaren Lärmreduzierung führen. Bei der Würdigung, ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen, ist nicht nur auf die Höhe des Lärmpegels, sondern auf alle Umstände des	Zur Kenntnis genommen, entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan (wobei die aufgeführten Richtlinien nicht mehr korrekt sind). Zur Kenntnis genommen, entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentli- cher Belange		Eingangs- datum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
				Einzelfalls einzugehen. So ist detailliert nachzuweisen, dass es sich um Wohnnutzung handelt. Des Weiteren sind z.B. Angaben erforderlich, ob es ausschließlich an der der Straße zugewandten Gebäudeseite zu Überschreitungen der Richtwerte kommt. Diese können nachhaltiger durch Maßnahmen der Lärmsanierung verbessert werden. Zu prüfen ist u.a., ob im angesprochenen Bereich Lichtsignalanlagen vorhandenen sind und wie sich Geschwindigkeitsbegrenzungen auf die Koordinierung und den Verkehrsfluss auswirken würden. Nur unter Berücksichtigung der zuvor beispielhaft genannten Kriterien könnte die zuständige Verkehrsbehörde nach Beteiligung des Straßenbaulastträgers und der Polizei möglicher-weise die Beschränkung der zulässige Geschwindigkeit anordnen.		
6	Die Autobahn GmbH des Bundes	02.04.2024	Höflingerweg 1, 48153 Münster	Der LAP wurde seitens der Autobahn GmbH geprüft. Es besteht kein Be- darf an Korrekturen oder Ergänzungen. Eine Stellungnahme erübrigt sich daher in diesem Fall.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
7	Amprion GmbH Asset Management Bestandssicherung Leitungen	04.04.2024	Robert-Schuman- Straße 7, 44263 Dortmund	Im Planbereich der o. a. Maßnahme verlaufen keine Höchstspannungslei- tungen unseres Unternehmens. Wir gehen davon aus, dass Sie bezüglich weiterer Versorgungsleitungen die zuständigen Unternehmen beteiligt ha- ben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
8	Bundesamt für Infra- struktur, Umwelt- schutz und Dienst- leistungen der Bun- deswehr Referat Infra. I3	05.04.2024	Fontainengraben 200, 53123 Bonn	Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage werden Ver- teidigungsbelange nicht beeinträchtigt. Es bestehen daher zum angege- benen Vorhaben seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände. Das Gebiet wird unter anderem von der B 480, der B7 und K47 durchquert. Dies sind Straßen des Militärstraßengrundnetzes.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
9	Landwirtschaftskam- mer NRW	03.04.2024	Dünnefeldweg 13, 59872 Meschede	Aus landwirtschaftlicher Sicht bestehen keine Bedenken zum o.g. Entwurf des Lärmaktionsplans.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
10	Eisenbahn-Bundes- amt	03.04.2024	Werkstattstraße 102, 50733 Köln	Zu Ihrer Beteiligung möchte ich Ihnen mitteilen, dass gemäß § 47e Abs. 3 BlmSchG das EBA zuständige Behörde für die Erstellung der Lärmkarten an Schienenwegen des Bundes ist, zuständige Behörden für die Lärmak- tionsplanung sind entsprechend den Festlegungen des § 47e Abs. 1 BlmSchG die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behör- den. Die Lärmaktionsplanung gemäß § 47d Abs. 1 BlmSchG fällt daher entsprechend den gesetzlichen Regelungen in den alleinigen Zuständig- keitsbereich der nach Landesrecht zuständigen Behörden. Da eine Ein- bindung des EBA als Einvernehmensbehörde ebenfalls nicht gesetzlich geregelt ist, ist eine Mitwirkung des EBA an der Lärmaktionsplanung der Länder vom Gesetzgeber auch nicht vorgesehen. Das EBA ist im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung auch kein Träger öffentlicher Belange und führt selbst keine Planungen oder Baumaßnahmen durch. In dieser Hin- sicht ist Ihr Ansprechpartner im Bereich der Eisenbahnen des Bundes im Regelfall die DB Netz AG. Die Möglichkeiten der Gemeinden, im Rahmen der Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes tätig zu werden, sowie die Einschränkungen, die sich aus bundesgesetzlichen Regelungen ergeben, hat das EBA im Rahmen einer Stellungnahme zu den von den Ländern erarbeiteten LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung bereits dar- gelegt. Insofern erübrigt sich auch die Abgabe einer Stellungnahme des Eisenbahn -Bundesamtes zu einzelnen Lärmaktionsplänen der Länder.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
11	Eisenbahn-Bundesamt Referat 53: Umgebungslärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Geoinformation	05.04.2024	Heinemannstraße 6 53175 Bann	Vielen Dank für die Möglichkeit zur Beteiligung an der Lärmaktionsplanung (Runde 4) der Stadt Olsberg. Gemäß § 47e Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig für die Lärmkartierung von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes nach § 47c. Gemäß § 47c Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit § 47b Ziffer 4 BImSchG sind die Schienenwege zu kartieren, die mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen als Haupteisenbahnstrecke klassifiziert sind. Auf dem Gebiet der Stadt Olsberg befindet sich keine Haupteisenbahnstrecke gemäß der genannten Klassifizierung. Aus diesem Grund wurde kein Schienenweg in Olsberg durch das Eisenbahn-Bundesamt auf Grundlage der Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) kartiert. Ebenso entfällt damit eine Betrachtung im Rahmen der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes.	Zur Kenntnis genommen, entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
12	Thyssengas GmbH	16.04.2024	Emil-Moog-Platz 13 44137 Dortmund	Von dem zuvor genannten behördlichen Verfahren werden weder geplante noch vorhandene Anlagen unserer Gesellschaft betroffen. Unter der Voraussetzung, dass die Planungsgrenzen beibehalten werden, ist eine weitere Beteiligung an dem Verfahren nicht erforderlich.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
13	LWL – Archäologie für Westfalen Außenstelle Olpe	05.04.2024	In der Wüste 4 57462 Olpe	Gegen die o.g. Planung bestehen aus Sicht der Archäologischen Denkmalpflege keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
14	Vodafone West GmbH	26.04.2024	Ferdinand-Braun-Platz 1 40549 Düsseldorf	Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone-Gesellschaft(en) gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte geben Sie dabei immer unsere obenstehende Vorgangsnummer an. Sollten aus Ihrer Sicht Änderungen am Bestandsnetz der zuständigen Vodafone-Gesellschaft(en) notwendig werden, bitten wir um schnellstmögliche, schriftliche Kontaktaufnahme, mindestens jedoch drei Monate vor Baubeginn. Bitte beachten Sie, dass Umverlegungen an unserem Bestandsnetz nicht ohne schriftliche Genehmigungen erfolgen dürfen. Kosten für dadurch entstandene Stillstandszeiten werden von den Vodafone-Gesellschaft(en) nicht übernommen. Vor Baubeginn sind aktuelle Planunterlagen vom ausführenden Tiefbauunternehmen anzufordern. Unsere kostenlosen Planauskünfte sind erreichbar via Internet über die Seite: https://www.vodafone.de/immobilienwirtschaft/hilfe/planauskunft/index.html Dort kann man sich einmalig registrieren lassen und Planauskünfte einholen. Bitte beachten Sie: Es müssen aktuell immer zwei Planauskünfte für Bestandsnetz der Vodafone Deutschland GmbH und Vodafone GmbH / Vodafone West GmbH angefordert werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
15	Gemeinde Bestwig Bau- und Umweltamt	29.04.2024	Rathausplatz 1 59909 Bestwig	Nach Prüfung der Unterlagen stelle ich fest, dass von der Gemeinde Bestwig zum vorgelegten Planentwurf keine Bedenken oder Anregungen geltend gemacht werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
16	Landeskirchenamt BKD	02.05.2024	Postfach 10 10 51 33510 Bielefeld	Gegen die obengenannte Planung bestehen keine Bedenken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
17 Hochsauerlandkreis	02.05.2024	Am Rothaarsteig 1 59929 Brilon	FD 37 - Gesundheitsamt - SG 37/5 Infektions- und Umwelthygiene – Situation Die Stadt Olsberg hat im Zuge der Umsetzung der Anforderungen der EU-Umgebungs-lärm-Richtlinie und dem 5 47 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) Lärmkarten erstellen lassen, die die Belastung der in Olsberg betroffenen Bevölkerung durch Umgebungslärm aufzeigen. Als hauptsächliche Lärmquellen wurden dabei der Straßenverkehrslärm entlang der B7 von Gemeindegrenze Bestwig bis Gemeindegrenze Brilon sowie die 8480 von der Gemeindegrenze Bestwig bis Hauptstraße und 8480 Carlsauestraße bis Olsberger Straße identifiziert. Aus den Daten zur Lärmkartierung ergibt sich, dass in Olsberg ganztags 152 Personen mit Schallpegeln >60 dB(A) und nachts 174 Personen mit Schallpegeln >50 dB(A) durch Straßenverkehrslärm beeinträchtigt sind. Der Entwurf des Lärmaktionsplans legt für die betroffenen Bereiche Lärm-minderungsmaßnahmen fest. u.a. Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit, Erneuerungsbedarf der Fahrbahnoberfläche oder Förderung des ÖPNVS. Gesundheitliche Bewertung der Auswirkungen von Lärm Die ständige Einwirkung von Lärm löst je nach Dauer, Schallintensität und Frequenzzusammensetzung sehr unterschiedliche physische und psychische Reaktionen beim Menschen aus. Die Spanne der Lärmreaktionen reicht vom Lästigkeitsempfinden bis zur echten Gesundheitsschädigung. Aus wissenschaftlichen Studien ergibt sich, dass insbesondere das Herz-Kreislaufsystem gefährdet ist. Je nach der individuellen physischen und psychischen Verfassung kann Lärm bereits in Pegelbereichen von 30 dB(A) negative Auswirkungen auf das Befinden haben. Das kann sich z.B. in der Lästigkeit von Geräuschen äußern, vor allem dann, wenn ein anderer den Lärm verursacht. Besonders bei Übermüdung, Ärger oder Krankheit steigert sich die Empfindlichkeit gegenüber Lärm. Die Folgen können Kopfschmerzen. Benommenheit und Überreizung sein. Innerhalb dieses Pegelbereichs kann bereits Rundfunkmusik aus der Nachbarwohnung als störend empfunden werden. Besonders kritisch sind daher nächtliche Lärmeinwirkungen zu beurteilen, da sie Ein- und Durchschlafstörungen verursachen können. Zu erwarten sind Schlafstörungen bereits bei Schallpegeln von 40 dB(A) im Außenbereich und 30 dB(A) in Innenräumen. Biochemische und physiologische Stressreaktionen. zu denen Änderungen des Hormonhaushalts, reflexartige Änderungen der Muskelspannung, der Pupillenweite, der Atmungs- und Herzfrequenz sowie des Blutdrucks gehören, treten bereits bei Schallpegeln von 60 - 70 dB(A) auf. Diese Stressreaktionen sind zusammen mit anderen Belastungsgrößen vor allem als Risikofaktoren für Herz-Kreislauf-Erkrankungen anzusehen. Die Ergebnisse des Forschungsberichts „Epidemiologische Untersuchungen zum Einfluss von Lärmstress auf das Immunsystem und die Entstehung von Arteriosklerose“ (Maschke, Wolf, Leitmann Umweltbundesamt. 2003) zeigen, dass vor allem das Auftreten von nächtlichen Dauerschallpegeln oberhalb 55 dB(A) das relative Risiko des Auftretens von Hypertonie (Bluthochdruck) beim Menschen signifikant erhöht. Insgesamt bleibt	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			als Ergebnis dieser Studie festzuhalten, dass die nächtliche Belastung durch Straßenverkehrslärm eine wesentlich stärkere Rolle bei der Entstehung gesundheitlicher Beeinträchtigungen, insbesondere auf Beeinflussungen des Herz-Kreislaufsystems spielt, als die Lärmbelastung am Tage. Dies ist in Zusammenhang damit zu bringen, dass Lärmbeeinträchtigungen unmittelbare Auswirkung auf das Schlafverhalten des Menschen in Form von Schlafstörungen nehmen können. Physiologische Schlaforschungen ergeben, dass Schlafstörungen durch Straßenverkehrslärm weitgehend vermieden werden, wenn die Pegelspitzen in den Innenräumen 40 dB(A) nicht überschreiten. Die Ergebnisse der NaRoMI-Studie „Chronischer Lärm als Risikofaktor für den Myokardinfarkt“ (WaBoLu-Heft 02/04) bestätigen allerdings ebenfalls, dass chronische Verkehrslärmexposition das Risiko für ischämische Herzkrankheiten erhöht, wenn außerhalb der Wohnungen tagsüber Immissionschallpegel von 65-70 dB(A) betragen. Die 2005 veröffentlichte paneuropäische LARES-Studie zu „Lärmbedingter Belästigung und Erkrankungsrisiko“ (Bundesgesundheitsblatt 3 - 2005) kommt zu dem Schluss, dass sich für Erwachsene, die sich chronisch stark belästigt durch Umgebungslärm fühlten, ein erhöhtes Erkrankungsrisiko für das Herz-Kreislaufsystem feststellen ließ. Demnach ist davon auszugehen, dass eine chronisch starke Lärmbelästigung nicht allein mit einem Risiko für kardiovaskuläre Symptomaten, sondern auch mit Risiken für respiratorische Symptomaten, wie Bronchitis sowie Arthrose/Arthritis und Allergien verbunden ist. Oberhalb von Dauerschallpegeln tagsüber von 65 dB(A) und nachts von 55 dB(A) können nach Angaben des Umweltbundesamtes Gesundheitsgefährdungen allgemein nicht ausgeschlossen werden. Ab einem Dauerschallpegel von 65 dB(A) tagsüber durch Verkehrslärm steigt das Herzinfarktkrisiko bei Männern um 30 % (UBA 2004). Bei nächtlichen Mittelungspegeln von über 55 dB(A) außen ist von einem deutlich erhöhten Risiko für stressvermittelte Erkrankungen auszugehen (Maschke und Hecht 2005). Bereits 1999 hat der Sachverständigenrat für Umweltfragen ausgeführt, dass eine „trennscharfe Abgrenzung von Gesundheitsgefahr und erheblicher Belästigung“ nicht möglich sei. Vor diesem Hintergrund ist es dringend erforderlich, die Lärmbelastung in Wohngebieten auf ein vertretbares Maß zu reduzieren. <u>Schlussfolgerungen zum Lärmaktionsplan der Stadt Olsberg</u> Wie die Studien aufzeigen, ist vor allem der nächtlichen Lärmbelastung aufgrund des erhöhten Risikos der Entstehung von gesundheitlichen Beeinträchtigungen entgegenzuwirken. Die in der Lärmkartierung ermittelten Dauerschallpegel für Straßenverkehr für 24h aus dem betroffenen Lärm-Bereich B7 und 8480 liegen für den Großteil der betroffenen Wohnbebauung oberhalb der in den o.g. Studien genannten Bedenklichkeitswerte. Aus Sicht der Gesundheitsvorsorge ist daher sicherzustellen, dass durch geeignete Lärminderungsmaßnahmen zukünftig der Straßenverkehrslärm im betroffenen Bereich auf ein verträgliches Maß reduziert wird. Im vorgelegten Entwurf des Lärmaktionsplans werden Maßnahmen für die untersuchten Einzelfälle festgelegt.		
				Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			Aus gesundheitlicher Sicht wird davon ausgegangen, dass mit der langfristigen Einhaltung eines Dauerschallpegels von 55 dB(A) tagsüber und eines Dauerschallpegels von 45 dB(A) nachts eine erhebliche Lärmbelastung und in der Folge auch das Risiko für die Gefährdung der Gesundheit vermieden werden kann. Kurzfristig und mittelfristig können auf dem Wege zur Einhaltung dieser Schallpegel und zur Vermeidung von Gesundheitsgefahren die Auslöseschwellen des UBA. siehe auch Tabelle 4.1 im Entwurf des vorgelegten Lärmaktionsplans der Stadt Olsberg, genutzt werden. FD 42 – Immissionsschutz Die Beurteilung und Bewertung der durch den Straßenverkehr hervorgerufenen Immissionssituation liegt bei Bundesfernstraßen im Zuständigkeitsbereich des zuständigen Verkehrsministeriums und bei sonstigen Straßen der Straßenaufsichtsbehörde nach § 54 Abs. 2 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes NRW. Daher werden von hier aus der Sicht des Immissionsschutzes keine Anregungen zur Lärmaktionsplanung der Stufe 4 vorgebracht.		
18	Landesbetrieb Straßenbau NRW Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift Außenstelle Paderborn	02.05.2024 Postfach 2027 33050 Paderborn	Seitens der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift, zuständig für die Belange der Bundesfern- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes, nehme ich die aufgeführten Hinweise und Anregungen zur Kenntnis. Für den Streckenabschnitt 144 an der B 7 ergibt sich eine Gesamtverkehrsmenge von rund 3,6 Mio. Kfz/Jahr (DTV2019 = 9.966 Kfz/24h, SV = 1057 Kfz/24h). Dieser liegt innerhalb der maßgebenden Bemessungszahl von > 3 Mio. Kfz/Jahr. An der B 480 (Ab. 23) zwischen dem Knoten mit der L 743 im Süden von Olpe bis zum Knoten mit der L 743 im Westen liegt die Gesamtverkehrsmenge bei rund 2,35 Mio. Kfz/Jahr (DTV2019 = 6.441 Kfz/24h, SV = 1053 Kfz/24h). Der Wert liegt unterhalb der maßgebenden Bemessungszahl von 3 Mio. Kfz/Jahr und kann vernachlässigt werden. Die Abschnitte der Bundesstraßen befinden sich überwiegend außerhalb von ausgewiesenen Ortsdurchfahrten. Teilbereiche der Strecken sind auf 70 bzw. 50 km/h Höchstgeschwindigkeit beschränkt. Bei zukünftig anstehenden Sanierungsmaßnahmen an der Fahrbahn und den vorhandenen Ingenieurbauwerken (Brückenübergänge, Lärmschutzwand) werden mögliche lärmindernde Maßnahmen geprüft. Zukünftig angedachte Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt der weiteren Prüfung und Freigabe durch den Straßenbaulastträger. Grundvoraussetzung für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmsanierung ist die Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-19 –“. Die Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt. Aus Sicht des Straßenbaulastträgers gibt es derzeit keinen aktuellen Handlungsbedarf. Nachfolgend gebe ich Ihnen noch einige Hinweise zum Umgang mit verschiedenen Lärmsituationen und deren Grenzwerte.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			1.) Auslösewerte nach den Kriterien der Lärmsanierung Die vorgesehene Lärmaktionsplanung der Stufe 4 sieht die Auslösewerte L_{DEN} / L_{Night} von 70 dB (A) / 60 dB (A) gemäß Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz aus dem Jahr 2008 bzw. die Auslösewerte L_{DEN} / L_{Night} von 65 dB (A) / 55 dB (A) gemäß dem Entwurf des Runderlasses des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Naturschutz und Verbraucherschutz aus dem Jahr 2012 für die Beurteilung der Lärmproblematik als relevant an. Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass für den Landesbetrieb Straßenbau NRW für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesfern- und Landesstraßen die Regelungen der Lärmsanierung maßgeblich sind. Die Auslösewerte der Lärmsanierung für Bundesfernstraßen sind in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Bau- und Verkehrslärmverordnung (Bau- und VerkehrslärmSchV) festgesetzt. Zurzeit gelten für Bundesfern- und Landesstraßen die folgenden gebietsbezogenen Auslösewerte: 1. Krankenhäuser, Kurheime und Wohngebiete 64 dB (A) am Tag und 54 dB (A) in der Nacht. 2. Kern-, Dorf- und Mischgebiete 66 dB (A) am Tag und 56 dB (A) in der Nacht. 3. Gewerbegebiete 72 dB (A) am Tag und 62 dB (A) in der Nacht. Erst bei Überschreiten der Auslösewerte der Lärmsanierung sind Maßnahmen zur Lärminderung nach den Regelungen der Lärmsanierung möglich. Die Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt. Anzumerken ist, dass es bei der Lärmsanierung und bei der Lärmvorsorge keine Auslösewerte für „ruhige Gebiete“ gibt. Für „ruhige Gebiete“ ist somit weder nach Lärmsanierung noch nach Lärmvorsorge die Gewährung von Lärmschutzmaßnahmen möglich. An dieser Stelle weise ich darauf hin, dass es grundlegende Unterschiede zwischen dem Berechnungsverfahren BUB der strategischen Lärmaktionsplanung und dem maßgeblichen Berechnungsverfahren RLS-19 der Lärmsanierung und Lärmvorsorge an Bundesfern- und Landesstraßen gibt. Ein direkter Vergleich der nach BUB (Berechnungsmethode für Umgebungslärm von bodennahen Quellen) bzw. RLS-19 berechneten Pegelwerte ist nicht möglich.	Zur Kenntnis genommen, entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			2.) Lärmschutzmaßnahmen Grundvoraussetzung für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmsanierung ist die Überschreitung der o.g. Auslösewerte der Lärmsanierung. Ein Einvernehmen zu Maßnahmen einschließlich der Kostentragung, die in einer Lärmaktionsplanung festgelegt werden, ohne dass eine Analyse der Lärmsituation nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS 19 -“ und ohne dass eine konkrete Festlegung von Maßnahmen durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW erfolgte, kann nicht vorausgesetzt werden.	Zur Kenntnis genommen, entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
			Eine zusätzliche Betrachtung der Lärmsituation nach den Regelungen der Lärmsanierung ist notwendig, da die Vorgaben aus der Umgebungsrichtlinien nicht für Bundesfern- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes maßgeblich sind. Generell ist zu beachten, dass bei der Lärmsanierung dann aktive Lärmschutzmaßnahmen zum Tragen kommen können, wenn die Durchführung dieser verhältnismäßig ist. Wenn aktive Maßnahmen nicht vorgesehen werden können, dies kann insbesondere für Betroffenheit im innerörtlichen Bereich und bei Einzelgebäuden gelten, ist eine Bezuschussung von bis zu 75 % der Kosten für die Durchführung von passivem Lärmschutz (z.B. Lärmschutzfenster) durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW möglich. Die Überprüfung der Lärmsituation nach den Kriterien der Lärmsanierung durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW setzt allerdings den Antrag des jeweiligen Eigentümers voraus.		
			3.) Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen Die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen, ist an strenge Voraussetzungen geknüpft. Die mögliche Anordnung muss sachlich und fachlich fundiert sein und kann nur durch die jeweilig zuständige Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden. Die Straßenverkehrsbehörde ist nach Antragstellung verpflichtet, jeden Einzelfall zu prüfen. Im Rahmen des Verfahrens muss sie die Straßenbaubehörde beteiligen. Sobald die offizielle Anhörung zur Anordnung von der Straßenverkehrsbehörde erfolgt, wird der Landesbetrieb Straßenbau NRW eine Stellungnahme für den jeweiligen Einzelfall abgeben. Der Lärmaktionsplan stellt keine eigene Rechtsgrundlage zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen baulicher oder straßenverkehrsrechtlicher Art dar. Unabhängig von dem ausstehenden förmlichen Verfahren ist in diesem Zusammenhang festzuhalten, dass der widmungsrechtliche Zweck einer Bundesfernstraße oftmals durch verkehrsrechtliche Anordnungen, insbesondere durch Verkehrsverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen, in Frage gestellt werden kann. Beispielsweise kann durch eine Beschränkung des Verkehrs eine Verlagerung stattfinden, die eine Mehrbelastung und somit eine neue Lärmbetroffenheit an anderer Stelle hervorruft. Nach den Grundsätzen der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm „Lärmschutz-Richtlinien – StV“ kommen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen insbesondere in Betracht, wenn der Beurteilungspegel am Immissionsort die jeweiligen Richtwerte überschreiten und der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB (A) gesenkt werden kann. Die gebietsbezogenen Richtwerte der „Lärmschutz-Richtlinien – StV –“ lauten wie folgt: 1.) Reine und allgemeine Wohngebiete 70 dB (A) am Tag und 60 dB (A) in der Nacht. 2.) Kern-, Dorf und Mischgebiete 72 dB (A) am Tag und 62 dB (A) in der Nacht. 3.) Gewerbegebiete 75 dB (A) am Tag und 65 dB (A) in der Nacht.	Zur Kenntnis genommen, entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Olsberg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Hinweise	Abwägung	Änderung Lärmaktionsplan
				Maßgebend für die Ermittlung des Beurteilungspegels ist die Berechnungsvorschrift nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90 -“.		
19	IHK Arnsberg	02.05.2024	Postfach 53 45 59818 Arnsberg	Im vorgelegten Lärmaktionsplan der Stufe 4 sind keine Maßnahmen vorgesehen, die Gewerbebetriebe oder gewerblichen Verkehr erkennbar beeinträchtigen. Daher bestehen keine Bedenken gegen den Entwurf des Lärmaktionsplanes.	Zur Kenntnis genommen, entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
20	Bezirksregierung Arnsberg Dezernat 54 Wasserwirtschaft	03.05.2024	Hansastraße 19 59821 Arnsberg	Das Dezernat 54 – Wasserwirtschaft – der Bezirksregierung Arnsberg hat keine Anregungen und Bedenken im oben genannten Verfahren vorzubringen. Sollten jedoch infolge des vorliegenden Lärmaktionsplanes Lärmschutzmauern o. ä. unmittelbar an der Ruhr errichtet werden, ist dies in einem gesonderten Verfahren durch uns zu genehmigen.	Zur Kenntnis genommen, entspricht den Ausführungen im Lärmaktionsplan.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
21	Stadt Olsberg Straßenverkehrsbehörde	02.05.2024		Die neue Ortsanbindung von Antfeld sieht eine Lichtzeichenanlage in Höhe der Einmündung "Sonneneck" vor. Lichtzeichenanlagen führen zu einer Zunahme von Anfahr- und Bremsgeräuschen. Eine Zunahme solcher Geräusche könnte von Anliegern subjektiv als negativ bewertet werden. Ich bitte um eine Einschätzung durch das Planungsbüro Richter-Richard.	Der Lärmaktionsplan beruht jeweils auf dem Stand zum Zeitpunkt der Lärmkartierung und berücksichtigt keine geplanten Maßnahmen. In den neueren Berechnungsrichtlinien gibt es nicht mehr den "Ampel-Zuschlag", so dass in der 5. Runde eine neue Signalanlage nicht in die Berechnungen einbezogen wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
22	Stadt Olsberg FB 3- Bauen und Stadtentwicklung	26.04.2024		Ich teile mit, dass der FB 3 –Bauen und Stadtentwicklung- der Stadt Olsberg zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Olsberg –Stufe 4- keine Stellungnahme abgibt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Anhang II.1

Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase

Hinweis: Die Abwägungstabellen werden nach Abschluss des Verfahrens eingefügt.



Anhang II.2

Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Hinweis: Die Abwägungstabellen werden nach Abschluss des Verfahrens eingefügt.



Anhang III

Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungsärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) **"Umgebungsärm"** unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ausgeht;
- b) **"gesundheitsschädliche Auswirkungen"** negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen;
- c) **"Belästigung"** den Grad der Lärmbelästigung in der Umgebung, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird;
- d) **"Lärmindex"** eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungsärms, der mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht;
- e) **"Bewertung"** jede Methode zur Berechnung, Vorhersage, Einschätzung oder Messung des Wertes des Lärmindex oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen;
- f) **" L_{den} "** (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) den Lärmindex für die allgemeine Belästigung, der in Anhang I näher erläutert ist;
- g) **" L_{day} "** (Taglärmindex) den Lärmindex für die Belästigung während des Tages, der in Anhang I näher erläutert ist;
- h) **" $L_{evening}$ "** (Abendlärmindex) den Lärmindex für die Belästigung am Abend, der in Anhang I näher erläutert ist;
- i) **" L_{night} "** (Nachtlärmindex) den Lärmindex für Schlafstörungen, der in Anhang I näher erläutert ist;
- j) **"Dosis-Wirkung-Relation"** den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindex und einer gesundheitsschädlichen Auswirkung;
- k) **"Ballungsraum"** einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;
- l) **"ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{den} -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;
- m) **"ruhiges Gebiet auf dem Land"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;



- n) **"Hauptverkehrsstraße"** eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr;
- o) **"Haupteisenbahnstrecke"** eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr;
- p) **"Großflughafen"** einen vom Mitgliedstaat angegebenen Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit "Bewegung" der Start oder die Landung bezeichnet wird); hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen;
- q) **"Ausarbeitung von Lärmkarten"** die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindex mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten geltenden Grenzwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmindex ausgesetzt sind;
- r) **"strategische Lärmkarte"** eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet;
- s) **"Grenzwert"** einen von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert für L_{den} oder L_{night} und gegebenenfalls L_{day} oder $L_{evening}$, bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen. Grenzwerte können je nach Lärmquellen (Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm usw.), Umgebung, unterschiedlicher Lärmempfindlichkeit der Bevölkerungsgruppen sowie nach den bisherigen Gegebenheiten und neuen Gegebenheiten (Änderungen der Situation hinsichtlich der Lärmquelle oder der Nutzung der Umgebung) unterschiedlich sein;
- t) **"Aktionsplan"** einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung;
- u) **"akustische Planung"** den vorbeugenden Lärmschutz durch geplante Maßnahmen wie Raumordnung, Systemtechnik für die Verkehrssteuerung, Verkehrsplanung, Lärmschutz durch Schalldämpfungsmaßnahmen und Schallschutz an den Lärmquellen;
- v) **"Öffentlichkeit"** eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen sowie gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Gepflogenheiten die Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen dieser Personen.

Die vollständige EU-Umgebungsärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter

www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf

eingesehen werden.