

Stadt Lüdenscheid

Lärmaktionsplan der 4. Stufe

2024

April 2024

Inhalt

Vorwort.....	3
1. Einleitung	4
1 a. Rechtlicher Hintergrund	4
1 b. Geltende Lärmgrenzwerte	4
1 c. Darstellung der besonderen verkehrlichen Situation.....	5
1 d. Grundsätzliches zur Lärmaktionsplanung der 4. Stufe in Lüdenscheid.....	7
2. Bewertung der Ist-Situation	7
2 a. Lärmkartierung: Untersuchungsinhalte	7
2 b. Verkehrsmengen und Schwerverkehrsanteile	9
2 c. Lärmbelastungssituation - Entwicklung der Zahl lärmbelasteter Personen	10
3. Maßnahmen zur Lärminderung	12
3 a. Durchgeführte Maßnahmen seit der Brückensperrung	12
3 b. Weitere Planungen und Maßnahmen mit Wechselwirkungen zur Lärmaktionsplanung	15
4. Öffentlichkeitsbeteiligung	16
5. Träger öffentlicher Belange	17
6. Evaluierung des Aktionsplans	17
Anlage: Beispiele von Berichten über Bürgerbeteiligungen:	18

Vorwort

Aufgrund der zurzeit bestehenden Verkehrssituation in Lüdenscheid kann der hier vorgelegte Lärmaktionsplan der 4. Stufe lediglich die gesetzlich definierten Mindestanforderungen erfüllen. Die Umsetzung des im beschlossenen Lärmaktionsplan der 3. Stufe dargestellten Maßnahmenkonzeptes musste ausgesetzt werden, da sich die Belastung des innerstädtischen Verkehrsnetzes und sich damit folglich auch die Lärmbelastung seit Dezember 2021 völlig anders als der 3. Stufe zugrunde gelegt darstellt. Es kann daher auch keine Prüfung der in der 3. Stufe definierten Maßnahmenempfehlungen auf Aktualität bzw. deren Fortschreibungsbedarf erfolgen und es können keine Lärminderungsmaßnahmen über das Ende der Ausnahmesituation hinaus entwickelt werden. Im Moment hat die Abmilderung der Lärmbeeinträchtigungen für die anwohnende Bevölkerung höchste Priorität. Die zu diesem Zweck in den vergangenen 2 Jahren ergriffenen Maßnahmen, die im Folgenden dargestellt werden, sind als zeitlich begrenzt einzustufen und aus jetziger Sicht ohne Auswirkung auf den nachfolgenden Lärmaktionsplan der 5. Stufe zu bewerten.

1. Einleitung

1 a. Rechtlicher Hintergrund

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf der Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung im BImSchG (§§ 47 a-f) sowie der Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV. Aufgrund der geänderten Rechtsauffassung Deutschland und vor dem Hintergrund des an Portugal ergangenen Urteils liegt auch bei der Stadt Lüdenscheid die gesetzliche Verpflichtung, die Lärmaktionsplanung durchzuführen. Als zuständige Behörde hat die Stadt Lüdenscheid, die mit rund 74.000 Einwohnern außerhalb der im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie definierten Ballungsräumen liegt, aufbauend auf den aktuell vorliegenden Lärmkarten des Landes Nordrhein-Westfalen, bis zum 18.07.2024 einen Lärmaktionsplan der 4. Stufe aufzustellen bzw. den beschlossenen Lärmaktionsplan der 3. Stufe zu überarbeiten.

Innerhalb der Stadtverwaltung Lüdenscheid liegt die Zuständigkeit beim Fachdienst Klima- und Umweltschutz, Grünflächenplanung.

1 b. Geltende Lärmgrenzwerte

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte; diese sind vielmehr im deutschen Fachrecht verankert. Die national geltenden Grenzwerte sind in der 16. BImSchV, der TA Lärm und in der Lärmschutz-Richtlinie StV zu finden.

Für die städtebauliche Planung werden üblicherweise die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 Beiblatt I „Schallschutz im Städtebau“ herangezogen.

Übersicht Richtwerte der DIN 18005

Geltungsbereich	Orientierungswert tagsüber [dB(A)]	Orientierungswert nachts [dB(A)]
reine Wohngebiete, Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete	50	40 bzw. 35
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Campingplätze	55	45 bzw. 40
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete	60	45 bzw. 40
Dorfgebiete, Mischgebiete	60	50 bzw. 45
Kerngebiete, Gewerbegebiete	65	55 bzw. 50

Aus der Lärmwirkungsforschung liegen allerdings Erkenntnisse vor, dass es bei einer Dauerbelastung mit Mittelungspegeln von größer bzw. gleich 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen kommen kann. Diese Werte sind bisher aber noch nicht auf rechtlicher Ebene umgesetzt worden.

1 c. Darstellung der besonderen verkehrlichen Situation

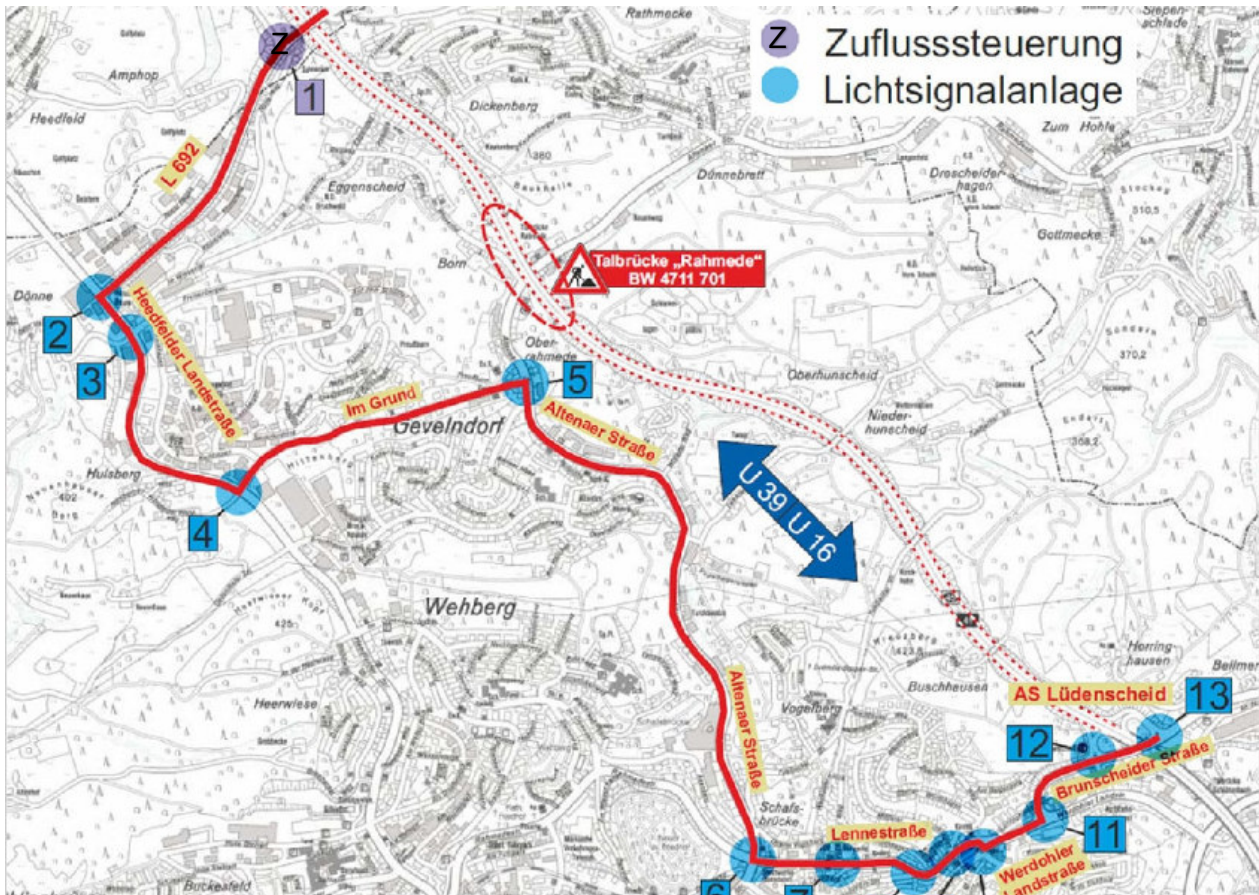
Seit Anfang Dezember 2021 besteht für das Stadtgebiet Lüdenscheid eine verkehrliche Ausnahmesituation, da zu diesem Zeitpunkt die A 45 zwischen den Anschlussstellen Lüdenscheid-Nord und Lüdenscheid für den gesamten Verkehr aus Sicherheitsgründen gesperrt wurde. Bei einer Kontrolle der Rahmedetalbrücke waren damals gravierende Schäden am Tragwerk festgestellt worden.

Die Ursache der Brückenschäden ist zum einen beim Anstieg des zulässigen Gesamtgewichts sowie der Achslasten der Lastkraftwagen und zum anderen in der Verkehrszunahme zu sehen. So lag bei der Planung der in den 1960er Jahren errichteten Rahmedetalbrücke die Verkehrsprognose bei 25.000 Fahrzeugen pro Tag für das Jahr 1980, während inzwischen die Belastung auf 64.000 Fahrzeuge pro Tag mit darin enthaltenen 13.000 LKW angewachsen ist.

Die Sperrung der inzwischen gesprengten Brücke wirkt sich gravierend auf die Verkehrsbelastung der Lüdenscheider Straßen und darüber hinaus auch auf das gesamte Straßennetz in der Region aus. Es besteht eine sehr starke, schwer zu verhindernde zusätzliche Belastung des sog. „untergeordneten Straßennetzes“, das auch für seine originären Funktionen u.a. für An- und Ablieferverkehr, Pendlerverkehr zur Verfügung stehen muss.

Nach der Sperrung wurde eine großräumige Umleitungsstrecke für den Fernverkehr eingerichtet. Durch die Stadt Lüdenscheid verläuft die sogenannte Bedarfsumleitung zwischen den Anschlussstellen Lüdenscheid-Nord und Lüdenscheid als U16 u U39. Die Bedarfsumleitung der A45 verläuft als U16 von der Anschlussstelle Lüdenscheid-Nord in Richtung Anschlussstelle Lüdenscheid. Die U 39 bezeichnet die identische Strecke in entgegengesetzter Richtung. Die Streckenführung der U16 verläuft von der A45 auf die L692, Heedfelder Landstraße (L561), Im Grund (L532), Altenaer Straße (L530), Lennestraße (L691), Werdohler Landstraße (L691), Brunscheider Straße (L655). Die U39 entsprechend umgekehrt.

Abbildung: Bedarfsumleitung U16 und U39 (Quelle: Internetauftritt Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen 2024)



Nach Aussage des zuständigen Baulasträgers Landesbetrieb Straßenbau NRW bzw. Straßen NRW werden diese Umleitungsstrecken kontinuierlich beobachtet und weiter verbessert, „soweit es in dieser Situation möglich ist“.

Die verkehrliche Ausnahmesituation wird nach jetzigem Stand mindestens noch bis zum Sommer 2026 fortbestehen. Zu diesem Zeitpunkt ist geplant, dass ein erstes Teilbauwerk der neuen Rahmedetalbrücke für den Verkehr freigegeben wird.

Hinsichtlich der Bahnanbindung ist Lüdenscheid ebenfalls in einer Ausnahmesituation, da seit Juli 2021 aufgrund verschiedener Bauschäden die Bahnlinie RB 52 (Lüdenscheid-Hagen-Dortmund) und seit Sommer 2022 die RB 25 (Lüdenscheid-Gummersbach-Köln) eingestellt worden sind. Aller Voraussicht nach erfolgt die Anbindung an das Schienennetz im April 2024.

Die Schnellbuslinien S1 nach Iserlohn und S2 nach Werdohl bzw. Plettenberg mit Anschluss an die Bahnstrecke Hagen – Frankfurt/Main und mehrere Stadtbushlinien ergänzen den motorisierten Individualverkehr.

Hauptisenbahnstrecken sowie ein Flughafen liegen nicht im Stadtgebiet oder in der näheren Umgebung.

1 d. Grundsätzliches zur Lärmaktionsplanung der 4. Stufe in Lüdenscheid

Aufgrund der verkehrlichen Ausnahmesituation Lüdenscheids erfolgt die Aufstellung eines „einfachen“ Lärmaktionsplanes, u.a. mit der Darstellung der Maßnahmen, die zur Lärminderung ergriffen worden sind bzw. noch geplant sind. In diesem Lärmaktionsplan“ der 4. Stufe werden in Absprache mit dem MUNVL also nur die Mindestanforderungen, die sich aus § 47d Absatz 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie ergeben und in „LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung“ (s. 6.1) aufgeführt sind, erfüllt.

Eine grundlegende Neuaufstellung bzw. Überarbeitung des vorliegenden und beschlossenen Lärmaktionsplans der 3. Stufe ist erst nach Wiederherstellung der Durchgängigkeit der BAB45 und der damit verbundenen Entlastung der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen, also voraussichtlich erst in der 5. Stufe auf der Basis der Lärmkartierung 2027, sinnvoll.

2. Bewertung der Ist-Situation

2 a. Lärmkartierung: Untersuchungsinhalte

Seit Anfang Juli 2023 stehen die neuen Lärmkarten als Grundlage für die Lärmaktionsplanung zur Verfügung ([MUNV Umgebungslärmportal - Umgebungslärm \(nrw.de\)](https://www.munv.nrw.de/umgebungslaermportal)). Die Ergebnisse der Lärmkartierung, die für Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio Kfz/a durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) durchgeführt worden ist, sind nicht vergleichbar mit den Ergebnissen der Lärmkarten der 3. Stufe, da sie EU-weit nach neuen und einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt worden sind. Vielerorts werden jetzt deutlich mehr lärmbelastete Personen ausgewiesen, obwohl sich die Lärmsituation zwischenzeitlich nicht wesentlich änderte oder gar Lärmschutzmaßnahmen ergriffen wurden. Für Lüdenscheid gilt, dass ein Vergleich zwischen der 3. und 4. Stufe aufgrund der besonderen verkehrlichen Ausnahmesituation unmöglich ist.

Die Lärmkarten für Lüdenscheid wurden in der Erstellungsphase noch aktualisiert, da auch die neuen Verkehrszählraten, die an verschiedenen Zählstellen an der Bedarfsumleitungsstrecke erhoben worden sind, berücksichtigt werden sollten. Die Stadt Lüdenscheid übermittelte diese Verkehrsdaten, die aus verschiedenen Datenquellen

stammten und für unterschiedliche Zwecke aufbereitet wurden, dem LANUV im Januar 2023. Daraufhin konnte das LANUV diese Datensätze noch in das Straßenmodell einpflegen, die Lärmkarten für Lüdenscheid neu berechnen und für die Straßen der Bedarfsumleitung aktualisieren.

In der dann im Frühjahr 2023 folgenden Korrekturrunde wurde durch die Stadt Lüdenscheid angeregt, die bereits in der 3. Stufe der Lärmkartierung enthaltene L 691, in den Abschnitten Lösenbacher Landstraße sowie Rahmedestraße, wiederaufzunehmen. Da hier allerdings keine neuen Verkehrszählwerte vorlagen, griff das LANUV auf die Daten aus der Lärmkartierung 2017 zurück.

Für einige Hauptverkehrsstraßen (u.a. z.B. Hochstraße, Kölner Straße) wurden durch das LANUV pauschale Verkehrsmengen (DTV) von 8.220 Kfz/24 h als Eingangsdaten der Lärmkartierung 2022 hinterlegt und auch pauschale Schwerverkehrsanteile mit tags sowie abends 20 % und nachts 10 % angenommen.

In der 4. Stufe wurden folgende Straßen lärmkartiert:

- die BAB 45 (Anschluss Lüdenscheid bis südliche Stadtgrenze)
- die B 54 Volmestraße (südwestliche Stadtgrenze bis Lösenbacher Landstraße)
- die B 229 Halverstraße / Volmestraße / Talstraße / Bräuckenstraße / Werdohler Landstraße (westliche Stadtgrenze bis Versestraße (Augustenthal))
- die L 530 Altenaer Straße / Kölner Straße (nordöstliche Stadtgrenze bis B 229 Talstraße)
- die L 561 Heedfelder Landstraße / Bahnhofstraße / Knapper Straße / Parkstraße / Weststraße / Sauerfelder Straße / Hochstraße / Herscheider Landstraße im Stadtgebiet von Lüdenscheid
- die L 655 Brunscheider Straße / Höhenweg im Stadtgebiet von Lüdenscheid
- die L 692 im Stadtgebiet Lüdenscheid (nördliche Stadtgrenze)
- die L 691 Lösenbacher Landstraße / Rahmedestraße / Lennestraße / Werdohler Landstraße (von B 54 Volmestraße bis B 229 Bräuckenstraße).

Neu hinzugekommen ist aufgrund der eingerichteten Umleitungsstrecke die L 532 Im Grund und herausgenommen wurde der gesperrte Abschnitt der BAB 45 von der Anschlussstelle Lüdenscheid-Nord bis Lüdenscheid.

Alle lärmkartierten Straßen liegen in der Baulast des Landes NRW bzw. der Autobahn GmbH.

2 b. Verkehrsmengen und Schwerverkehrsanteile

Die Lärmsituation im Stadtgebiet hat sich wesentlich verändert. Betrachtet man die den Lärmberechnungen zu Grunde liegenden Verkehrsstärken, die in den Daten zur Lärmkartierung u.a. als DTV-Werte angegeben werden, so liegen die höchsten DTV-Werte erwartungsgemäß auf der Umleitungsstrecke durch die Ableitung des vormals auf der A 45 vorhandenen Verkehrs, nämlich mit 24.670 Kfz/24 h auf der L692, auf der L561 in dem Abschnitt Abzweig L692 bis Einmündung Im Grund, mit 13.169 Kfz/24 h auf der Straße Im Grund, auf der Altenaer Straße im Abschnitt Im Grund bis Abzweig Lennestraße mit 19.460 Kfz/24 h. auf der L 691 Lennestraße mit 22.602 Kfz/24 h und dann im weiteren Verlauf mit 11.962 Kfz/24 h auf der Werdohler Landstraße und Brunscheider Straße mit 23.290 Kfz/24 h bis zur BAB-Anschlussstelle BAB 45.

Bewegten sich auf der A 45 vor der Sperrung noch zwischen 58.000 und 64.000 Kfz/24 h (Lärmkartierung 2017), so sind es heute nur noch 19.000 bis 24.000 Kfz/24 h, die sich von den 3 BAB-Anschlussstellen auf das städtische Verkehrsnetz verteilen.

Zudem ist die Heedfelder Straße, besonders im Abschnitt Einmündung Im Grund bis Einmündung Rahmedestraße mit einem Kfz-Anteil/24 h von 23.577 stark belastet.

Die B229 ist in ihrem Verlauf durch einen DTV zwischen 11.857 Kfz/24 h östlich der A 45 und 11.939 Kfz/24 h westlich der L530 Kölner Straße geprägt.

Die B54 weist in ihrem Verlauf DTV-Werte von 10.577 bzw. 11.895 Kfz/24 h auf. Hier ist anzumerken, dass diese DTV-Werte aus der Lärmkartierung nicht mehr der Realität entsprechen, da die parallel zur A 45 verlaufende B 54 im Bereich der Ortsdurchfahrt Brügge neben den Umleitungsstrecken (U16 und U 39) als Ausweichstrecke geführt wird. Auf der Grundlage nach der Sperrung der BAB erhobener Werte hat sich der DTV-Wert um 14 % auf 13.300 Kfz/24 h erhöht.

Mit hohen durchschnittlichen Verkehrsbelastungen ist im verdichteten innerstädtischen Netz noch die Herscheider Landstraße 16.548 Kfz/24 h zu nennen.

Da der Schwerverkehrsanteil aufgrund der spezifisch hohen Lärmbelastung durch Schwerverkehre einen wesentlichen Einfluss auf den Lärmpegel hat, soll hier im Folgenden auf besonders hohe Schwerverkehrsanteile eingegangen werden. Dieser Anteil macht sich durch die Steigerung von vormals 2,5 % bis 7 % auf ca. 30 % besonders negativ bemerkbar. Entgegen den üblichen Tagesganglinien für innerstädtische Hauptverkehrsstraßen mit ausgeprägten Spitzen am Morgen und am Abend liegt hier eine dauerhaft hohe Verkehrsbelastung auch in den Nachtstunden vor.

So liegen die Schwerverkehrsanteile entlang der Umleitungsstrecke zwischen 17,6 % Autobahnzubringer (L692) und 31,7 % an der Straße Im Grund (L532).

Auf der B 54 in der Ortsdurchfahrt Brügge hat sich nach aktuellen Erhebungen der Schwerverkehrsanteil von 6 % auf 13 % etwa verdoppelt. Eine besonders deutliche Zunahme ist bei den Lkw um 70 % und bei den Lastzügen um 326 % zu verzeichnen.

Die B 229 östlich der A 45 ist von SV-Anteilen von 7,15 % geprägt. Die L 691 Werdohler Landstraße zwischen der Brunscheider Straße und der B 229 mit 7,46 %.

2 c. Lärmbelastungssituation - Entwicklung der Zahl lärmbelasteter Personen

In den Lärmkarten lassen sich zwar die Bereiche mit hohen Lärmpegeln erkennen, allerdings ist dieses Kriterium allein nicht ausreichend, um festzustellen, in welchen Bereichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung erforderlich werden. Zur Ermittlung von Lärmbelastungsschwerpunkten, den sogenannten „Hotspots“, ist es daher sinnvoll, die Anzahl der Personen mit der Höhe der Lärmbelastung zu verschneiden.

In der folgenden Tabelle wird die geschätzte Anzahl der in Gebäuden mit an der Fassade errechneten Schallpegeln wohnenden Menschen dargestellt.

Tabelle: Geschätzte Zahl der von Lärm belasteten Menschen in Lüdenscheid an den kartierten Straßen, ganztags (Lden), Kartierung 2022

Pegelklassen	55 bis 59 dB(A)	60 bis 64 dB(A)	65 bis 69 dB(A)	70 bis 74 dB(A)	>75 dB(A)
Belastete Menschen 2022	5.806	2.821	2.556	2.956	107

Aggregierte Pegelklassen	> 55 dB(A)	> 60 dB(A)	> 65 dB(A)	> 70 dB(A)	>75 dB(A)
Belastete Menschen 2022	14.246	8.440	5.619	3.063	107

Geschätzte Zahl der von Lärm belasteten Menschen in Lüdenscheid an den kartierten Straßen, nachts (Lnight), Kartierung 2022

Pegelklassen	50 bis 54 dB(A)	55 bis 59 dB(A)	60 bis 64 dB(A)	65 bis 69 dB(A)	>70 dB(A)
Belastete Menschen 2022	3.152	2.733	2.888	163	0

Aggregierte Pegelklassen	> 50 dB(A)	> 55 dB(A)	> 60 dB(A)	> 65 dB(A)	>70 dB(A)
Belastete Menschen 2022	8.936	5.784	3.051	163	0

Damit sind 3.063 Personen einem $L_{den} \geq 70$ dB(A) und 3.051 Personen einem $L_{night} \geq 60$ dB(A) ausgesetzt. Legt man die Schwelle gesundheitlicher Schädigungen mit $L_{den} \geq 65$ dB(A) und $L_{night} \geq 55$ dB(A) zugrunde sind es über 24 Stunden ganztags 5.619 bzw. nachts 5.784 Personen.

Da die Lärmkarten der 4. Runde erstmals aufgrund neuer, in der EU einheitlicher Berechnungsverfahren erstellt worden sind, sind sie nicht mit den Lärmkarten aus dem Jahr 2017 vergleichbar. Dennoch ist festzuhalten, dass unabhängig von den neuen Berechnungsverfahren aufgrund der besonderen Ausnahmesituation in Lüdenscheid jetzt deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen werden.

Neue Lärmbelastungen ergeben sich neben den im LAP der 3. Stufe dargestellten Schwerpunkten zusätzlich an den Wohngebäuden entlang der Umleitungsstrecke, wie z.B. an der Straße Im Grund an einigen Wohngebäuden mit mehr als 70 dB(A), an der Altenaer Straße 205 bis 181, durchgehend an der Lennestraße und der Werdohler Landstraße im Abschnitt Worthkreuzung und Einmündung Brunscheider Straße. Erwartungsgemäß besteht also eine einwohnerbezogene Lärmbetroffenheit an der gesamten Bedarfsumleitungsstrecke, so dass es nicht sinnvoll ist, wie in den vorherigen Lärmaktionsplänen, Abschnitte zu bilden.

Auslöser für diese Lärmbetroffenheit ist nicht die Stadt Lüdenscheid, sondern die Autobahn GmbH.

Lärmsensible Einrichtungen wie z.B. Krankenhäuser sind im Kartierungsnetz nicht von einer Lärmbelastung für die Lärmaktionsplanung betroffen.

3. Maßnahmen zur Lärminderung

3 a. Durchgeführte Maßnahmen seit der Brückensperrung

Seit der Brückensperrung sind verschiedene Maßnahmen ergriffen worden, um eine Verringerung der Gesamtbelastung der Bevölkerung durch Lärm zu erreichen und damit dem Ziel der Lärmaktionsplanung zu dienen. Diese Maßnahmen sind lediglich als vorübergehende, der Abmilderung der Ausnahmesituation dienende Lösungsmöglichkeiten zu werten.

Zunächst ist anzuführen, dass sich aus Sicht von Straßen NRW die Ausweisung der Bedarfsumleitung U16/U39 im untergeordneten Netz aufgrund von Restriktionen im weiteren Landes- und Bundesstraßennetz um Lüdenscheid herum als einzige, umsetzbare Variante erweist. Daher konzentrieren sich viele Maßnahmen auf die Optimierung des Verkehrsflusses auf der Bedarfsumleitung z.B. durch die Einstellung der Steuerung der dort befindlichen 14 Lichtsignalanlagen. Diese werden (teil)verkehrsabhängig betrieben und haben entsprechende Erfassungseinrichtungen (z.B. für Rückstaulängenmessung) durch Kameras/Induktionsschleifen zur Steuerung der Schaltzeiten, um hier optimale Umlaufzeiten in Koordination mit dem umliegenden Verkehrsnetz zu erreichen.

An dem Knotenpunkt Im Grund (L532)/Altenaer Straße (L530) wurde die Abknickende Vorfahrt durch eine Ampelanlage ersetzt. Zudem erfolgte an der Ausfahrt der Anschlussstelle Lüdenscheid-Nord die Einrichtung einer Zuflusssteuerung, damit der Fahrzeug-Rückstau auf den Bereich der Autobahn verlagert und der Verkehr auf der Umleitungsstrecke verflüssigt wird. Diese Pfortner-Anlage soll voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2024 mit einer neuen Technik bedarfsabhängig gesteuert werden, um auf das Verkehrsaufkommen besser reagieren zu können.

In Ergänzung zu diesen Maßnahmen erfolgten Fahrbahnmarkierungen und Beschilderungen zur besseren Wahrnehmung der Umleitungsstrecke. Zudem wurde zum Zwecke der Belassung des Schwerverkehrs auf der Bedarfsumleitung auf den klassifizierten Zufahrtstraßen ein Durchfahrtsverbot für LKW-Verkehr eingerichtet. Davon ausgenommen sind Lieferverkehre. An der Anschlussstelle Lüdenscheid baute die Autobahn Westfalen eine provisorische Abfahrt („Linksabbieger“).

Um den Verkehr auf die Bedarfsumleitungsstrecke zu bündeln sowie zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes, wurden im innerstädtischen Verkehrsnetz „Anlieger frei-Zonen“ eingerichtet (z.B.: Stadtteil Gevelndorf, Straße Im Olpendahl).

Anzumerken ist, dass baulicher Lärmschutz aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht umsetzbar ist. So würde z.B. die Errichtung von provisorischen Lärmschutzwänden an

Straßenabschnitten der Bedarfsumleitung eine massive Trennwirkung zur Folge haben, da sich die Wohngebäude meist in geschlossener Bauweise entlang der Straßen mit geringem Abstand zur Fahrbahn befinden.

Die Stadt Lüdenscheid als Straßenverkehrsbehörde hat folgende verkehrsrechtliche Maßnahmen angeordnet:

1. Einrichtung von Tempo 30 entlang der Umleitungsstrecke

Mit Schreiben vom 30.11.2022 hat die Stadt Lüdenscheid als Straßenverkehrsbehörde gegenüber dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen NRW) als Straßenbaulastträger gem. § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) und entsprechend den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) die Streckengeschwindigkeit Tempo 30 entlang der Umleitungsstrecke U16/U39 angeordnet. Begründet wird diese Maßnahmen mit Lärm- und Schadstoffbelastungen, die sich aus der ortsunüblichen Verkehrsbelastung ergeben, nämlich einer Steigerung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) mit einem Schwerverkehrsanteil auf ca. 30 % (vormals 2,5 % - 7 %) und einer hohen Verkehrsbelastung in den Nachtstunden.

Aus den zugrunde gelegten Lärmberechnungen des Straßenbaulastträgers Straßen.NRW nach RLS-90 für die Umleitungsstrecken liegen im Bestand bei Tempo 50 sowohl tagsüber als auch nachts Beurteilungspegel, die die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts) überschreiten. Bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h auf 30 km/h ergibt sich eine Pegelminderung von 3 dB(A). Die ab Mitte Dezember 2022 umgesetzte Geschwindigkeitsreduzierung stellt demnach eine geeignete Maßnahme für den Lärmschutz dar.

Die Überwachung erfolgt durch die Stadt Lüdenscheid und die Polizei, tlw. mit automatisierten Anlagen.

2. LKW-Durchfahrtsverbot für den Durchgangsverkehr

Die Stadt Lüdenscheid hat seit dem 10.06.2023 ein LKW-Durchfahrtsverbot für den Durchgangsverkehr auf den Umleitungsstrecken im Stadtgebiet gem. § 45 der Straßenverkehrsordnung und entsprechend den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) angeordnet. Dieses Verbot gilt auch für die Ortsdurchfahrt auf der B54 (Volmestraße) in Brügge, die aufgrund ihres Parallelverlaufs zur A45 als Ausweichstrecke für die A 45 genutzt wird. Vergleichsrechnungen von Straßen NRW hatten ergeben, dass sich die Tempo-30-Regelungen zur Einhaltung der Werte nach Lärmschutz-Richtlinien-StV als nicht ausreichend erwiesen hatten.

Da als Auswirkung des LKW-Durchfahrtsverbots von Verkehrsverlagerungen im vor- und nachgeordneten Straßennetz, von regionalen Ausweichverkehren und/oder Verdrängungseffekte auszugehen ist, erfolgte für den Fernverkehr eine weiträumige Hinweisbeschilderung auf das LKW-Verbot für den Durchgangsverkehr > 3,5t. Aufgrund der bestehenden und etablierten LKW-Verbote entsprechend der Hierarchie des Verkehrsnetzes waren Ausweichverkehre innerhalb des Stadtgebietes nicht zu erwarten.

Begleitet wird die Maßnahme durch die Einrichtung von Rückleitungsmöglichkeiten an den Autobahnanschlussstellen sowie von Kontrollstellen mit entsprechenden Rückführungsmöglichkeiten für den ausgeschlossenen Verkehr. Für Firmen in angrenzende Kommunen gelten Sondergenehmigungen.

Zur Beurteilung der Wirksamkeit dieser verkehrsbeschränkenden Maßnahme wurden vor der Anordnung und einige Monate später Verkehrsdaten erhoben und analysiert.

Um die Lärmbelastung auf ein zumutbares Maß zu senken und die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einhalten zu können, war das Ziel, die 2.855 LKW-Fahrten, die dem Durchgangsverkehr zugeordnet werden, durch großräumige Umlenkung um 40 % zu reduzieren.

Eine Stellungnahme der städtischen Straßenverkehrsbehörde von Januar 2024, die auf einer Auswertung der Verkehrserhebung an der Bedarfsumleitungsstrecke sowie der B 54 in Brügge aus November 2023 beruht, bestätigt die Wirksamkeit des Lkw-Verbotes auf Lüdenscheider Stadtgebiet. Im Vergleich zum Zeitraum vor dem LKW-Verbot ist eine Abnahme des LKW-Aufkommens auf der Umleitungsstrecke von etwa 56% zu verzeichnen; ebenso gibt es eine weitere Abnahme u.a. auf der B54 in Brügge. Dabei sind wesentliche innerstädtische Verlagerungseffekte nicht erkennbar. Das Gesamtverkehrsaufkommen hat stadtweit abgenommen.

3. Brügge Durchfahrtsverbot und Tempo 30

Zu dem Lkw-Durchfahrtsverbot für die B54 in Brügge (s.o.) wurde auch Tempo 30 im Ortsteil angeordnet, um auf der Grundlage der Lärmberechnungen nach RLS-90 eine Reduzierung der Beurteilungspegel von 3 dB(A) am Tag und 3 dB(A) in der Nacht zu erreichen.

Die Verkehrsbelastung und –zusammensetzung stellen sich so dar, dass eine Erhöhung des DTV in der Ortsdurchfahrt Brügge um 14% von 11.600 auf 13.300 Kfz vorlag sowie eine Verdoppelung des SV-Anteil von 6% auf 13%. Besonders deutlich war die Zunahme der Lkw um 70% und der Lastzüge um 326%.

Die angeordnete Länge des Tempo 30-Bereiches wurde mit Datum vom 14.06.2023 aufgrund bestehenden Prüfungsbedarfs für den Bereich zwischen Einmündung Talstraße und Ortseingang auf die innerörtlichen Straßenabschnitte verkürzt. Hier stehen noch zusätzliche Messungen im Bereich Schlade an.

Mit der Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h wird zudem eine Empfehlung des beschlossenen Lärmaktionsplans der 3. Stufe für die Maßnahmenbereiche 5 (Abschnitt B54 zwischen Einmündung Am Brügger Bahnhof und Halverstraße) und 12 (Abschnitt B 54 zwischen Halver Straße und Lösenbacher Landstraße) umgesetzt.

Weiterhin wurde im Bereich des passiven Lärmschutzes folgende Maßnahme durch die Bundesbehörden zur Lärminderung ergriffen:

Mit Inkrafttreten der Änderung des Bundesfernstraßengesetzes vom 22.06.2022 werden den Eigentümern von Gebäuden entlang der Bedarfsumleitungsstrecke die Erstattung der Kosten für den Einbau von Lärmschutzfenstern und/oder Lüftern ermöglicht, sofern die berechneten Beurteilungspegel bei 64 dB(A) am Tage oder 54 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Folgende Straßen sind ganz oder teilweise betroffen: Brunscheider Straße, Werdohler Landstraße, Lennestraße, Altenaer Straße, Im Grund, Heedfelder Landstraße sowie der Zubringer Nord. Bis Februar 2024 wurden 156 Anträge von der Autobahn GmbH des Bundes bewilligt.

3 b. Weitere Planungen und Maßnahmen mit Wechselwirkungen zur Lärmaktionsplanung

In Ergänzung zu den im beschlossenen Lärmaktionsplan der 3 Stufe erwähnten Maßnahmen und Planungen sei darauf hingewiesen, dass kurzfristig die Planungsleistungen zur Erstellung eines Mobilitätskonzeptes und eines Radverkehrskonzeptes als ergänzende Bausteine vergeben werden.

In dem Mobilitätskonzept sollen aufbauend auf einer Analyse und Bewertung der aktuellen Situation Potentiale und Maßnahmen zur Gestaltung der Verkehrswende entwickelt werden. Dabei berücksichtigt das integrierte Mobilitätskonzept alle zukunftsfähigen Mobilitätsformen und deren Verknüpfung zu Klimaschutz und Lebensqualität.

Das Radverkehrskonzept soll als ergänzender Baustein parallel zum Mobilitätskonzept erarbeitet werden und damit die im Mobilitätskonzept entwickelten Lösungsansätze hinsichtlich der Radverkehrsführung konkretisieren und ausarbeiten. Es soll insbesondere als Planungsgrundlage für die zu erstellenden Straßenplanungen der

sanierungsbedürftigen Hauptverkehrsstraßen dienen, deren Sanierung nach Verkehrsfreigabe der Autobahnbrücke erfolgen soll.

Beispielhaft für den Ausbau eines Radwegenetzes soll hier noch die 2023 erfolgte Markierung der Radwegespur auf beiden Seiten der Heedfelder Straße, im Abschnitt zwischen den Einmündungen der Straßen Im Grund und der Freisenbergstraße auf einer Länge von ca. 700 Metern durch den Straßenbaulastträger genannt werden. Als Negativbeispiel hingegen ist der Wegfall des Radstreifens im Zuge der Teilsanierung der Heedfelder Straße stadtauswärts im Bereich der Kreishaus-Kreuzung anzuführen. Die rechtlichen Vorgaben sehen an vielbefahrenen Straßen im Falle der Sanierung bzw. Neuanlage eine Breite von 2 m vor. Diese Breite war hier nicht einzuhalten.

Die Stadt Lüdenscheid fordert zur Kontrolle und Umsetzung des Lkw-Durchfahrtsverbots eine automatisierte Lösung, eine Art Lkw-Separierungsanlage („Brückenwächter“) auf der Autobahn. Für die Einrichtung dieser Fahrzeugdifferenzierungsanlage, die vom Landesamt für Zentrale Polizeiliche Dienste entwickelt wurde, gibt es noch Abstimmungsbedarf auf ministerieller Ebene mit derzeit offenem Ergebnis.

4. Öffentlichkeitsbeteiligung

Aufgrund der Sondersituation in Lüdenscheid erfolgte die vorgeschriebene Öffentlichkeitsbeteiligung nach den rechtlichen Vorgaben des § 47d BImSchG in der 4. Stufe in anderer Form als in der 3. Runde. So ist aufgrund der starken Betroffenheit der Bevölkerung mit der Einrichtung des Bürgerbüros „Brückenbauer“ am 28. April 2022 für die Bürgerinnen und Bürger u.a. zum Thema Lärm eine Anlaufstelle geschaffen worden. Anregungen und Beschwerden werden von dort aus koordiniert und direkt an die zuständigen Stellen innerhalb der Stadtverwaltung bzw. an externe Dienststellen weitergeleitet.

Aufgrund der kurzen Informationswege konnte z.B. im Frühsommer 2022 der Anregung aus der Bürgerschaft zum Bau einer neuen provisorischen Abfahrt zur Trennung des Verkehrs in Richtung Bellmerie und Rosmart an der A45-Anschlussstelle Lüdenscheid kurzfristig gefolgt werden.

Zudem ist es die Aufgabe des Bürgerbüros, aktiv auf die Bevölkerung zuzugehen, sie zu informieren und zu beraten. Es erscheint u.a. unregelmäßig ein Newsletter mit Informationen über Veranstaltungen, neuen Verkehrsdaten etc. oder es finden Beratungen hinsichtlich der Förderung von Schallschutzmaßnahmen statt. Dazu wurde 2022 gemeinsam mit der Autobahn GmbH ein Faltblatt über die Antragstellung erstellt und an die Haushalte verteilt. Antragsformulare stehen über die Webseite Brückenbauer <https://bruecken-bauer.info/> zum Download bereit.

Der Bürgermeister der Stadt Lüdenscheid erhielt als „Bürgerbeauftragter für den Abriss und den Ersatzneubau der Talbrücke Rahmede - Brückenbauer“ eine direkte Platzierung in die Lenkungsgruppe des Ministeriums.

In der 2. Jahreshälfte 2022 fanden auf Einladung der Autobahn GmbH diverse Baustellenbesuche mit der Öffentlichkeit statt und ebenso Bürger- und Betroffenenengespräche auch unter Anwesenheit des Bundesverkehrsministers. Neben den Fragestellungen zum Bauablauf/Sprengung war das Thema Lärm mit seinen negativen Auswirkungen auf die Anwohnerschaft zentral.

Im Vorfeld der Sprengung der alten Brücke und der damit verbundenen Sperrung der Altenaer Straße wurde eine Informationsveranstaltung seitens der Autobahn GmbH im Stadtteil Dickenberg abgehalten – u.a. auch hinsichtlich der Thematik Lärmbeeinträchtigungen z.B. durch das erhöhte Verkehrsaufkommen in diesem Stadtteil zur Umgehung der Umleitungsstrecken.

Um den Neubau der Rahmedetalbrücke zu beschleunigen, wurde auf ein förmliches Verfahren, das u.a. auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen hätte, mit dem am 27.01.2023 erteilten Bescheid des Fernstraßen-Bundesamtes über das Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung für den Neubau verzichtet.

5. Träger öffentlicher Belange

Die betroffenen internen und externen Dienststellen sind aufgrund der Sondersituation in ständigem Kontakt und Austausch u.a. auch hinsichtlich der durchzusetzenden Maßnahmen. Daher erübrigt sich in der 4. Runde die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.

6. Evaluierung des Aktionsplans

Die bereits umgesetzten Maßnahmen, die in Kap. 3 beschrieben worden sind, werden durch kontinuierliche Kontrollen (z.B. Messungen der Verkehrsstärke, Kontrollen der Polizei und des Ordnungsamtes) auf ihre Wirksamkeit überprüft.

Zukünftig wird nach Beendigung der verkehrlichen Ausnahmesituation ein Großteil der ergriffenen Maßnahmen wieder wegfallen, da von einer Reduzierung der durch den Lärm besonders an der Bedarfsumleitungsstrecke belasteten Personenzahl ausgegangen werden kann. Abhängig von der Fertigstellung der neuen Rahmedetalbrücke ist damit zu rechnen, dass die in 5 Jahren verpflichtend zu erstellende Lärmaktionsplanung der 5. Stufe Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation als langfristige Strategie neu definiert.

Anlage: Beispiele von Berichten über Bürgerbeteiligungen:

1. Bericht über den Termin am 25. August 2022

A45: Erster Bürgertermin unter der Talbrücke Rahmede

Fragen stellen und die Baustelle hautnah erleben, das stand beim ersten Bürgertermin an der Talbrücke Rahmede in Lüdenscheid im Mittelpunkt.

Lüdenscheid. Einen sportlichen Abendspaziergang haben die Teilnehmer des ersten Bürgertermins an der A45-Talbrücke Rahmede unternommen. Nachdem die Projektverantwortlichen Klaus Gillmann, Geschäftsbereichsleiter Planung, und Michael Neumann (Projektleiter Bau) einen aktuellen Einblick in die Arbeiten vor Ort und in den Büros der Außenstelle Hagen der Autobahn Westfalen gegeben hatten, ging es den steilen Nordhang hinauf zum Widerlager. Ein Teil der Besuchergruppe strich schon nach wenigen Metern die Segel. „Hier zu bauen, das ist eine echte Herausforderung“, war die einhellige Meinung. Für September, Oktober und November sind weitere Bürgertermine, bei denen natürlich auch Fragen gestellt werden können, geplant. Anmelden können sich Interessenten über die Seite des Brückenbauer-Büros bruecken-bauer.info. Fazit einer Teilnehmerin nach knapp zwei Stunden unter der Brücke: „Ich habe nun Menschen, die an dem Projekt arbeiten, vor Augen und keinen Aktenschrank.“

Kontakt: Susanne Schlenga, Autobahn GmbH

2. Bericht über den Termin am 15. August 2022

Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing an der A45-Talbrücke Rahmede in Lüdenscheid

Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing war am Donnerstag erstmals zu Gast in Lüdenscheid, um sich vor Ort über den Fortgang der Arbeiten an der gesperrten Talbrücke Rahmede zu informieren.

Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing war am vergangenen Donnerstag (11.8.) erstmals zu Gast in Lüdenscheid, um sich vor Ort über den Fortgang der Arbeiten an der gesperrten Talbrücke Rahmede zu informieren. Der Vorsitzende der Geschäftsführung, Stephan Krenz, und Niederlassungsdirektorin Elfriede Sauerwein-Braksiek erklärten dem Minister die Besonderheiten der Brücke und der Umgebung, erläuterten die aktuellen Arbeiten und die nächsten Schritte. Im Anschluss stand der Minister den zahlreichen Medienvertretern noch unter der Brücke Rede und Antwort.

Nach einem Spitzengespräch am Mittag mit Politikern und Vertretern der Wirtschaft im Lüdenscheider Rathaus haben sich Wissing, Krenz und der Bürgerbeauftragte Sebastian Wagemeyer mit Bürgerinnen und Bürgern zu einem Austausch getroffen. Rund 100 Interessierte waren der Einladung gefolgt und berichteten dem Minister über die Probleme, Sorgen und Nöte, die die Umleitungsstrecke aufgrund der gesperrten A45 mit sich bringt.

Wissing versicherte: "Ich persönlich lasse mir kontinuierlich über die Situation vor Ort berichten. Es gibt kein Verkehrsprojekt in der Bundesrepublik Deutschland, das bei mir einen vergleichbar hohen Stellenwert hat wie diese Brücke. Sie können sicher sein: Wir tun seit der Sperrung der Talbrücke alles, um den Neubau effektiv und zügig zu planen".

Kontakt: Susanne Schlenga, Autobahn GmbH