



# Lärmaktionsplan 2024 der Stadt Rüthen

Gemeindekennzahl: 05974036

Kennung der Behörde für Lärmaktionsplanung: **DE\_NW\_05974036\_Rüthen**



Stadt Rüthen  
Fachbereich 3  
Sachgebiet Stadtentwicklung

## Lärmaktionsplan Rüthen 2024

Titel                      Lärmaktionsplan 2024 der Stadt Rüthen gemäß  
§ 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Verantwortlicher      Stadt Rüthen

Umfang                  25 Seiten

Beschlossen durch den Rat der Stadt Rüthen am   **25.04.2024**

## Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis .....	4
1. Einleitung.....	5
2. Beschreibung des Untersuchungsgebietes .....	5
3. Gesetzliche Grundlagen / rechtliche Rahmenbedingungen / Definitionen .....	6
3.1 Unterschiede im deutsch-europäischen Regelwerk.....	6
3.2 Richtwerte .....	7
3.3 Zuständigkeiten in der Lärmaktionsplanung.....	8
3.4 Ablauf und Zielsetzung der Lärmaktionsplanung.....	8
3.5 Verfahren.....	9
4. Lärmkartierung.....	9
4.1 Allgemeine Beschreibungen potenzieller Hauptlärmquellen nach Lage, Größe und Verkehrsaufkommen.....	10
4.1.1 Haupt-Straßenverkehr Tabelle 1: Lärmbelastete Straßenabschnitte.....	10
4.1.2 Haupt-Schienenverkehr (Bund).....	10
4.1.3 Flughafen Tabelle 3: - immissionsmäßig nicht relevant .....	11
4.2 Ermittelte Lärmeinwirkungen in Rüthen.....	11
4.2.1 Lärmeinwirkung durch allgemeinen Straßenverkehr.....	11
4.2.3 Lärmeinwirkung durch privaten Schienenverkehr .....	14
4.2.4 Lärmeinwirkung durch Schienenverkehr Bund (kommt in Rüthen nicht vor) .....	14
4.2.5 Lärmeinwirkung durch Flugverkehr (immissionsmäßig nicht relevant).....	14
5. Ablauf der Lärmkartierung .....	14
5.1 Graphische Darstellungen durch Isophonenflächen und Isophonenlinien:.....	14
5.2 Karten zur Lärmkartierung: .....	15
5.2.1 Karte 1 / Übersichtskarte Stadtgebiet Rüthen – Straßen, Schiene, Luftverkehr:.....	15
5.2.2 Karte 2 a, b, c Lärmkarte Straßen - 24 h-Werte: .....	16
5.2.3 Karte 3 a, b, c Lärmkarte Straßen - Nachtwerte:.....	17
5.3 Ort der Veröffentlichung .....	18
5.4 Zusammenfassungen der Daten der Lärmkarten.....	18
6. Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung.....	18
7. Maßnahmen und Konzepte der Lärmaktionsplanung Rüthen 2024 .....	23
7.1 Bundesautobahn 44 .....	23
7.2 Landesstraße L 776.....	23
7.3 Landesstraße L 536 (Ortsdurchfahrt Oestereiden) .....	24
8. Fazit .....	25

## Abkürzungsverzeichnis

BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
dB(A)	Dezibel (A-Bewertung), Geräuschmessung
DE_NW_05974036_Rüthen	Kennung der Landesbehörde für Lärmkartierung
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	Eisenbahnbundesamt
GKZ	Gemeindekennzahl
Hot-Spot	hier: Lärmschwerpunkte
LANUV	Landesanstalt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
Lm,E	Emissionspegel (Mittelpegel in 4 Meter Höhe und 25 Meter Abstand von der Schallquelle) für Straßen und Schienenverkehrsgeräusche
LDay	A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel in Dezibel im Beurteilungszeitraum Tag von 06:00 Uhr bis 18:00 Uhr
LDen	Lärmindeks Day-Evening-Night gemäß 34. BImSchV § 2, Abs. 2
LEvening	A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel in Dezibel im Beurteilungszeitraum Abend 18:00 Uhr bis 22:00 Uhr
LNight	A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel in Dezibel im Beurteilungszeitraum Nacht 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr
LOA	Lärmoptimierter Asphalt
MUNLV	Ministerium für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
OPA	Offenporiger Asphalt
PSS	Passiver Schallschutz
TA-Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
TÖB	Träger öffentlicher Belange
ULR	Umgebungslärmrichtlinie
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung des Umgebungslärms an Straßen
VBUSch	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung des Umgebungslärms an Schienen

## 1. Einleitung

Hohe Lärmimmissionen stellen nicht nur eine Belästigung dar, welche die Lebensqualität der Betroffenen mindert, sondern sie haben auch eine gesundheitliche Bedeutung. Das Ziel der Lärmaktionsplanung ist, die Belastung der Bevölkerung durch Umgebungslärm zu senken und ruhige Gebiete vor einer zukünftigen Verlärmung zu schützen. Die Lärmaktionsplanung ist nicht als starres Planwerk zu verstehen, sondern sie stellt vielmehr einen kontinuierlichen Prozess mit kurz- bis mittelfristig umsetzbaren und langfristig planbaren Maßnahmen dar, die zu einer Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität führen sollen.

Die Europäische Union hat mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie (EG-Richtlinie Nr. 2002/49/EG) auf die erheblichen, zum Teil gesundheitsschädlichen Lärmbelastungen vor allem in Ballungsräumen reagiert. Ziel dieser Richtlinie ist es, „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.“

## 2. Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Die Stadt Rüthen liegt am östlichen Rand des nordrhein-westfälischen Kreises Soest. In ihrer aktuellen Stadtgliederung besteht Rüthen neben dem gleichnamigen Zentrum aus weiteren vierzehn Ortsteilen, die sich in ihrer räumlichen Ausdehnung und Bevölkerungsstärke teilweise deutlich voneinander unterscheiden.

Rüthen gehört mit aktuell rd. 11.000 Einwohnern (wovon rd. 5.000 auf die Kernstadt entfallen) zu den kleineren Städten im Kreis Soest und der Hellwegbörde.

Rüthen erstreckt sich heute über rund 22 km in Nord-Süd-Richtung und 11 km in West-Ost-Richtung. Mit 158 km<sup>2</sup> ist Rüthen die flächenmäßig größte Gemeinde im Kreis Soest. Von diesen sind 94,15 km<sup>2</sup> (59,6 %) landwirtschaftliche Nutzflächen, 49,31 km<sup>2</sup> (31,2 %) Wald und 13,17 km<sup>2</sup> (8,3 %) Siedlungs- und Verkehrsflächen. Sonstige Flächen machen 1 % aus.

Die höchste Erhebung Rütthens ist der Wehberg im Süden mit 528,9 m ü. NN, der niedrigste Punkt liegt an der nördlichen Stadtgrenze im Tal des Baches Pöppelsche bei 130 m ü. NN. Naturräumlich liegt Rüthen auf der Grenze von zwei westfälischen Großlandschaften: der Westfälischen Bucht (Flachland) im Norden und dem Sauerland (Mittelgebirge – Naturpark Arnsberger Wald) im Süden, beide deutlich getrennt durch den Haarstrang und das Tal der Möhne. Während der waldreiche Südtail (der Stadtwald Rüthen ist ca. 3.850 ha groß) durch wechselnde Täler und Höhen geprägt ist, fällt die von Landwirtschaft geprägte, offene Bördelandschaft kontinuierlich nach Norden hin ab, lediglich durch einzelne in Nord-Süd Richtung verlaufende, schmale Schleddentäler unterbrochen.

Wirtschaftlich wird Rüthen in der Gegenwart von mittelständischen Betrieben verschiedener Branchen geprägt. Die wichtigsten sind die Holz-, Metall-, Elektro- und Kunststoffindustrie. Ein wichtiger Wirtschaftsfaktor ist der Rütthener Wald als Rohstofflieferant für die Holzindustrie. Der Ort besitzt den drittgrößten Kommunalwald in NRW

### 3. Gesetzliche Grundlagen / rechtliche Rahmenbedingungen / Definitionen

Mit der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie (EG- Richtlinie Nr. 2002/49/EG) in nationales Recht im Jahr 2005 sind Kreise, die kreisfreien Städte und Kommunen verpflichtet, auf Grundlage der §§ 47a-f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) die Lärmsituation für ihr jeweiliges gesamte Stadtgebiet zu ermitteln und anhand von Lärmkarten graphisch darzustellen. Die Lärmkartierung war erstmalig zum 30.06.2007 zu erstellen und ist in einem Turnus von fünf Jahren zu aktualisieren.

Für die Berechnungen der Lärmkarten sind Berechnungsmethoden heranzuziehen, die EU-weit zu ähnlichen Ergebnissen führen sollen. Die Berechnungsmethoden sind aber noch vorläufig und unterscheiden sich teilweise deutlich von den nationalen Berechnungsvorschriften.

Gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG sind zur Regelung von Lärmproblemen, die sich aus der Kartierung ergeben, Aktionspläne aufzustellen. Lärmprobleme im Sinne des § 47d Abs. 1 BImSchG liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein ermittelter Lärmpegel von  $L_{Den} = 70 \text{ dB(A)}$  und/oder  $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$  erreicht wird.<sup>1</sup>

Gleichfalls sind ruhige Gebiete zu lokalisieren und zu schützen. Hierbei muss es sich nicht zwangsläufig nur um ruhige Außenbereiche handeln, es können auch Geräuschinseln im Innenstadtbereich sein, die einen signifikanten Geräuschpegelunterschied gegenüber ihrer Umgebung ausweisen und/oder einen erhöhten Erholungsfaktor aufweisen. Die genaue Definition eines ruhigen Gebiets obliegt der Kommune.

Bei der Aufstellung und Ausarbeitung der Aktionspläne ist die Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG in geeigneter Form zu beteiligen.

Abweichend davon ist für die Ausarbeitung der Lärmkarten entlang des Streckennetzes der Eisenbahnen des Bundes und für deren Veröffentlichung das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig.

#### 3.1 Unterschiede im deutsch-europäischen Regelwerk

Neben den Bestimmungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie und den darauf aufbauenden nationalen Regelungen gab es bereits vor der Einführung der EU-Umgebungslärmrichtlinie eine Vielzahl nationaler Gesetze und Verordnungen, die den Immissionsschutz in Deutschland regeln. Diese Vielzahl an Gesetzen und Verordnungen weichen allerdings teilweise erheblich vom europäischen Regelwerk ab. Ihre Gültigkeit ist aber in jedem Fall weiterhin gegeben.

So wird bei der Errichtung bzw. wesentlicher Veränderung von Verkehrswegen nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) verfahren. Diese Verordnung schreibt Berechnungsmethoden vor, die zu deutlich anderen Ergebnissen führen können, als sie nach den EU-Berechnungsvorschriften erzielt würden. Beispielsweise errechnet sie den Schienenverkehrslärm gegenüber dem EU-

---

<sup>1</sup> Das Umweltbundesamt definiert diese Kenngrößen wie folgt:

$L_{Den}$  ist der Indikator (Einheit:  $\text{dB(A)}$ ), der den gemittelten Immissionsschallpegel außen vor der Wohnung über den ganzen Tag hinweg beschreibt, wobei die Abendzeit (in Deutschland von 18-22 Uhr) mit  $5 \text{ dB(A)}$  und die Nachtzeit (von 22-06 Uhr) mit  $10 \text{ dB(A)}$  beaufschlagt werden.  $L_{Night}$  ist der ungewichtete gemittelte Immissionsschallpegel für die Nachtzeit. Beide Indikatoren werden als Jahresmittelwerte bestimmt.

Regelwerk mit um 5 dB geringeren Pegeln. Auch beim Straßenverkehrslärm ergeben sich – im Bereich von Ampelanlagen – Unterschiede bis zu 3 dB (Hinweis: +/- 3 dB entsprechen einer Verdoppelung bzw. Halbierung der Verkehrsmenge).

Für gewerbliche Anlagen findet in Deutschland die „technische Anleitung Lärm“ (TA Lärm) Anwendung, die sich ebenfalls von den EU-Vorschriften unterscheidet.

Als ein weiteres Beispiel sei auf die DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) verwiesen, die im Rahmen der Bebauungsplanung heranzuziehen ist. Auch diese Norm weist deutliche Unterschiede zum EU-Regelwerk auf.

Die beschriebenen Unterschiede können zu erheblichen unterschiedlichen Interessen der Lärmverursacher führen. Nach deutschem Recht genehmigte Straßen, Schienenstrecken, gewerbliche Anlagen oder Wohngebiete genügen den gesetzlichen (deutschen) Anforderungen. Gleichzeitig ist aber für sie nach EU-Recht ein Lärmaktionsplan aufzustellen. Dieser entstehende Konflikt zwischen Bestandschutz (deutsches Regelwerk) und Lärmaktionsplanung (EU-Regelwerk) ist zwar bekannt, aber nach wie vor noch nicht abschließend in der Gesetzgebung aufgelöst.

### 3.2 Richtwerte

Die physiologischen Auswirkungen durch eine kontinuierliche Lärmbelastung wurden in zahlreichen Studien wissenschaftlich untersucht. Lärm kann unter anderem zu Kommunikations-, Konzentrations- und Schlafstörungen führen. Die Meidung von Lärmbelastungen hat zur Folge, dass z.B. Gärten, Terrassen, Balkone oder zu einer Lärmquelle ausgerichtete Wohnräume nur eingeschränkt genutzt werden können. Die Auswirkungen durch den uns umgebenden Lärm lassen sich nicht nur medizinisch belegen, sondern auch volkswirtschaftlich quantifizieren. Ein volkswirtschaftlicher Schaden entsteht beispielsweise durch eine verminderte Arbeitsleistung, der Belastung des Gesundheitswesens durch lärmbedingte Folgeerkrankungen oder dem Attraktivitätsverlust von Wohnquartieren (Wertminderung von Liegenschaften, geringere Mieteinnahmen).

Die Europäische Union wollte mit der Einführung der Umgebungslärmrichtlinie der vorhandenen Lärmsituation entgegenwirken und ruhige Gebiete vor der Verlärmung schützen. Es wurden jedoch weder in der EU-Richtlinie selbst, noch in den §§ 47a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), über die die EU-Richtlinie in nationales Recht übertragen wurde, konkrete Grenzwerte definiert. In § 47d Abs. 1 BImSchG heißt es lediglich, dass die zuständigen Behörden Lärmaktionspläne aufzustellen haben, in denen die Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

Erst durch einen Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW wurde die Lärmaktionsplanung konkretisiert. Das Ministerium gibt zum Begriff - Lärmproblem- folgende Empfehlung:

*„Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein LDen von 70 dB(A) oder ein LNight von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird.“*

Ein rechtlicher Anspruch auf Maßnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung lässt sich hieraus jedoch nicht ableiten. Des Weiteren sind Maßnahmen der Lärmaktionsplanung nicht objektbezogen. Die genannten Schallpegelwerte für LDen und LNight werden auch als Auslösepegel oder Interventionswert beschrieben.

Zieht man die aktuellen Aussagen des Umweltbundesamtes (UBA) zu den Handlungszielen zur Lärm-minderung heran, ist zu erkennen, dass mit Pegeln von LDen = 70 dB(A) und LNight = 60 dB(A) das Ziel, die Gesundheit der Menschen zu schützen, noch lange nicht erreicht ist. Allein zur Vermeidung von Gesundheitsgefahren nennt das UBA einen kurzfristig anzustrebenden Zielwert von 65 dB(A) für den LDen und von 55 dB(A) für den LNight. Als langfristiges Ziel nennt das UBA einen Wert von 55 und 45 dB(A) für den LDen bzw. LNight.

Während die aus den EU-Vorgaben abgeleiteten Richtwerte LDen und LNight gebietsunabhängig Gültigkeit haben, berücksichtigen die sonstigen deutschen Richtwerte in aller Regel den Charakter des jeweiligen Gebietes, in dem sie Anwendung finden. So darf es in Industrie- und Gewerbegebieten durchaus relativ laut sein, da dort Wohnen nicht bzw. nur sehr eingeschränkt erlaubt ist. In Gebieten mit vorwiegender Wohnnutzung – besonders in reinen Wohngebieten – sind die Anforderungen an den Schallimmissionsschutz dagegen sehr hoch. Darüber hinaus unterscheiden die sonstigen deutschen Richtwerte nur Tag und Nacht und nicht die Abstufung Tag – Abend - Nacht. In einigen Fällen kennt man darüber hinaus Zu- bzw. Abschläge für Ruhezeiten.

### 3.3 Zuständigkeiten in der Lärmaktionsplanung

Im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist festgelegt, dass die Stadt/Gemeinde oder die nach dem Landesrecht zuständigen Behörden für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung verantwortlich sind.

Eine Ausnahme bildet die Kartierung des Schienenverkehrslärms auf den Schienenwegen des Bundes („Deutsche Bahn AG“). Die Lärmkarten werden durch das Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, 53175 Bonn, <http://www.eba.bund.de/lap> erstellt. Die Ergebnisse werden auf der Internetseite des EBA veröffentlicht: <http://www.laermaktionsplanung-schiene.de> Die Lärmdaten werden an die Kommunen übermittelt und in die allgemeine Lärmkartierung eingepflegt. Der Lärmaktionsplan muss nun durch die Kommune auch für die Schienenwege des Bundes erstellt werden.

Die grundsätzliche Verantwortung der Gemeinde erweckt den falschen Eindruck, dass sie in allen Belangen Herrin des Verfahrens ist. Der tatsächliche Einfluss der Gemeinde auf Lärmquellen, die nicht unter ihre direkte Verantwortung fallen, ist jedoch insbesondere bei der Umsetzung von kurz- und mittelfristigen Maßnahmen gering.

### 3.4 Ablauf und Zielsetzung der Lärmaktionsplanung

Die Lärmaktionsplanung ist nicht als ein alleinstehendes Instrument und abschließendes Projekt zu verstehen. Sie ist vielmehr in bestehenden Planungen (Flächennutzungsplan, Masterplan Mobilität etc.) zu integrieren und steht in einer wechselseitigen Beziehung zu bereits existierenden Planwerken. Der Lärmaktionsplan soll frühzeitig in den Planungsprozess eingreifen, um eine mittel- und langfristige Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität zu sichern. Die Lärmaktionsplanung greift jedoch auch auf bereits existierende Planungen und Strategien zurück und führt diese zusammen. Neben dieser strategischen Ausrichtung sind kurzfristig erreichbare Ziele zu erarbeiten und umzusetzen.

Die Lärmkarten als Grundlage der Aktionsplanung und die Lärmaktionspläne selbst sind in einem Turnus von fünf Jahren zu erneuern und zu veröffentlichen. Lärmaktionspläne sind nach öffentlichen Beteiligungsverfahren dem Rat der betroffenen Kommune zur Beschlussfassung vorzulegen.



### 3.5 Verfahren

Die Stadt Rütthen ist nach § 47d (3) BImSchG gesetzlich dazu verpflichtet, die Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung zu beteiligen. Ein konkreter Verfahrensablauf wie es in anderen Planverfahren der Fall ist, wurde vom Gesetzgeber nicht definiert. Die Bevölkerung ist rechtzeitig und effektiv an der Lärmaktionsplanung zu beteiligen, auch wenn im Stadtgebiet Rütthen die Betroffenheit der Wohnbevölkerung eher gering ist. Die Ergebnisse der Beteiligung sind bei der Planaufstellung zu berücksichtigen.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist jedoch nicht nur ein rein formaler Teil, sondern ein zentraler Punkt der Lärmaktionsplanung. Neben den Eingaben zu physikalisch belegbaren Lärmsituationen ergeben sich gerade aus der subjektiven Bewertung von Lärmquellen oder Lärminderungsmaßnahmen neue wertvolle Ansätze, die direkt oder indirekt in den Lärmaktionsplan einfließen.

In diesem Sinne wurde über die Aufstellung des Lärmaktionsplans in öffentlicher Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses des Rates der Stadt Rütthen informiert und beraten. Nach Billigung eines ersten Planentwurfes durch den zuständigen Fachausschuss wurde der Plan nach Hinweis im Amtsblatt der Stadt Rütthen auf der Homepage der Stadt Rütthen veröffentlicht sowie im Fachbereich 3 öffentlich ausgelegt mit der Möglichkeit für die Einwohner, sich in die Lärmaktionsplanung einzubringen. Abschließend erfolgt die Verabschiedung des Lärmaktionsplanes durch den Rat der Stadt Rütthen, seine öffentliche Bekanntmachung und Übersendung an das Land NRW (zu den bei diesem LAP maßgeblichen Verfahrensdetails siehe Kapitel 7 - Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung).

## 4. Lärmkartierung

(Ergebnisse der Lärmkartierung durch das LANUV zum 31.01.2022)

Auf Grundlage des § 47c des BImSchG und der 34. BImSchV wurden für die Lärmquelle - Straßenverkehr - Lärmkarten erstellt. Für die Stadt Rütthen, wie für die kleineren Kommunen unter 250.000 Einwohner vorgesehen, hat dies das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW (LANUV) übernommen.

Größere Kommunen in Ballungszentren mit zusätzlichen besonderen Belastungen durch Schienen- und/oder Flugverkehr (Großflughäfen) mussten bereits in der Tranche 1 Lärmaktionspläne bis 2010 aufstellen. Geringer belastete Bereiche fallen unter die Tranche 2.

Betrachtet wurde der 24-stündigen Tageszeitraum L<sub>Den</sub> und der 8-stündigen Nachtzeitraum L<sub>Night</sub>.

Die unterschiedlichen Tageszeiträume Tag, Abend und Nacht (Day – Evening – Night) wurden mit Zuschlägen belegt, die die störende Wirkung des Lärms und den erhöhten Schutzanspruch zu bestimmten Uhrzeiten widerspiegeln. Die Lärmkartierung besteht daher aus insgesamt 3 Karten für die Lärmart "Straßenverkehr" mit dem jeweiligen Tag- und Nachtwert.

Die Schallimmissionen werden berechnet und nicht gemessen. Die Berechnung erfolgt auf der Grundlage von Verkehrsanalysen (Zählungen) und Simulationen. Die Werte werden über das gesamte Jahr gemittelt. Im Zusammenhang mit der Berechnung stellt sich vielfach die Frage inwieweit eine solche Berechnung repräsentativ ist. Unabhängig von der Tatsache, dass eine flächendeckende

Messung des Umgebungslärms weder praktikabel noch bezahlbar wäre, sind Messungen immer nur eine Momentaufnahme. Messungen können durch eine Vielzahl von Faktoren beeinflusst werden. Die Windrichtung, das Wetter, Verkehrsbehinderungen, Verkehrsausfälle oder das Geräusch eines Martinshorns können das Ergebnis zu hoch oder zu niedrig erscheinen lassen. Bei der Berechnung spielen wechselnde Einflüsse keine Rolle, im Ergebnis ist die Berechnung jedoch als konservativ zu betrachten.

Beim Schienenverkehr wird zusätzlich unterschieden, ob es sich um den kommunalen Straßen- und Stadtbahnverkehr oder ob es sich um Bahnverkehr auf Schienenwegen des Bundes handelt.

#### 4.1 Allgemeine Beschreibungen potenzieller Hauptlärmquellen nach Lage, Größe und Verkehrsaufkommen

Die möglichen, für Lärmaktionsplanungen relevanten Hauptlärmquellen sind den folgenden Tabellen zu entnehmen.

##### 4.1.1 Haupt-Straßenverkehr

Tabelle 1: Lärmbelastete Straßenabschnitte

Name	Kfz/a	Lage
A 44	13,7 Mio	West-Ost durch das Gemeindegebiet
B 516	2,1 Mio	West-Ost durch das Gemeindegebiet
L 536 / L 776	2,7 Mio	Nord-Süd durch das Gemeindegebiet

##### 4.1.2 Haupt-Schienenverkehr (Bund)

Tabelle 2: Lärmbelastete Schienenabschnitte

Name	Kennung				
Verkehrsaufkommen		Tag	Abend	Nacht	Summe
Eisenbahnen des Bundes oder regionaler Personenverkehr	kommen in Rüthen nicht vor				
Güterverkehr	LWL Trasse Möhnetal u. Drewer	nicht relevant			
Sonstiger Verkehr					

4.1.3 Flughafen Tabelle 3: - immissionsmäßig nicht relevant

Name	Bewegung/a	Lage
Paderborn / Lippstadt	42000	Nordöstlich der Stadt, 15 km entfernt

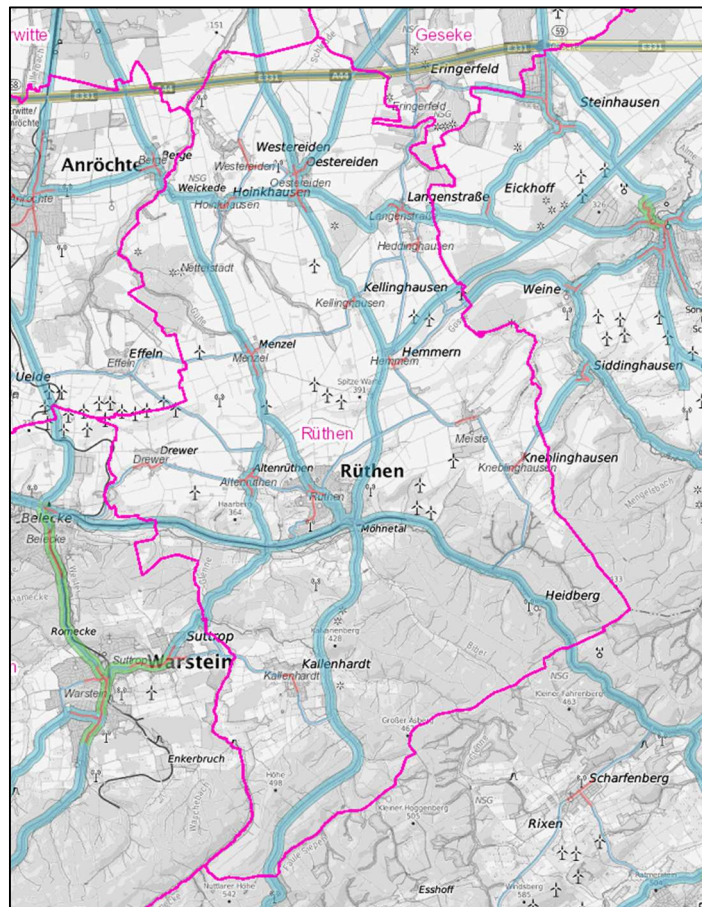
4.2 Ermittelte Lärmeinwirkungen in Rüthen

4.2.1 Lärmeinwirkung durch allgemeinen Straßenverkehr

Rüthen wird im äußersten Norden durch die in Ost-West-Richtung verlaufende Autobahn A 44 gequert, hat aber keine eigenen Anschlussstellen. Nächstgelegene Ausfahrten sind Anröchte im Westen und Geseke im Osten. Im Möhnetal verläuft ebenfalls in Ost-West-Richtung entlang dem Fluss Möhne die Bundesstraße 516, welche im Osten von Brilon aus heranführt und die das Stadtgebiet östlich von Belecke wieder verlässt.

Weitere klassifizierte Landes- und Kreisstraßen bilden ein innerkommunales Erschließungsnetz mit Ausfallstrecken in alle Himmelsrichtungen (siehe Karte). Die Lärmbelastung durch Straßenverkehr ist im interkommunalen Vergleich als niedrig einzustufen, auch wenn an einzelnen Streckenabschnitten hohe Immissionen errechnet werden.

Insbesondere durch Steinlastverkehre aus dem Raum Brilon in Richtung Erwitte werden einzelne Dörfer wie Menzel, Nettelstädt und Weickede stark belastet.



Die Streckenabschnitte in Rüthen belaufen sich auf

Autobahnen = ca. 4,7 km

Bundesstraßen = ca. 12,3 km

Landesstraßen = ca. 57 km

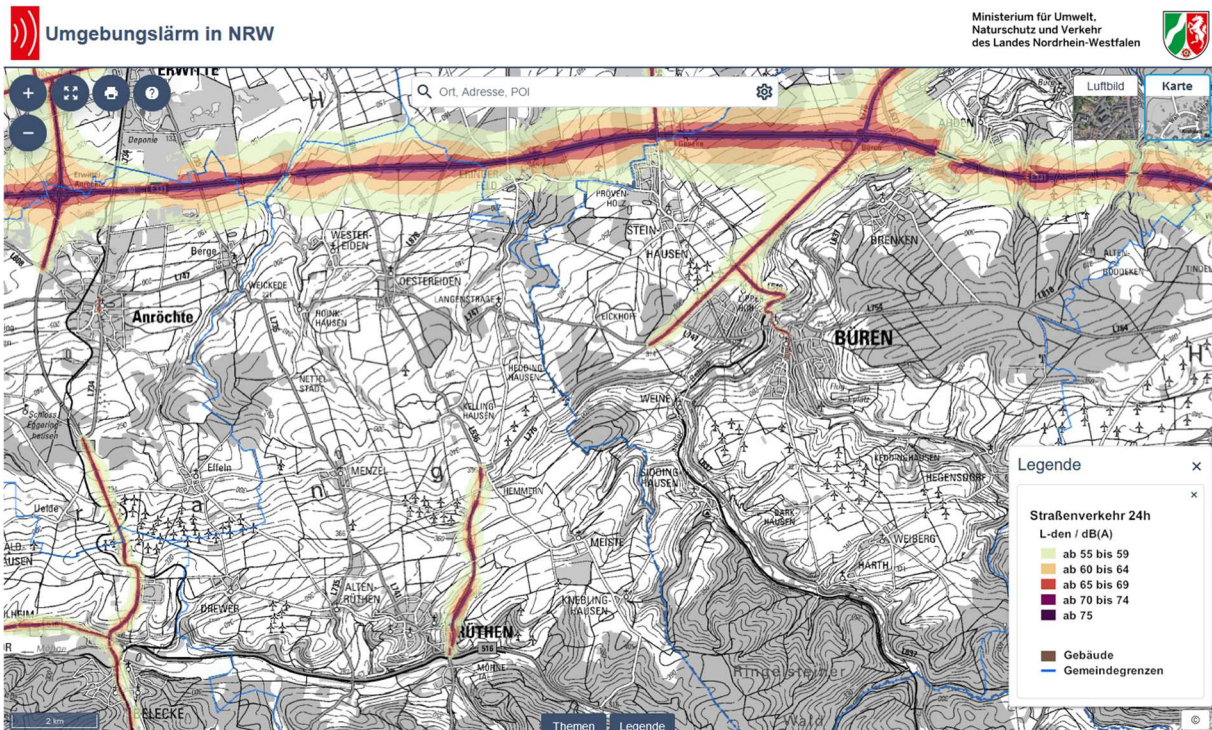
Kreisstraßen = ca. 55 km

Insgesamt hat das klassifizierte Straßennetz in Rüthen eine Länge von ca. 129 km Straßen unterschiedlicher Kategorien. Innerorts wird dieses durch ein engmaschiges städtisches Straßenverkehrsnetz (Gesamtlänge nicht erfasst) sowie außerorts durch ein umfangreiches Wirtschaftswegenetz (Landwirtschaft und Forst mit insgesamt ca. 615 km) ergänzt.

Für die Bewohner Rütthens ist das eigene Auto das dominierende Verkehrsmittel. 2021 waren pro 1000 Einwohner knapp 900 Kfz gemeldet. Insofern ist die Belastung in den Wohngebieten im Wesentlichen selbst verursacht. In einzelnen Wohnsammelstraßen kann es zu erhöhten Belastungen kommen, allerdings beziehen sich vorgebrachte Beschwerden ausschließlich auf klassifizierte Straßen und dabei auf den vorhandenen überörtlichen Schwerlastverkehr.

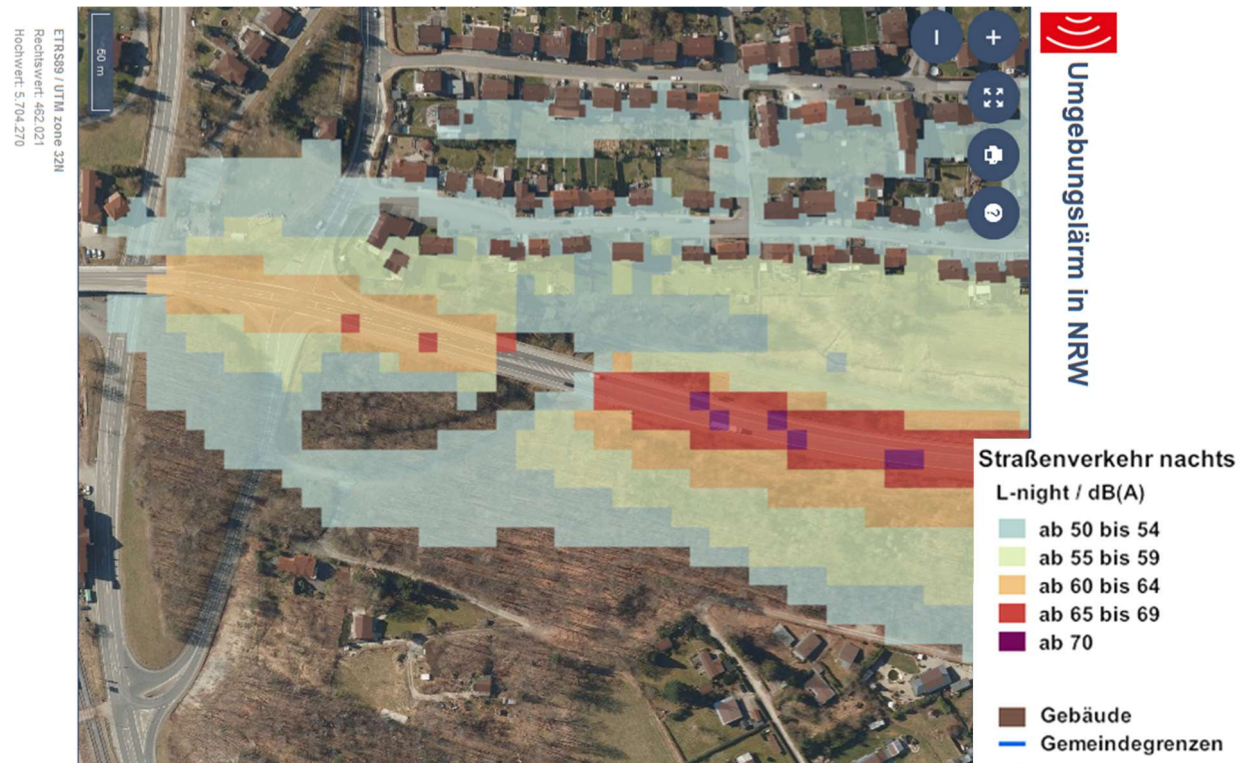
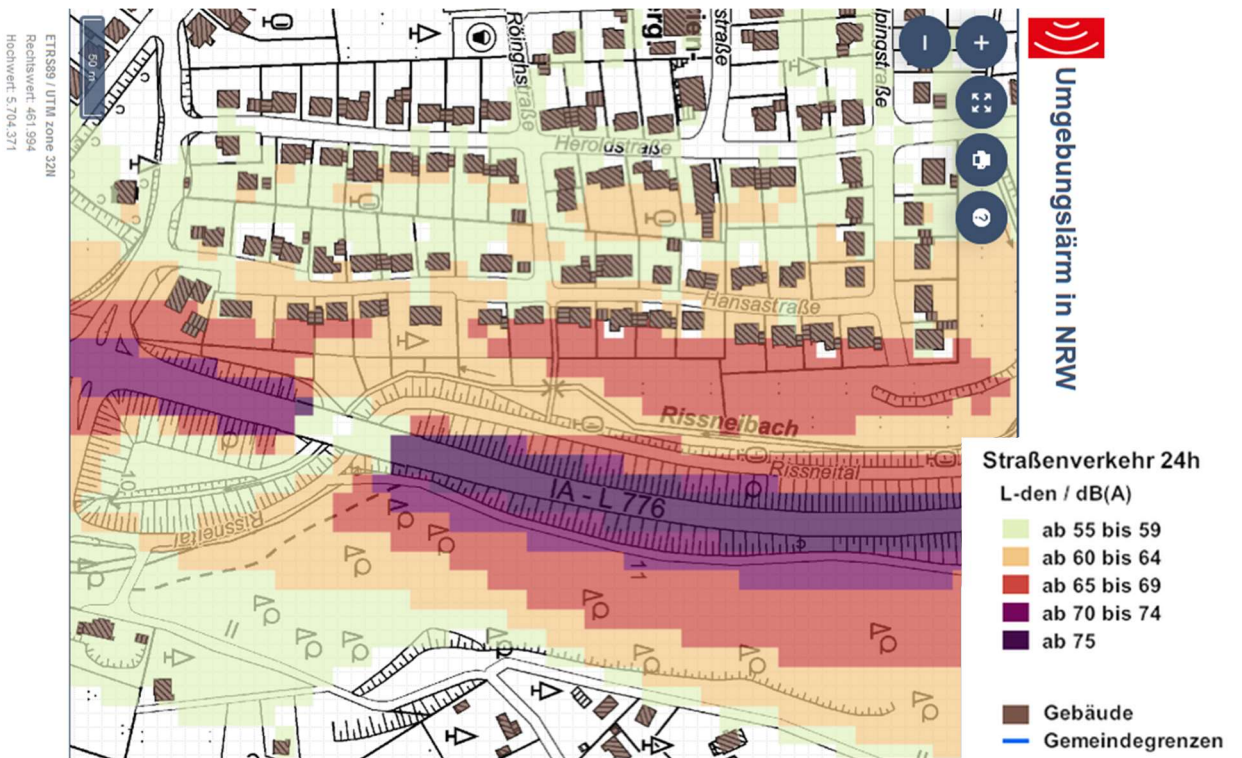
Im Tageszeitraum sind nach den Ergebnissen der Lärmkartierung in Rüthen keine Personen durch einen Pegel oberhalb des bisherigen Auslösewertes für einen Lärmaktionsplan ab 70 dB(A) betroffen. Auch in der Nacht sind keine Personen einem rechnerischen Pegel oberhalb 60 dB(A) ausgesetzt.

Die Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in Rüthen, also der in den Karten farbig dargestellten Bereiche beträgt 9,6608 km<sup>2</sup>. Der größte Teil davon befindet sich im Umfeld der A44, wo aber auf dem Stadtgebiet Rüthen keine Siedlungsbereiche und auch keine Außenbereichswohnungen existieren.



Ein kleineres Band mit rechnerischen Lärmbelastungen betrifft den Streckenabschnitt der L 776 zwischen der B 516 und dem Abzweig Richtung Paderborn (siehe umseitig).

Dort sind laut der Berechnung 151 Wohnungen von einem Lärmindex Day-Evening-Night über 55 dB(A) und 7 Wohnungen von einem Lärmindex Day-Evening-Night über 65 dB(A) betroffen.



Die geschätzte Anzahl betroffener Personen läge bei einem Mittelwert von 2,5 Personen je WE bei rd. 378 [über 55 dB(A)] bzw. 18 [über 65 dB(A)].

#### 4.2.3 Lärmeinwirkung durch privaten Schienenverkehr

Ebenfalls im Möhnetal sowie an der westlichen Stadtgebietsgrenze bei Drewer gibt es Bahngleise der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) für den ausschließlichen Güterverkehr, auf denen von der Westfälischen Landeseisenbahn werktags in sehr geringer Frequenz Güterzüge verkehren. Auf dem Gebiet der Stadt Rüthen ist diese Verkehrsart wegen ihrer seltenen Ereignisse nicht relevant bzw. westlich von Drewer mit Ausnahme von Signalgeräuschen nicht wahrnehmbar.

#### 4.2.4 Lärmeinwirkung durch Schienenverkehr Bund (kommt in Rüthen nicht vor)

Ausweislich der Lärmkartierungsergebnisse des Eisenbahn Bundesamtes auf dem Gebiet der Stadt Rüthen nicht vorhanden und insofern nicht relevant.

#### 4.2.5 Lärmeinwirkung durch Flugverkehr (immissionsmäßig nicht relevant)

Rüthen liegt im Einflugbereich des Flughafens Paderborn / Lippstadt, allerdings noch mit großen Flughöhen und hinnehmbarer Schallbelastung. Für die Lärmaktionsplanung ist die Belastung nicht relevant.

## 5. Ablauf der Lärmkartierung

### 5.1 Graphische Darstellungen durch Isophonenflächen und Isophonenlinien:

Umfassende graphische Darstellungen der Kartierungsergebnisse in Rüthen sowie in ganz NRW stehen allen Interessierten unter der Adresse <https://www.umgebungslaerm.nrw.de/> zur Verfügung.

Neben allgemeinen Erläuterungen zum Umgebungslärm und einer Übersicht, in der alle berücksichtigten Quellen und Hindernisse dargestellt sind, findet man dort für jede untersuchte Quellenart und jede Kennzeichnungsart eine eigene kartenmäßige Darstellung.

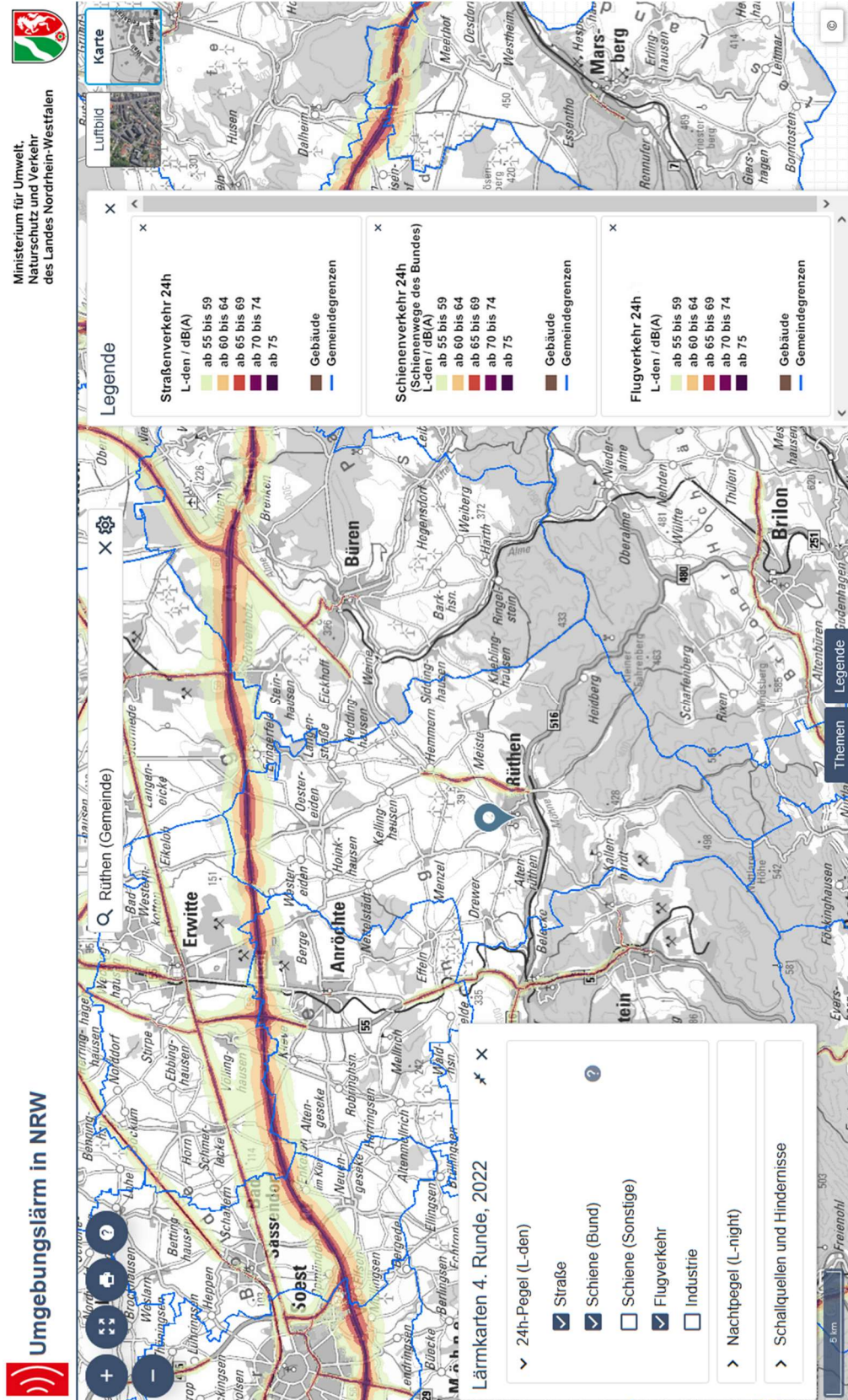
Soweit Ergebnisse des Lärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes (nur außerhalb von Rüthen) dargestellt werden, werden sie vom zuständigen Eisenbahnbundesamt nachrichtlich zur Verfügung gestellt.

Jede Karte stellt mit Isophonenflächen die Schallpegel dar, welche außerhalb von Gebäuden in 4 m Höhe über dem Erdboden in einem 10 m-Raster berechnet wurden. Die Isophonenflächen sind entsprechend der Legende farbig gekennzeichnet.

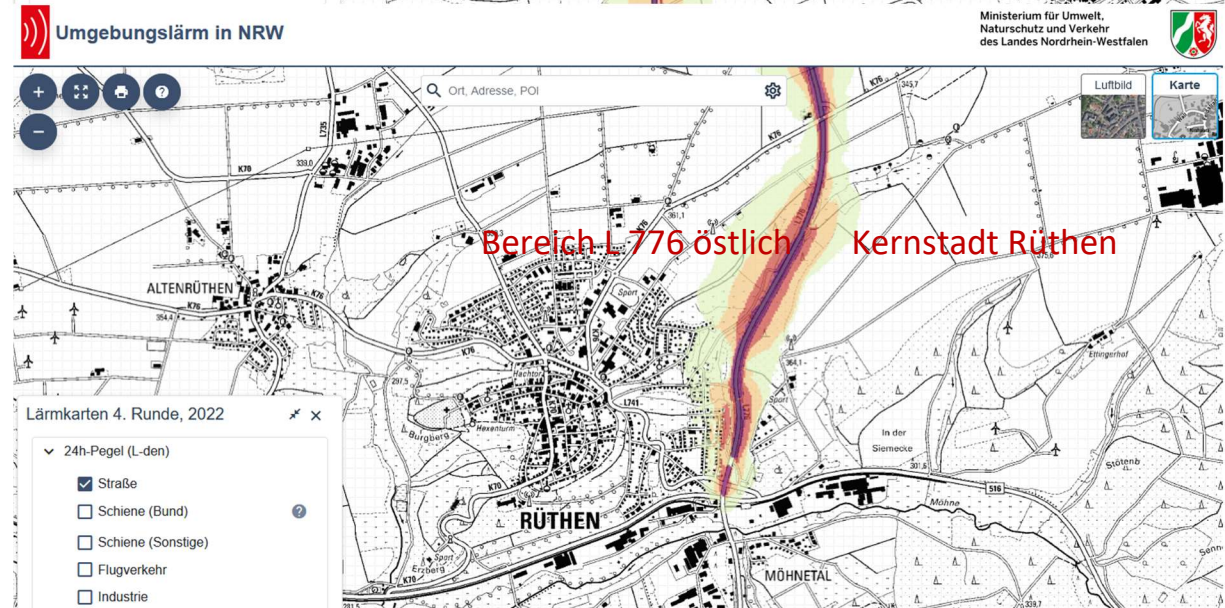
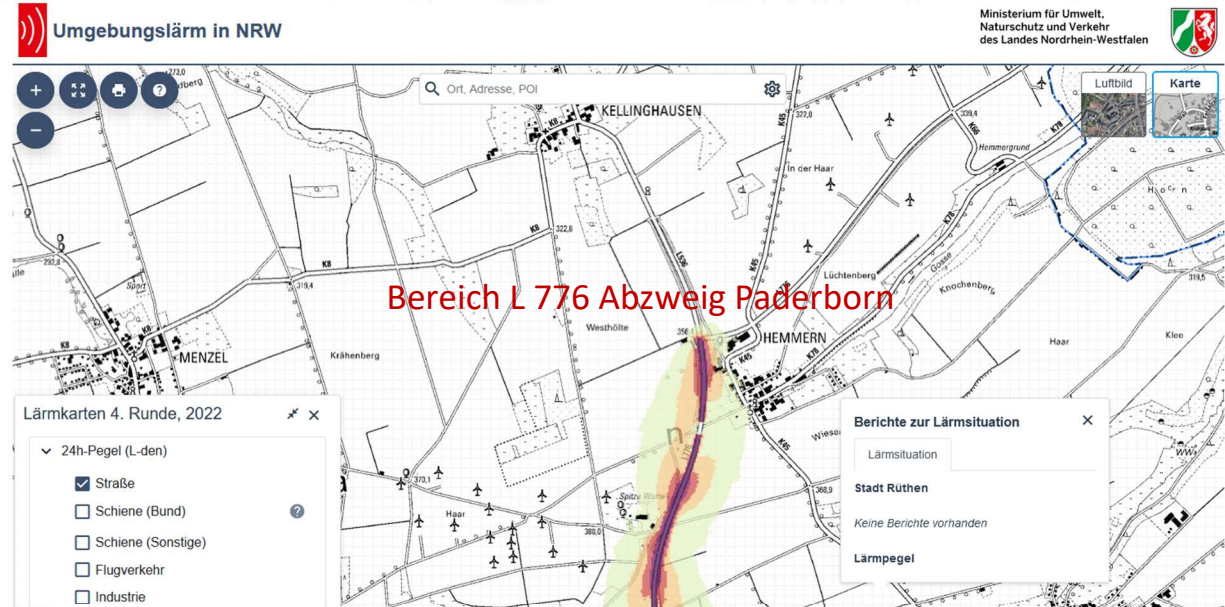
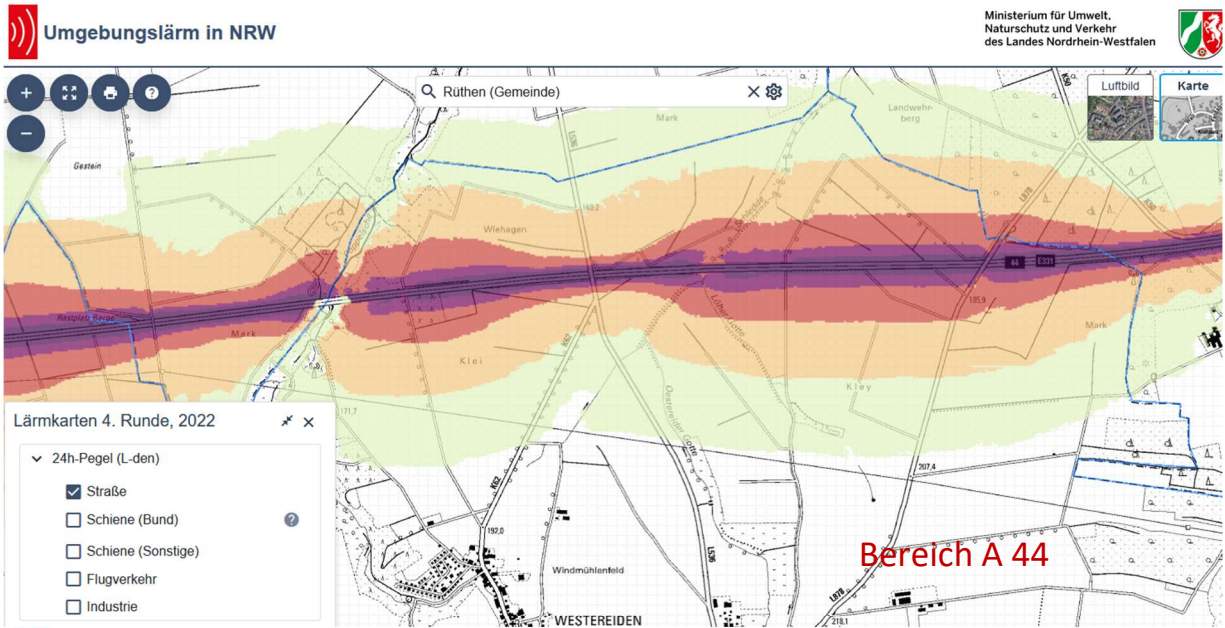
Als Auslösepegellinien sind in den Karten die Pegel  $L_{Den} = 70 \text{ dB(A)}$  bzw.  $L_{NIGHT} = 60 \text{ dB(A)}$  eingezeichnet. Sie kennzeichnen die Grenze, oberhalb derer Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder eingeführt werden.

5.2 Karten zur Lärmkartierung:

5.2.1 Karte 1 / Übersichtskarte Stadtgebiet Rütchen – Straßen, Schiene, Luftverkehr:

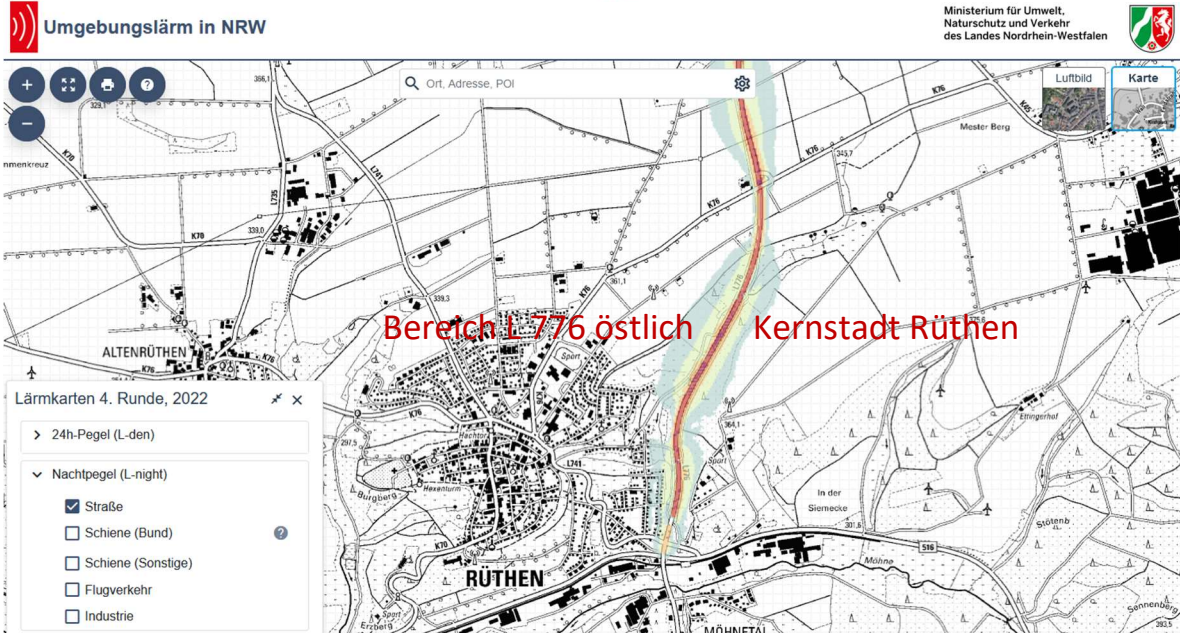
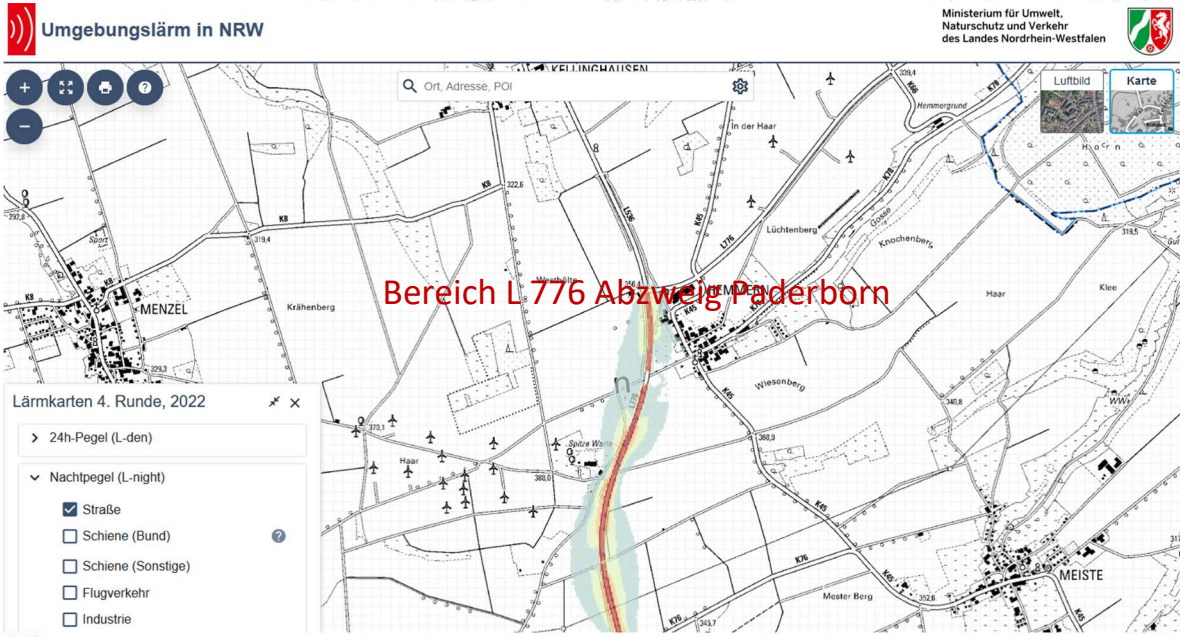
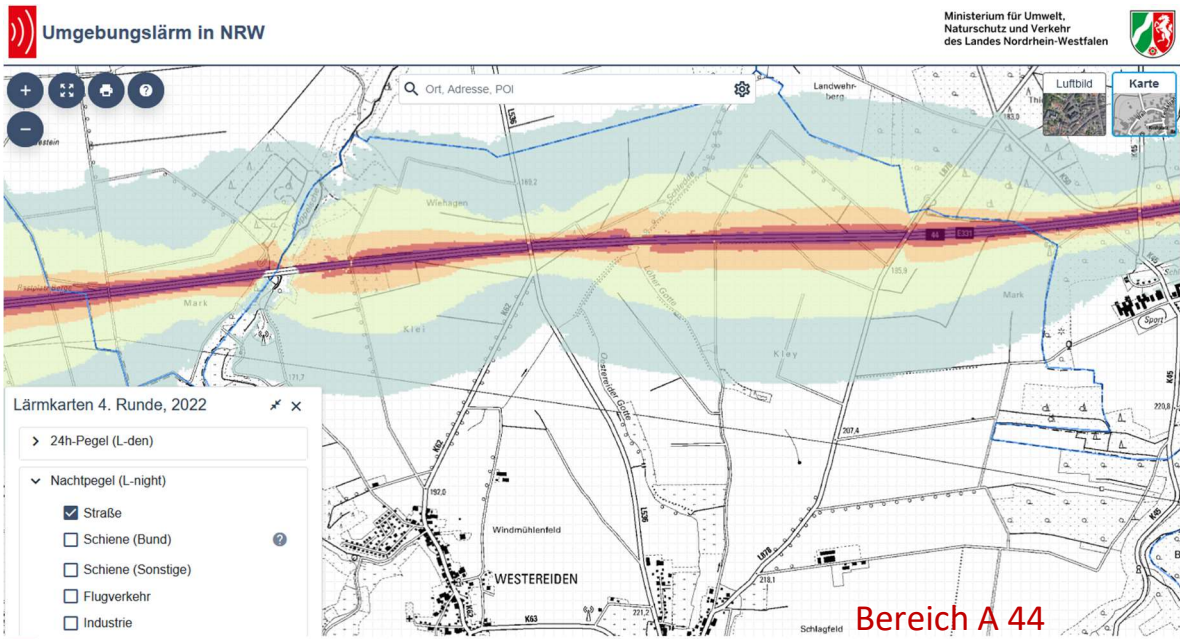


5.2.2 Karte 2 a, b, c Lärmkarte Straßen - 24 h-Werte:





5.2.3 Karte 3 a, b, c Lärmkarte Straßen - Nachtwerte:



### 5.3 Ort der Veröffentlichung

Die Lärmkarten, Informationen zur Lärmaktionsplanung und alle weiteren wichtigen Informationen zu Umgebungslärm in NRW sind im Internet unter: <http://www.umgebungs-laerm.nrw.de> veröffentlicht.

### 5.4 Zusammenfassungen der Daten der Lärmkarten

Die Ergebnisse der Lärmkarten wurden von den Ballungsraumkommunen bzw. dem LANUV ermittelt und im Internet unter <http://www.umgebungs-laerm.nrw.de> veröffentlicht.

Für die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes erfolgte die Lärmkartierung durch das Eisenbahnbundesamt. Die Karten sind veröffentlicht unter: [http://www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/laerm/laerm\\_karten.htm](http://www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/laerm/laerm_karten.htm).

## 6. Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Ein erster Vorentwurf dieses Lärmaktionsplanes wurde von der Stadtverwaltung Rüthen erarbeitet und gleichzeitig mit der Beschlussvorlage zur Einleitung des Verfahrens in das Ratsinformationssystem eingestellt sowie unter der Rubrik „Aktuelles“ auf der homepage der Stadt Rüthen veröffentlicht.

### Stadt Rüthen startet Lärmaktionsplanung

Nach bundes- und europarechtlichen Vorgaben müssen alle Kommunen, die von Verkehrslärm betroffen sind bzw. bei denen in der Lärmkartierung des Landes betroffene Wohngebäude erkennbar sind, einen so genannten „Lärmaktionsplan“ unter Beteiligung der Öffentlichkeit aufstellen.

Der **Entwurf dieses Planwerkes** kann [hier](#) geöffnet und eingesehen werden.

Stellungnahmen dazu können, möglichst per elektronischer Übermittlung ([post\(at\)ruethen.de](mailto:post(at)ruethen.de)), bei Bedarf aber auch auf anderem Weg an die Stadtverwaltung (Bauamt, Windpöthstraße 29) abgegeben werden.

In der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses der Stadtvertretung Rüthen am 19.10.2023 wird über den Planentwurf und eventuelle Stellungnahmen beraten und das weitere Verfahren in die Wege geleitet.

Die Sitzung findet in der Mensa der Privaten Sekundarschule Hugo Stern im Gebäude der Maximilian-Kolbe-Schule Rüthen statt und beginnt um 17.30 Uhr.

Zu Beginn der Sitzung besteht für die lärmbeeinträchtigten Einwohner wie auch für die übrige Bevölkerung öffentliche Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung.



### Lärmaktionsplan 2024 der Stadt Rüthen

Gemeindekennzahl: 05974036  
Kennung der Behörde für Lärmaktionsplanung: DE\_NW\_05974036\_Rüthen



Über mehrere Artikel in der Lokalzeitung wurde eine zusätzliche Öffentlichkeitswirksamkeit erzielt.

In der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses der Stadtvertretung Rüthen am 19.10.2023 wurde zu Beginn unter TOP 2 eine Einwohnerfragestunde zur Aufstellung des Lärmaktionsplans abgehalten.

Aufgrund der Aufrufe in der örtlichen Presse sowie auf der Homepage der Stadt Rüthen hatte sich im Vorfeld eine Anwohnerin des Risseitales telefonisch gemeldet und weitere 9 Anlieger diese

Einwohnerfragestunde genutzt, um ihre jeweiligen Wahrnehmungen darzulegen und Maßnahmen zur Lärminderung vorzuschlagen.

Aus den Äußerungen der Einwohner wurde deutlich, dass die ermittelte Lärmbelastung von den Lärmbetroffenen nicht nur bestätigt, sondern offenbar als extrem störend empfunden wird.

Die Baugrundstücke an der der HansasträÙe sind in den 60er Jahren parzelliert und nach und nach bebaut worden. Die Errichtung der Ortsumgehung (L776) datiert ungefähr im Zeitraum von 1980 bis 1985. Seitdem haben die Verkehrsstärke und damit Lärmbelastung auf der Umgehungsstraße kontinuierlich zugenommen.

Die Anwohner schildern gleichermaßen, dass unter der Woche schon früh morgens der LKW Verkehr deutlich hörbar ist und mehr oder weniger den ganzen Tag über bestehen bleibt. An Wochenenden sind Motorräder die Hauptlärmquelle.

In den Häusern ist es einigermaßen erträglich, solange nicht die Fenster geöffnet werden. Im Außenbereich, z.B. auf den Wohnterrassen, ist hingegen kein ruhiger Aufenthalt möglich und die Erholungsfunktion der Hausgärten und Aufenthaltsflächen ist massiv beeinträchtigt.

Eine vermutete Ursache liegt auch beim verkehrswidrigen Verhalten der Verkehrsteilnehmer. Bergwärts fahrende Motorradfahrer neigen dazu, ab der Kreuzung mit der B 516 stark zu beschleunigen, was bei größeren Gruppen (z.B. Harley-Treffen in Willingen) zu Extremereignissen führt. Generell wird eine zu häufige Missachtung der Geschwindigkeitsbeschränkung bemängelt.

Mögliche Verbesserungen werden daher auch im Ordnungsrecht gesehen (stationären Blitzer oder verstärkt mobilen Blitzer einsetzen / den Wechsel auf zwei Fahrspuren erst weiter nördlich beginnen, um Beschleunigungsvorgänge zu unterbinden / Kreisverkehr noch einmal thematisieren). Kritik besteht auch bezüglich der Auswirkungen bei Verkehrskontrollen (Beachtung des Stoppschildes), weil sich dabei ein Rückstau bilden kann, der ein Linksabbiegen von der Bahnhofstraße Richtung Hemmern unmöglich macht.

Bezüglich bautechnischer Aspekte ist unklar, was genau die niedrige Abschirmung an der Westseite im unteren Teilabschnitt der L 776 bewirken soll und ob hier nicht eine höhere Lärmschutzwand für Schallminderung sorgen könnte.

Auch der optische bzw. psychologische „Schallschutz“ durch Bäume ist in den letzten Jahren durch Fällungsmaßnahmen wie auch Baumschäden im Bereich der L 776 sowie der kommunalen Straße Rißneital stark reduziert worden. Hier könnten Neuanpflanzungen Abhilfe schaffen.

Ein weiterer Problempunkt besteht darin, dass am Abzweig (Brücke bzw. Tunnel) von der Straße Rißneital zu den Rißneiquellen die L776 mit Widerlagern oder Dehnungsfugen versehen ist, bei denen insbesondere LKW-Auflieger eigene Schlaggeräusche erzeugen, die weithin hörbar sind. Gleiches gilt für das Brückenbauwerk über den Rißneibach bzw. die dortige Überquerung der Straße Rißneital.

Der Fachausschuss hat den Vorentwurf des LAP in seiner Sitzung am 19.10.2023 zustimmend zur Kenntnis genommen und beschlossen, diesen um die von der Bürgerschaft in der Sitzung vorgetragene Informationen zu ergänzen und die entsprechende Entwurfsfassung in der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung unter gleichzeitiger Beteiligung der betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange auszulegen.

Die Offenlegung des LAP Entwurfes fand statt in der Zeit vom 02.01.2024 bis zum 02.02.2024 einschließlich. Ort und Dauer der Offenlegung wurden im Amtsblatt der Stadt Rüthen am 07.12.2023

bekannt gegeben. Die Beteiligung dritter Behörden erfolgte parallel durch die Verwaltung (Anschreiben vom 04.12.2023 – Fristsetzung 02.01.2024 bis zum 02.02.2024).

In dieser Phase bestand für die Einwohner erneut die Möglichkeit, sich in die Lärmaktionsplanung einzubringen. Davon wurde, bezogen auf die Kernstadt Rüthen kein weiterer Gebrauch gemacht.

Allerdings ist während des Zeitraums der Offenlegung eher zufällig von einem Anlieger der L 536 am Ortseingang Oestereiden per E-Mail die Anregung eingegangen, dass man für diesen Ortsteil einen Lärmaktionsplan auf freiwilliger Basis erstellen solle.

Der daraufhin zugesandte Entwurf des Lärmaktionsplanes der Gesamtstadt stößt bei dem Einwender auf deutliche, in einer weiteren E-Mail geäußerte Kritik und Unverständnis, dass die Lärmkartierung des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) Oestereiden (noch) nicht als lärmbeeinträchtigt darstellt. Der Grund ist nach Einschätzung der Verwaltung, dass die Auslösepegellinien noch nicht erreicht werden.

Ungeachtet der berechneten Werte fühlt sich der Anlieger massiv beeinträchtigt und moniert, dass verschiedene seiner schon im Jahr 2021 geäußerten Maßnahmenvorschläge auf keine behördliche Resonanz gestoßen seien.

Neben der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden mit Anschreiben vom 04.12.2023 auch die direkt oder indirekt betroffenen, so genannten Träger öffentlicher Belange am Aufstellungsverfahren beteiligt. Ihnen wurde parallel zur Offenlegung Gelegenheit zur Stellungnahme bis 02.02.2024 eingeräumt. Es wurden folgende Behörden beteiligt:

- Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW, Niederlassung Dortmund, Emil-Figge-Straße 91, 44227 Dortmund, [do.poststelle@blb.nrw.de](mailto:do.poststelle@blb.nrw.de)
- Bezirksregierung Arnsberg, Dez. 53 – Immissionsschutz, Lipperoder Straße 8, 59555 Lippstadt, [bauleitplanung53schutz@bra.nrw.de](mailto:bauleitplanung53schutz@bra.nrw.de) (Antwortschreiben vom 30.01.2024)
- Bezirksregierung Arnsberg, Dez. 25 – Verkehrsbelange, Seibertzstraße 1, 59821 Arnsberg, [verkehrstechnik@bra.nrw.de](mailto:verkehrstechnik@bra.nrw.de) (Antwortschreiben vom 24.01.2024)
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Nebenstelle Düsseldorf, Fontanestraße 4, 40470 Düsseldorf, [TOEB.NW@bundesimmobilien.de](mailto:TOEB.NW@bundesimmobilien.de)
- DB Regio Bus NRW, Bahnhofstraße 1 – 5, 48143 Münster, [dbregiobusnrw@deutschebahn.com](mailto:dbregiobusnrw@deutschebahn.com)
- Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen, Otto-Krafft-Platz 8, 59065 Hamm, [bernd.hoehne@autobahn.de](mailto:bernd.hoehne@autobahn.de) (Antwortschreiben vom 06.12.2023)
- Landrätin des Kreises Soest, Kreispolizeibehörde, Walburger-Osthofen-Wallstraße 2, 59494 Soest, [poststelle.soest@polizei.nrw.de](mailto:poststelle.soest@polizei.nrw.de)
- Landrätin des Kreises Soest, Koordinierungsstelle Regionalentwicklung, Postfach 17 52 59491 Soest, [Julian.Schmidt@Kreis-Soest.de](mailto:Julian.Schmidt@Kreis-Soest.de) (Antwortschreiben vom 02.02.2024)
- Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH, Am Siek 5, 59557 Lippstadt [Ludger.Brockhausen@rlg-online.de](mailto:Ludger.Brockhausen@rlg-online.de)
- Strassen NRW, Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift, Lanfertsweg 2, 59872 Meschede, [oscar.fanecasantos@strassen.nrw.de](mailto:oscar.fanecasantos@strassen.nrw.de) (Antwortschreiben vom 14.02.2023)

- Wehrbereichsverwaltung West, Wilhelm-Raabe-Straße 46, 40470 Düsseldorf  
[baiudbwtoeb@bundeswehr.org](mailto:baiudbwtoeb@bundeswehr.org) (Antwortschreiben vom 05.12.2023)
- Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH, Beckumer Straße 70, 59555 Lippstadt,  
[info@wle-online.de](mailto:info@wle-online.de)

Von den Verkehrs- und Liegenschaftsbetrieben sind keine Antwortschreiben eingegangen.

Die Abteilung Immissionsschutz der Bezirksregierung, das Autobahnamt, der Kreis Soest und der Bund (Wehrbereichsverwaltung) haben in ihren Antwortschreiben keine Anregungen oder sonstige Mitteilungen vorgetragen.

Bemerkenswert ist hingegen die Stellungnahme von der Bezirksregierung Arnsberg (Dezernat 25 – Verkehr) vom 24.01.2024:

...bezüglich der für die L 776 als mögliche Lösung vorgeschlagenen Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 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 nach der StVO 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 Geräuschimmissionen durch den Straßenverkehr sind bindend nach 2.2 der Lärmschutzrichtlinien-StV durch die RLS-90 zu berechnen. Danach sind die Lärmpegel mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV abzugleichen und die Überschreitung des Beurteilungspegels ist nachzuweisen. Zudem muss die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu einer wahrnehmbaren Lärmreduzierung von mind. 2,1 dB (A) führen. Bei der Würdigung, ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen, ist nicht nur auf die Höhe des Lärmpegels, sondern auf alle Umstände des 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 vorhanden 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 möglicherweise die Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit anordnen.

Im vorgelegten Lärmaktionsplan wird dargestellt, dass die Richtwerte der anzuwendenden Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht überschritten sind und dennoch wird als Empfehlung die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit ausgesprochen. An Stellen, an denen die Grenzwerte nicht überschritten sind, ist jedoch aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsreduzierung rechtlich nicht zulässig. Eine nähere Untersuchung ist daher überflüssig.

Entgegen der Auffassung der Bezirksregierung sind im Lärmaktionsplan keine Richtwerte gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV benannt. Es wird lediglich auf die (nach den Berechnungen nicht erreichten Auslösewerte  $L_{Den} = 70 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$ ) reflektiert, weil in dem Fall unstrittig Lärmprobleme im Sinne des § 47d Abs. 1 BImSchG vorliegen würden.

Die Lärmschutz-Richtlinien-StV trifft hingegen folgende Abstufung:

*Werden in einem allgemeinen Wohngebiet **die Werte der 16. BImSchV** von 59 dB am Tage und 49 dB in der Nacht **nicht überschritten**, ist davon auszugehen, dass überhaupt **kein Anspruch** gegenüber der Straßenverkehrsbehörde auf ein Einschreiten gegeben ist.*

*Bei **Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV** sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt und die Behörde hat unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden bzw. ist bei einem entsprechenden Antrag **zu einer Ermessensentscheidung verpflichtet**.*

*Werden jedoch die **Werte nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV** mit 70 dB am Tag und 60 dB in der Nacht in einem allgemeinen Wohngebiet **überschritten**, wird sich ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung gegebenenfalls auch auf null reduzieren.*

An der L776 sind die Werte der 16. BImSchV ausweislich der Lärmkarten überschritten, so dass die zweite Betrachtungsstufe grundsätzlich in Frage kommen könnte. Hier werden mögliche verkehrrechtliche Anordnungen unter Vorwegnahme eines Ermessenspielraums jedoch gleich als unzulässig abgetan.

Natürlich bleibt der Stadt Rüthen bzw. den Bürgern eine Antragsmöglichkeit, dafür müsste aber die Schallimmissionssituation genauer durch ein ortsbezogenes Immissionschutzgutachten konkretisiert bzw. nachgewiesen werden.

Auch Straßen NRW stellt in seinem Schreiben vom 14.02.2024 folgendes fest:

**Bei zukünftig anstehenden Sanierungsmaßnahmen an der Fahrbahn und den vorhandenen Ingenieurbauwerken (Brückenübergänge, Lärmschutzwand) werden mögliche lärmindernde Maßnahmen geprüft.** Die aufgeführten Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt der weiteren Prüfung durch den Straßenbaulastträger. **Grundvoraussetzung** für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmsanierung **ist die Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung nach der RLS-19.** Die Lärmsanierung wird als **freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen** gewährt.

*Aus Sicht des Straßenbaulastträgers gibt es derzeit keinen aktuellen Handlungsbedarf.*

Von den Behörden, die tatsächlich aktiv etwas bewirken könnten, wird auf eine Vielzahl von Richtlinien und Regelwerke verwiesen, die für Laien in keiner Form nachvollziehbar, geschweige denn verständlich sind. Insofern lassen sich die getroffenen Aussagen auch nicht ohne spezialfachliche Begleitung widerlegen.

Das schränkt die Handlungsspielräume für „Aktionen“ im Sinne des LAP an den betroffenen Streckenabschnitten massiv ein.

## 7. Maßnahmen und Konzepte der Lärmaktionsplanung Rüthen 2024

### 7.1 Bundesautobahn 44

Im Bereich der Stadt Rüthen ergeben sich für die Wohnbevölkerung keine unmittelbaren Gründe bzw. Bedarf zur Ergreifung von Schutzmaßnahmen, zumal von den Auslösepegellinien [70 dB(A) gesamt bzw. 60 dB(A) nachts] und auch von geringeren Lärmwerten (z.B. der 16.BImSchV) keinerlei Wohnsitze betroffen sind.

Natürlich wäre es im Umfeld der Autobahn für Spaziergänger aber auch für spezielle Arten der Vogelwelt günstiger, wenn die dortigen Lärmwerte reduziert werden könnten.

Realistischerweise würde dies nur durch Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Autobahn 44 (Stichwort Tempo 130) ermöglicht. Bauliche Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallwände) sind im Bereich der Ortslage Rüthen nicht zu erwarten. Hier dürfte eher ein dreispuriger Ausbau zu erwarten sein.

Es ist zu beachten, dass die Zuständigkeiten hinsichtlich der A 44 nicht mehr beim Landesbetrieb Straßenbau NRW und schon gar nicht bei der Stadt Rüthen liegen. Für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung und Finanzierung der rund 2.000 Autobahnkilometer in Nordrhein-Westfalen ist ab dem 1. Januar 2021 die Autobahn GmbH zuständig. Eine Umsetzungsverpflichtung des Straßenbaulastträgers für die von Kommunen vorgeschlagenen Maßnahmen gibt es nicht!

### 7.2 Landesstraße L 776

Auch hier ist von den Auslösepegellinien [70 dB(A) gesamt bzw. 60 dB(A) nachts] kein Wohnsitz unmittelbar betroffen.

Ausweislich der Karten und Tabellen zur Lärmkartierung haben allerdings sieben Wohnungen in Rüthen einen Lärmindex Day-Evening-Night von über 65 dB(A) und 151 Wohnungen (incl. der sieben) einen Lärmindex Day-Evening-Night von über 55 dB(A). Da es entlang der A 44 keine Wohnungen gibt, müssen diese alle entlang der L 776 liegen.

In der verwaltungsinternen Tabelle gibt es noch eine abgestufte Differenzierung nach dem Betroffenheitsgrad einzelner Personen, wobei jedoch unklar ist, wie sich diese Anzahl aus welchen Datenerfassungen (Einwohnermelderegister ?) abgeleitet haben soll.

Die Betrachtung der Kartenwerke (siehe insbesondere Seite 13) zeigt, dass hinsichtlich der Lärmaktionsplanung der Stufe 4 fast ausschließlich die Bebauung im Umfeld der Hansastraße betroffen ist, dort insbesondere die Gebäuderückseiten der auf der Ostseite der Hansastraße gelegenen Häuser, welche in direkter Schallausbreitungsrichtung der L 776 liegen. Auch einzelne Gebäude in Hemmern an der Wilhelmstraße können partiell betroffen sein.

Als potenzielle Schutzmaßnahme kämen in den vorgenannten Fällen theoretisch verkehrslenkende, aber auch ordnungsrechtliche Maßnahmen oder Geschwindigkeitsüberwachungen und natürlich ein passiver Schallschutz an den Wohngebäuden in Frage.

Ansprechpartner hierfür wäre in erster Linie der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift, Lanfertsweg 2 in 59872 Meschede, Tel.: 0291-298-0, E-Mail-Kontakt: [kontakt.ml.sh@strassen.nrw.de](mailto:kontakt.ml.sh@strassen.nrw.de) .

Seitens des Landesbetriebes wird jedoch zu passivem Schallschutz auf folgendes hingewiesen:

*„Bei der Lärmsanierung an Bundesfern- und Landstraßen handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes/Landes im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Passive Maßnahmen (z.B. der Einbau von Schallschutzfenstern) werden bis zu 75 % finanziert, den Rest trägt der Eigentümer. Ob die Anspruchsvoraussetzungen für eine Lärmsanierung erfüllt sind, wird anhand der Verkehrslärmschutzrichtlinien in Verbindung mit der Berechnungsvorschrift nach RLS-90 durch den Landesbetrieb Straßenbau geprüft. Die Lärmkarten nach der Umgebungslärmrichtlinie stellen in diesem Zusammenhang keine Entscheidungsgrundlage dar. Beispielsweise erfolgt in den Lärmkarten eine Summenpegelbildung über alle betrachteten Straßen, in der RLS-90 wird nur der Pegel eines Verkehrsweges ermittelt.“*  
*„Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt.“*

*Da die vorgenannten Vorschriften andere Werte als die der Lärmkartierung des Umgebungslärms zugrunde liegen, wäre eine mögliche Förderung (bis zu 75 % der erstattungsfähigen Aufwendungen z.B. für Schallschutzfenster und deren Einbau) in jedem Einzelfall durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW zu prüfen.*

Wie sich aber durch das Beteiligungsverfahren (siehe Kapitel 6) herausgestellt hat, gibt es „aus Sicht des Straßenbaulastträgers derzeit keinen aktuellen Handlungsbedarf“.

Auch verkehrsregelnde Maßnahmen werden ausweislich des Schreibens der Bezirksregierung Arnsberg- Dezernat 25 kategorisch ausgeschlossen.

Um diese Grundhaltung zu ändern, müsste ein möglicher Handlungsbedarf mindestens auf Grundlage ortsbezogener Immissionsschutzgutachten festgestellt werden.

Unabhängig davon könnte jeder Bürger auf eigene Initiative einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an die Straßenbauverwaltung (zuständiger Baulastträger) richten. Ansprechpartner wäre die oben genannte Behörde. Es ist allerdings nicht damit zu rechnen, dass diese von allein einen spontanen Handlungsbedarf ermitteln wird.

### 7.3 Landesstraße L 536 (Ortsdurchfahrt Oestereiden)

Der Bereich der Ortsdurchfahrt Oestereiden wurde in der Lärmkartierung bislang keine signifikante Lärmbelastung erfasst. Ursächlich dafür sind vermutlich die Verkehrszählraten 2021, wonach der Ortsteil Oestereiden am südlichen Ortseingang mit einer Belastung von 3027 KfZ/d bzw. 403 KfZ Schwerlastverkehr/d „nur“ halb so stark belastet ist wie die L776 in Höhe Rißneital (7453 KfZ/d, davon 1151 KfZ SV/d).

In der Ortsmitte von Oestereiden liegen die Daten ab der Kreuzung mit der L 747 zwar mit 4330 KfZ/d bzw. 424 KfZ SV/d um einiges höher, aber immer noch deutlich niedriger als an der L776.

Dennoch gibt es aufgrund der Aussagen eines Straßenanliegers eine (gefühlte) starke Betroffenheit.

Um hier überhaupt ein Packende zu bekommen, müsste auch in diesem Streckenabschnitt gutachterlich anhand der Berechnungsvorschrift nach RLS-90 geprüft werden, ob ggf. die Anspruchsvoraussetzungen für eine Lärmsanierung erfüllt sein könnten. Die Finanzierung solcher Gutachten wäre zu klären.



## 8. Fazit

Es bestehen seitens der Stadt Rüthen keine straßenverkehrsrechtlichen Gestaltungsmöglichkeiten, um den Verkehrslärm insgesamt bzw. an den betroffenen Streckenabschnitten zu mindern.

Maßnahmen zur Lärmreduzierung an der Bundesautobahn 44 im Bereich des Stadtgebietes von Rüthen sind durch den Straßenbaulastträger nicht zu erwarten. Eine mögliche und zugleich wirksame Maßnahme könnte allenfalls ein bundeseinheitliches Tempolimit auf Autobahnen sein.

Um mit auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen eine effiziente und dauerhafte Lärmreduzierung für die betroffenen Anwohner und Einrichtungen an der Landesstraße 776 zu erreichen, gäbe es mutmaßlich einige Optionen. So könnten z.B. Lärmschutzwände errichtet und/oder ein lärmoptimierter Asphaltbelag eingebaut werden.

Auch eine von Nord nach Süd früher greifende Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h könnte auf Höhe der HansasträÙe zu einer Lärmreduzierung beitragen.

Seitens der zuständigen Behörden bzw. Baulastträgern wird dazu aber derzeit keine Veranlassung gesehen.

Ansonsten könnte an den betroffenen Streckenabschnitten nur auf einen passiven Lärmschutz (Mehrfachverglasung, passive Schallschutzeinrichtungen) zurückgegriffen werden, für die aber keine Bezuschussung in Aussicht gestellt werden kann.

Die Stadt Rüthen selbst besitzt hinsichtlich der vorgenannten verkehrslenkenden / ordnungrechtlichen oder bauliche Maßnahmen keinerlei Handlungsspielraum.

Folgende Maßnahmen und langfristige Strategien wären trotzdem denkbar:

- Ergänzung bzw. Nachverdichtung des kommunalen Grünstreifens an der Straße Rißneital durch großkronige Laubbäume
- Hinwirken auf verstärkte Geschwindigkeitskontrollen
- Erstellung und Finanzierung von Immissionsgutachten zur besseren örtlichen Erfassung der Immissionsituation
- Je nach Ergebnis Hinwirken auf die Straßenverkehrsbehörde, ihre Ermessensspielräume zugunsten des Schutzes der Wohnbevölkerung auszulegen

Rüthen, 14.03.2024

gez. Weiken

(Bürgermeister)