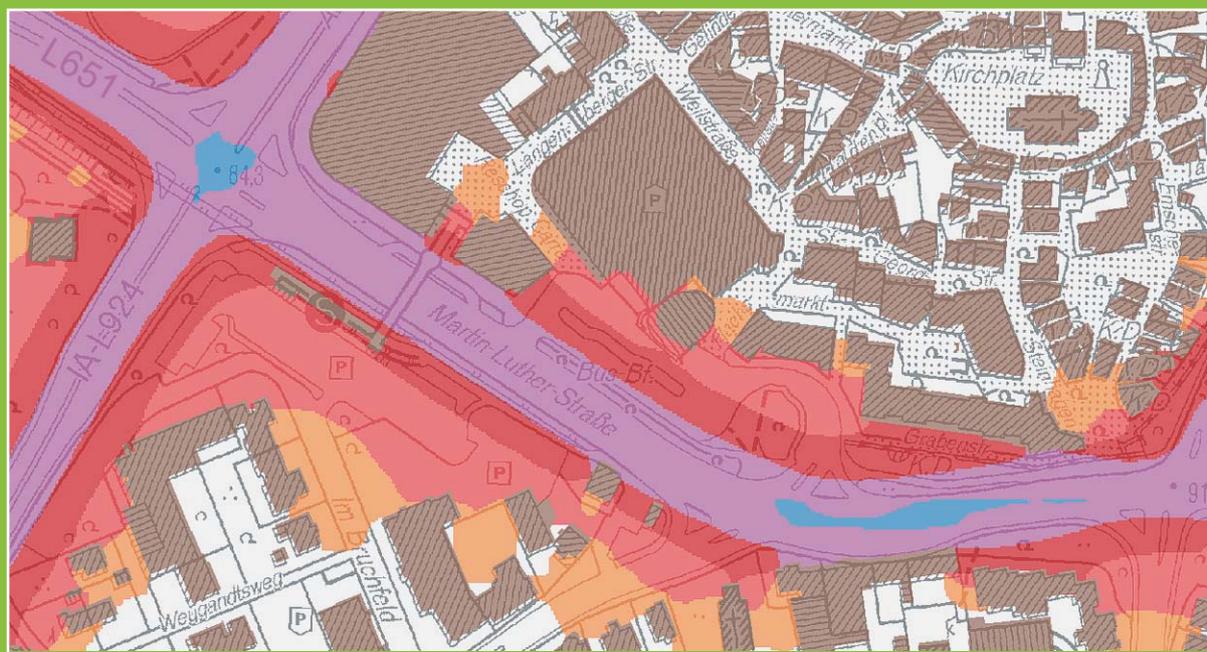


Lärmaktionsplan

Mai 2013



1. Allgemeines Vorgehen und rechtlicher Hintergrund

Die EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie; 2002/49/EG) ist 2002 in Kraft getreten. Anschließend erfolgte 2005 die Überführung in nationales Recht. Dies geschah mit der Ergänzung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) durch den sechsten Teil „Lärminderungsplanung“, sowie mit dem Erlass der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV).

Gemäß BImSchG werden alle 5 Jahre Lärmkartierungen u. a. für Hauptverkehrsstraßen vorgenommen. Im Anschluss erstellen die Gemeinden Lärmaktionspläne mit Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung.

Zunächst erfolgte in 2008 die Umsetzung der ersten Stufe. Hierfür wurden alle Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr kartiert. Danach erfolgte eine Lärmaktionsplanung für alle durch die Kartierung dargestellten Lärmschwerpunkte.

Im Rahmen der zweiten Stufe wurden 2012 alle Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr kartiert. Auf der Grundlage dieser Lärmkarten ist 2013 erneut ein Lärmaktionsplan zu erarbeiten.

Die Mindestanforderungen der Lärmaktionspläne ergeben sich aus § 47 d BImSchG und Anhang V der EG-Umgebungslärmrichtlinie. Hierunter fallen unter anderem die folgende Punkte:

- Erläuterung des rechtlichen Hintergrundes
- Nennung der geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 der Umgebungslärmrichtlinie
- Benennung der zuständigen Behörde
- Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit und Ort der Veröffentlichung
- Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen
- Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung
- Entwicklung von Maßnahmen zur Lärminderung
- Auswirkungen der geplanten Maßnahmen (soweit vorhanden auch finanzielle Informationen)

2. Nennung der geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 der Umgebungslärmrichtlinie

Die für die Berechnungen zu verwendenden Lärm-Indizes L_{DEN} (Level Day, Evening, Night) und L_{Night} (Level Night) werden im Artikel 5 der Umgebungslärmrichtlinie aufgeführt.

Die von der Bundesrepublik Deutschland an die Europäische Union mitgeteilten Grenzwerte sind veröffentlicht unter:

http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library?l=/reporting_2005/ms_reports/germany/de/zip/_EN_1.0_&a=d

Im Runderlass „Lärmaktionsplanung“ des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) vom 07.02.2008 wurden Auslösewerte von

$$L_{DEN} \geq 70 \text{ db(A)} \text{ und } L_{Night} \geq 60 \text{ db(A)}$$

festgelegt. Sollten diese Werte laut der Lärmkartierung an schutzwürdigen Gebäuden überschritten werden, ist ein Lärmaktionsplan aufzustellen.

3. Zuständige Behörde

Die Zuständigkeit für die Erstellung der Lärmaktionspläne wird durch § 47 e des BImSchG geregelt. Sie liegt in Nordrhein-Westfalen bei den einzelnen Gemeinden:

Stadt Hattingen
Fachbereich Stadtentwicklung, Bauordnung und Stadtverkehr

Postfach 80 04 56
45504 Hattingen

Telefon: 02324 / 204-5276
Fax: 02324 / 204-5279

E-Mail: Stadtverkehr@hattingen.de
Homepage: www.hattingen.de

Gemeindeschlüssel: 05954016

Die Lärmkartierung für die Hauptverkehrsstraßen erfolgt durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV).

4. Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit und Ort der Veröffentlichung

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes wird der Öffentlichkeit in der Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Feuerschutzausschusses am 09.07.2013 vorgestellt. Im Anschluss erfolgt eine einmonatige Offenlage im Fachbereich Stadtentwicklung, Bauordnung und Stadtverkehr. Zusätzlich erfolgt eine Veröffentlichung auf der Internetseite der Stadt Hattingen. Danach werden alle abgegebenen Stellungnahmen ausgewertet und ggf. in den Lärmaktionsplan integriert. Anschließend wird der Lärmaktionsplan durch den Rat der Stadt Hattingen beschlossen.

Diese Fassung des Lärmaktionsplans kann auch außerhalb der Offenlage bei der Stadt Hattingen im Fachbereich Stadtentwicklung, Bauordnung und Stadtverkehr, Abteilung Stadtverkehr, oder unter www.hattingen.de eingesehen werden.

5. Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Die Stadt Hattingen liegt am Südrand der Metropolregion Ruhrgebiet im Städtedreieck Bochum – Essen – Wuppertal und besitzt eine Gesamtfläche von 71,39 km². Die größte Ausdehnung des Stadtgebiets beträgt in Nord-Süd-Richtung 12,7 km und in Ost-West-Richtung 10,3 km. Die historische Altstadt, das romantische Ruhrtal sowie das grüne Hügelland bestimmen die hohe Lebensqualität der rund 56.000 Einwohner zählenden Stadt.

Folgende Hauptstraßen wurden im Zuge der Umgebungslärmkartierung als Hauptlärmquellen, welche in die Gemeinde einwirken berücksichtigt (Abb. 2.1).

- L 439 (Kohlenstraße) zwischen den Stadtgrenzen Essen und Velbert
- L 651 (Wuppertaler Straße / Bochumer Straße / Martin-Luther-Straße / Bredenscheider Straße) zwischen den Stadtgrenzen Bochum und Sprockhövel
- L 705 (Hüttenstraße / August-Bebel-Straße) zwischen L 651 und der Stadtgrenze Bochum
- L 924 (Nierenhofer Straße) zwischen L 651 und der Stadtgrenze Velbert
- L 924 (Schulstraße / Blankensteiner Straße) zwischen L 651 und Stadtgrenze Witten

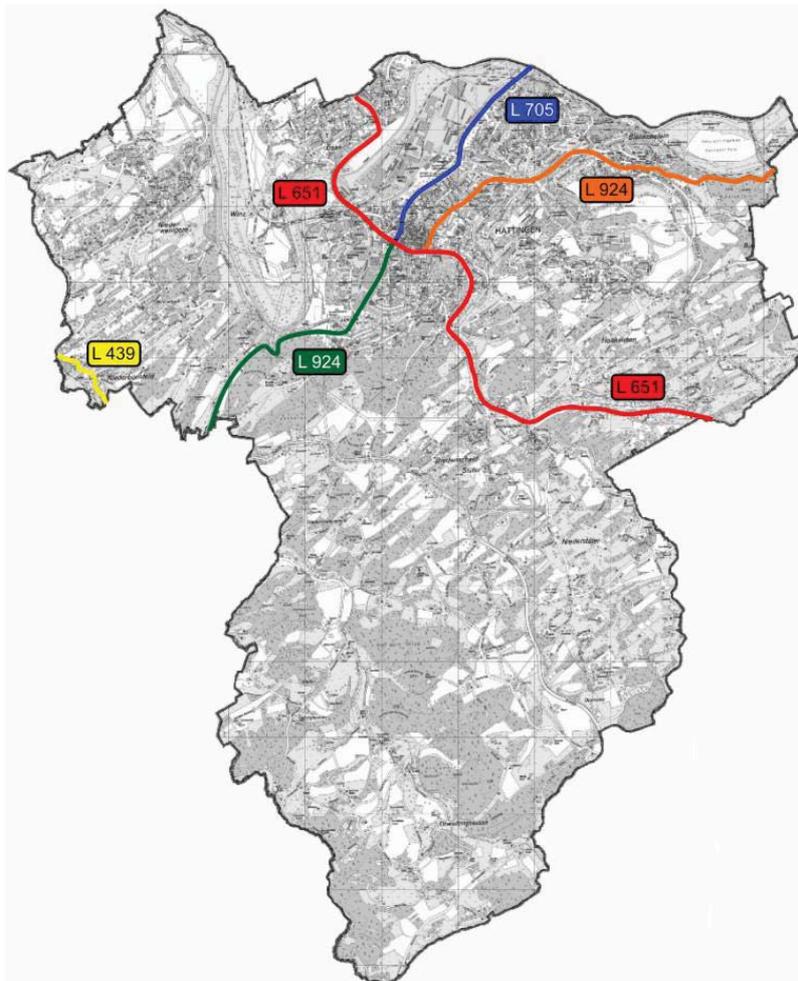


Abb. 2.1: Schematische Darstellung der berücksichtigten Hauptverkehrsstraßen

6. Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung

Die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen wurden durch das LANUV ermittelt und im Internet unter www.umgebungslaerm.nrw.de veröffentlicht. Eine tabellarische Auflistung der Ergebnisse befindet sich in Anlage 1.

Zur Bewertung der Lärmbelastung werden wie bereits in der 1. Stufe die Grenzwerte $L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$ als Indikator für Lärmprobleme verwendet. Insgesamt wird die Anzahl der Personen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade über den Grenzwerten L_{DEN} und L_{Night} , durch das LANUV auf 146 und 253 geschätzt.

6.1. L 439 (Kohlenstraße) zwischen den Stadtgrenzen Essen und Velbert

In diesem Abschnitt werden an zwei Gebäuden die höchsten Lärmbelastungen von $L_{DEN} > 75 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} = 65-70 \text{ dB(A)}$ und zusätzlich an einigen weiteren Gebäude Höchstwerte von $L_{DEN} = 70-75 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} = 60-65 \text{ dB(A)}$ erreicht (Abb. 2.2).

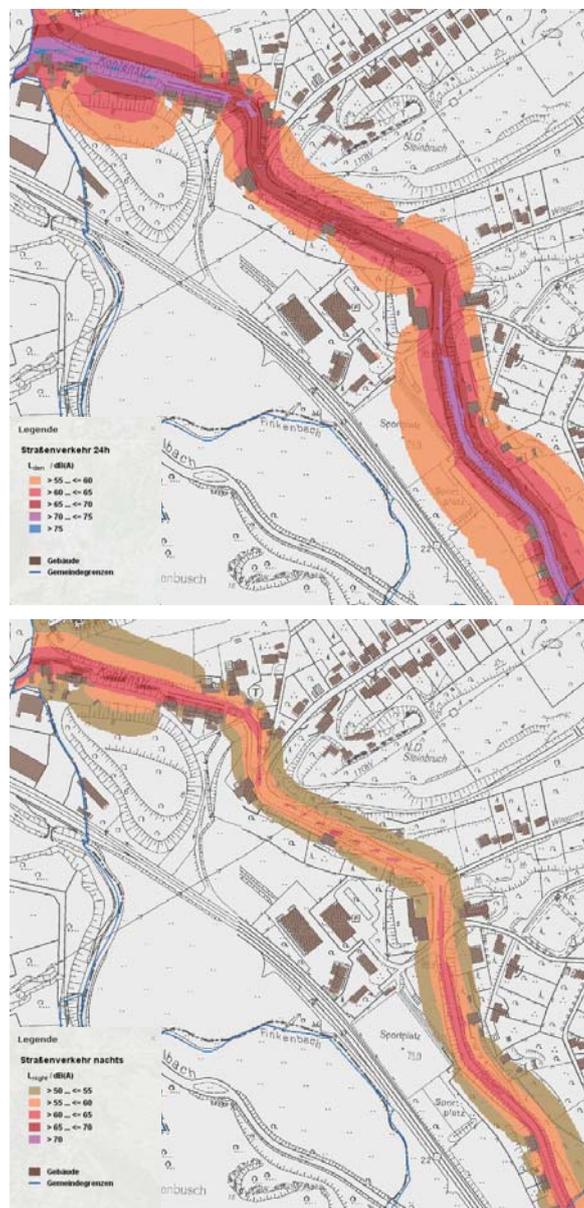


Abb. 2.2: Darstellung der durch Umgebungslärm hervorgerufenen Lärmbelastung (tags und nachts) im Bereich der L 439 (Kohlenstraße) zwischen den Stadtgrenzen Essen und Velbert

6.2. L 651 (Wuppertaler Straße / Bochumer Straße / Martin-Luther-Straße / Bredenscheider Straße) zwischen den Stadtgrenzen Bochum und Sprockhövel

Abschnitt zwischen Stadtgrenze Bochum und Ruhrdeich

Im direkten Straßenbereich werden Werte von $L_{DEN} = 70-75$ dB(A) und $L_{Night} = 60-65$ dB(A) erreicht. Allerdings werden im gesamten Abschnitt an keinem Gebäude die Grenzwerte L_{DEN} und L_{Night} überschritten (Abb. 2.3).

Im Bereich der Ruhrbrücke beziehen sich die Ergebnisse auf einen Zeitraum während der Baumaßnahme zur Erneuerung des Straßenabschnitts der L 651 zwischen Ruhrbrücke und Ruhrdeich. Eine Korrektur auf den jetzigen Straßenverlauf ist laut Aussage des LANUV erst im Rahmen der nächsten Kartierung in 5 Jahren möglich. Im Zuge des Neubaus der Straße wurde allerdings der Lärmschutz für die angrenzenden Gebäude berücksichtigt.

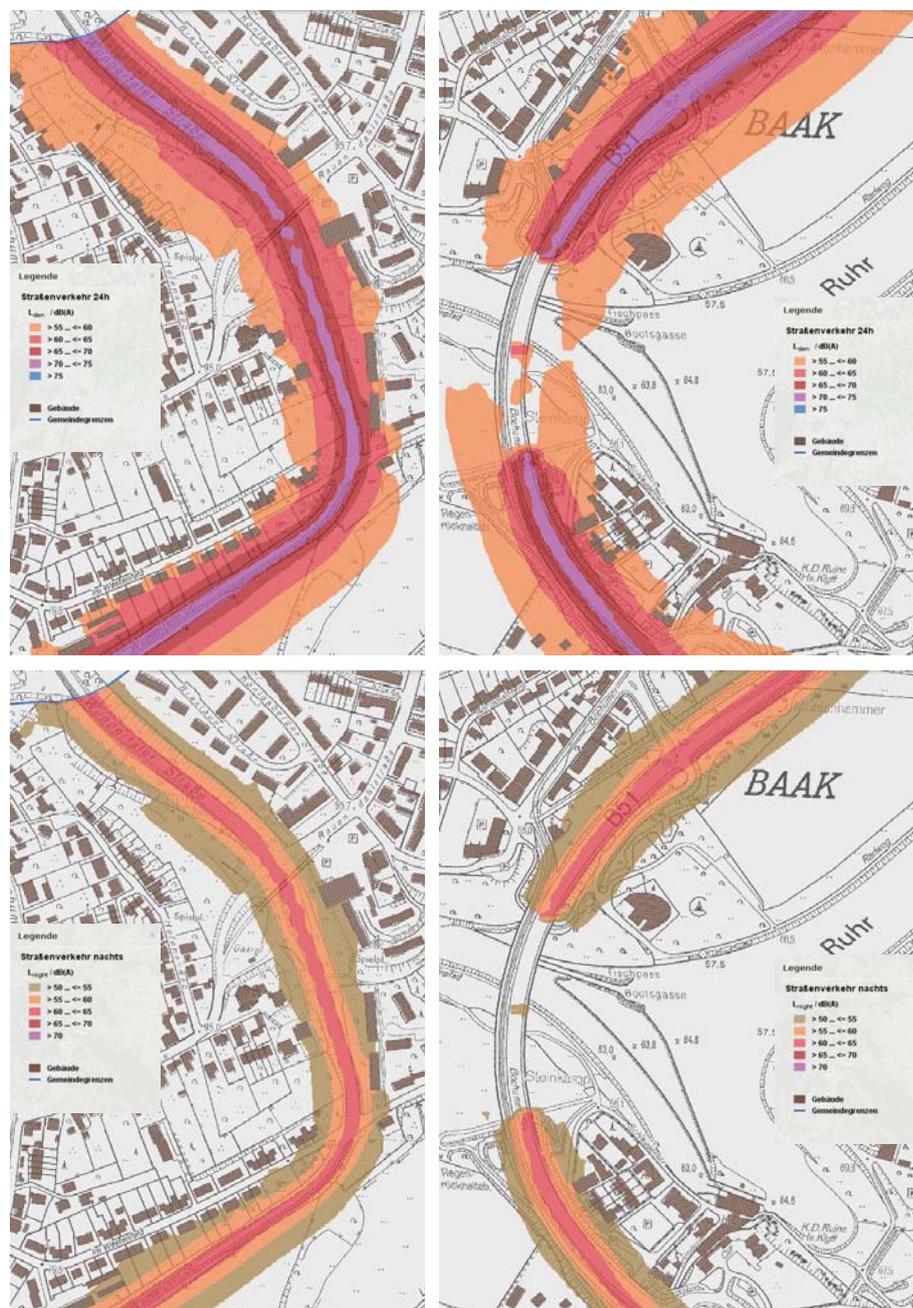


Abb. 2.3: Darstellung der durch Umgebungslärm hervorgerufenen Lärmbelastung (tags und nachts) im Bereich der L 651 (Wuppertaler Straße / Bochumer Straße) zwischen Stadtgrenze Bochum und Ruhrdeich

Abschnitt zwischen Bahnhofstraße und August-Bebel-Straße

Einige wenige Gebäude, die in unmittelbarer Nähe zur L 651 liegen, weisen Lärmbelastungen von $L_{DEN} = 70-75 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} = 60-65 \text{ dB(A)}$ auf (Abb. 2.4).

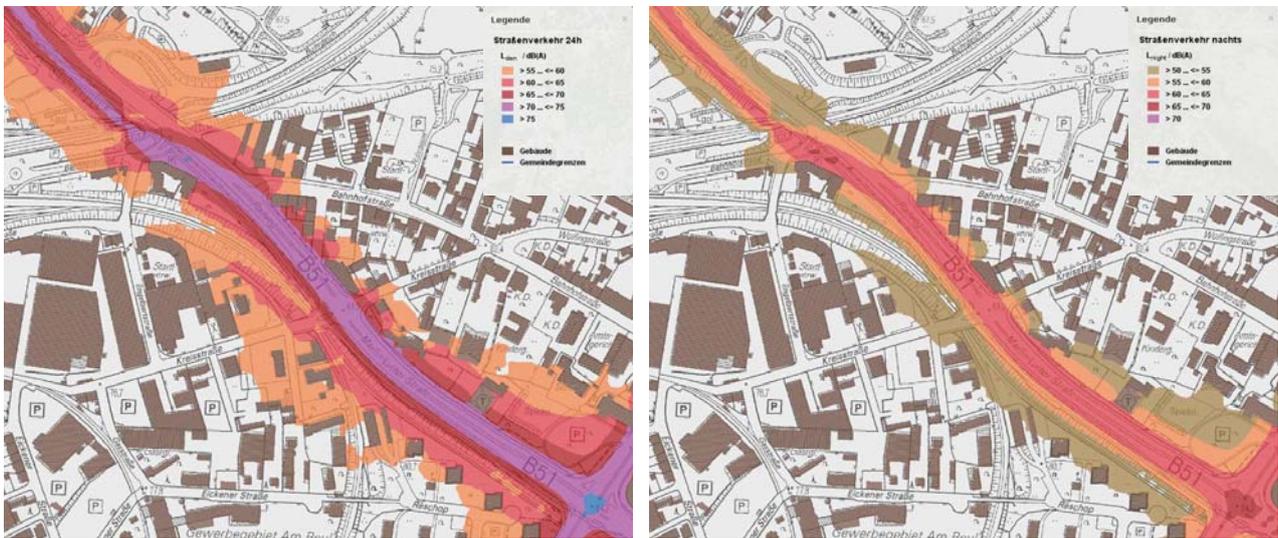


Abb. 2.4: Darstellung der durch Umgebungslärm hervorgerufene Lärmbelastung (tags und nachts) im Bereich der L 651 (Martin-Luther-Straße) zwischen Bahnhofstraße und August-Bebel-Straße

Abschnitt zwischen August-Bebel-Straße und Nordstraße

In diesem Bereich liegen mehrere Gebäude in direkter Nähe zur L 651. Es werden an vielen Gebäuden die Grenzwerte überschritten. Die meisten davon weisen hierbei Werte von $L_{DEN} = 70-75 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} = 60-65 \text{ dB(A)}$ auf (Abb. 2.5). Nur punktuell werden diese Werte überschritten.

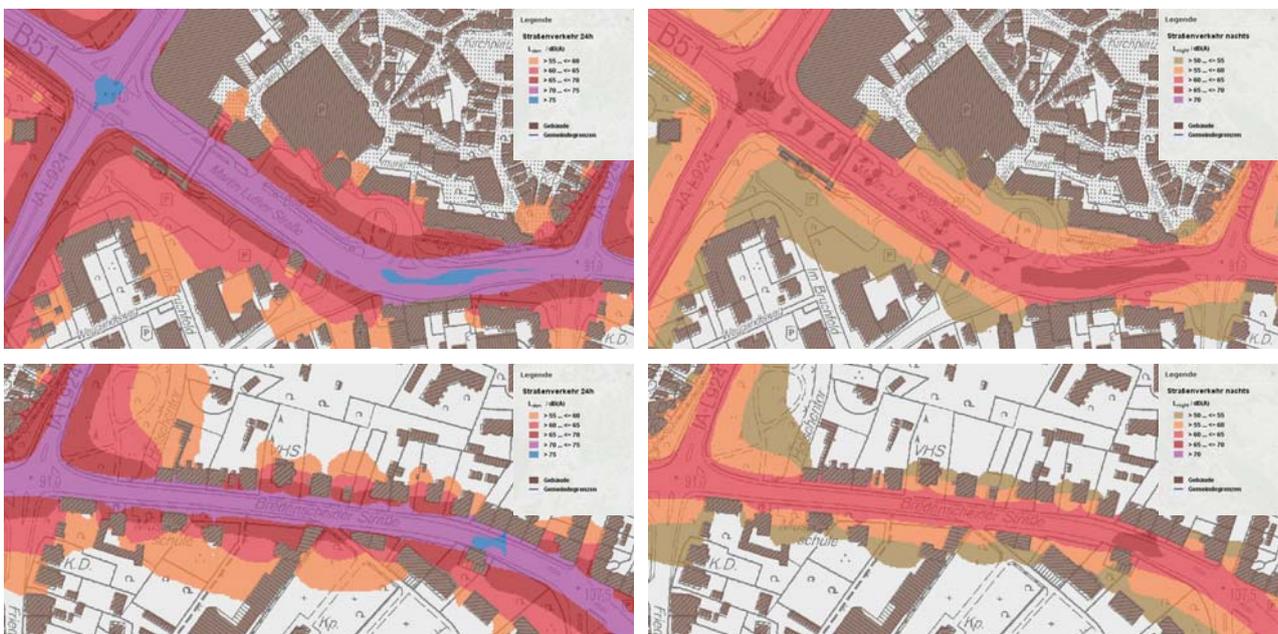


Abb. 2.5: Darstellung der durch Umgebungslärm hervorgerufene Lärmbelastung (tags und nachts) im Bereich der L 651 (Martin-Luther-Straße / Bredenscheider Straße) zwischen August-Bebel-Straße und Nordstraße

Abschnitt zwischen Nordstraße und Stadtgrenze Sprockhövel

Dieser Abschnitt weist keine durchgehende Bebauung auf. Allerdings befinden sich immer wieder einzelne Häuser bzw. Häusergruppen in direkter Nähe zur Landesstraße. Diese Häuser weisen Lärmbelastungen von bis zu $L_{DEN} > 75$ dB(A) und $L_{Night} = 65-70$ dB(A) auf (Abb. 2.6 a, b). Auch im Bereich der Fassade des evangelischen Krankenhauses liegen Lärmbelastungen von $L_{DEN} = 70-75$ dB(A) und $L_{Night} = 60-65$ dB(A) vor.

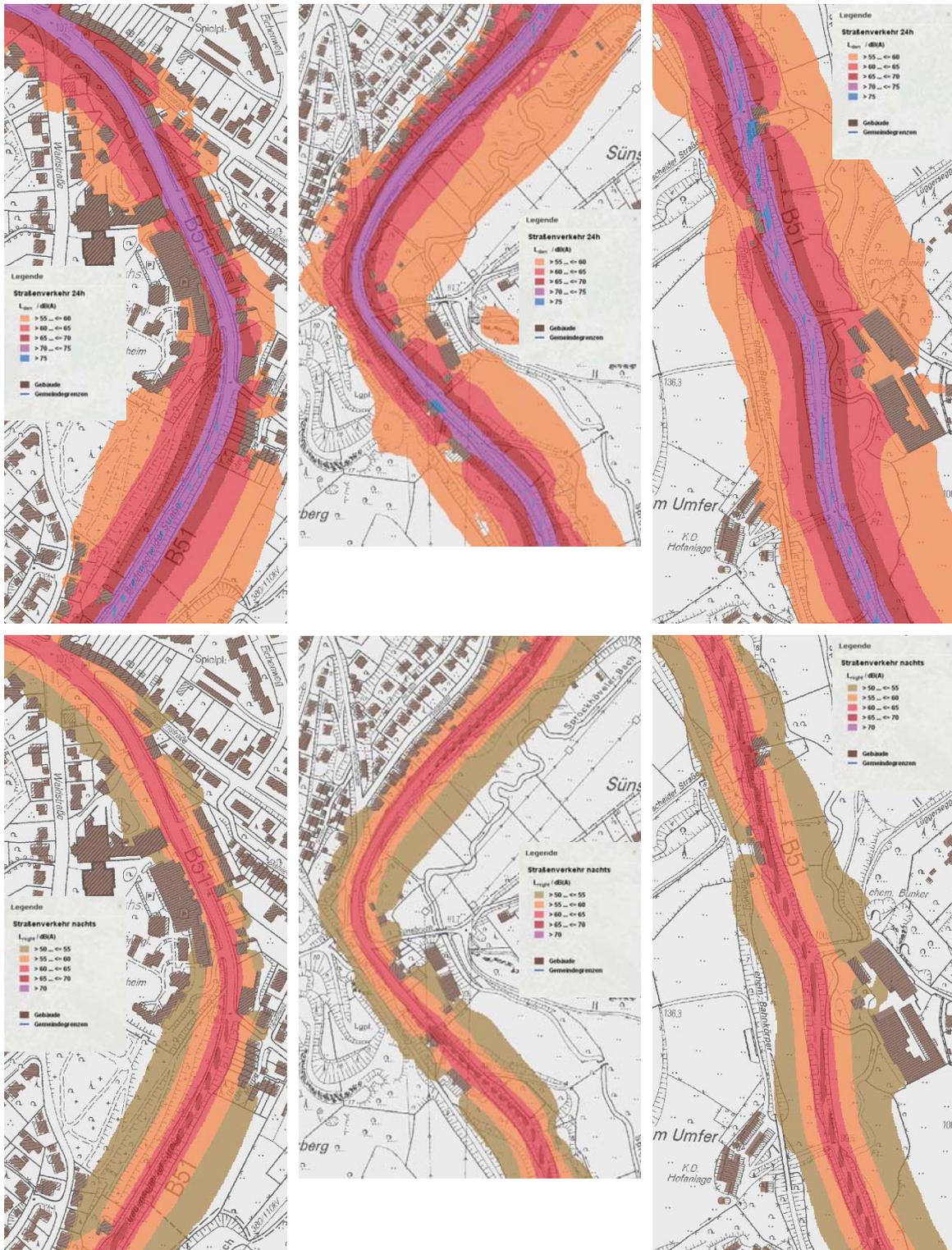


Abb. 2.6a: Darstellung der durch Umgebungslärm hervorgerufenen Lärmbelastung (tags und nachts) im Bereich der L 651 (Bredenscheider Straße) zwischen Nordstraße und Stadtgrenze Sprockhövel

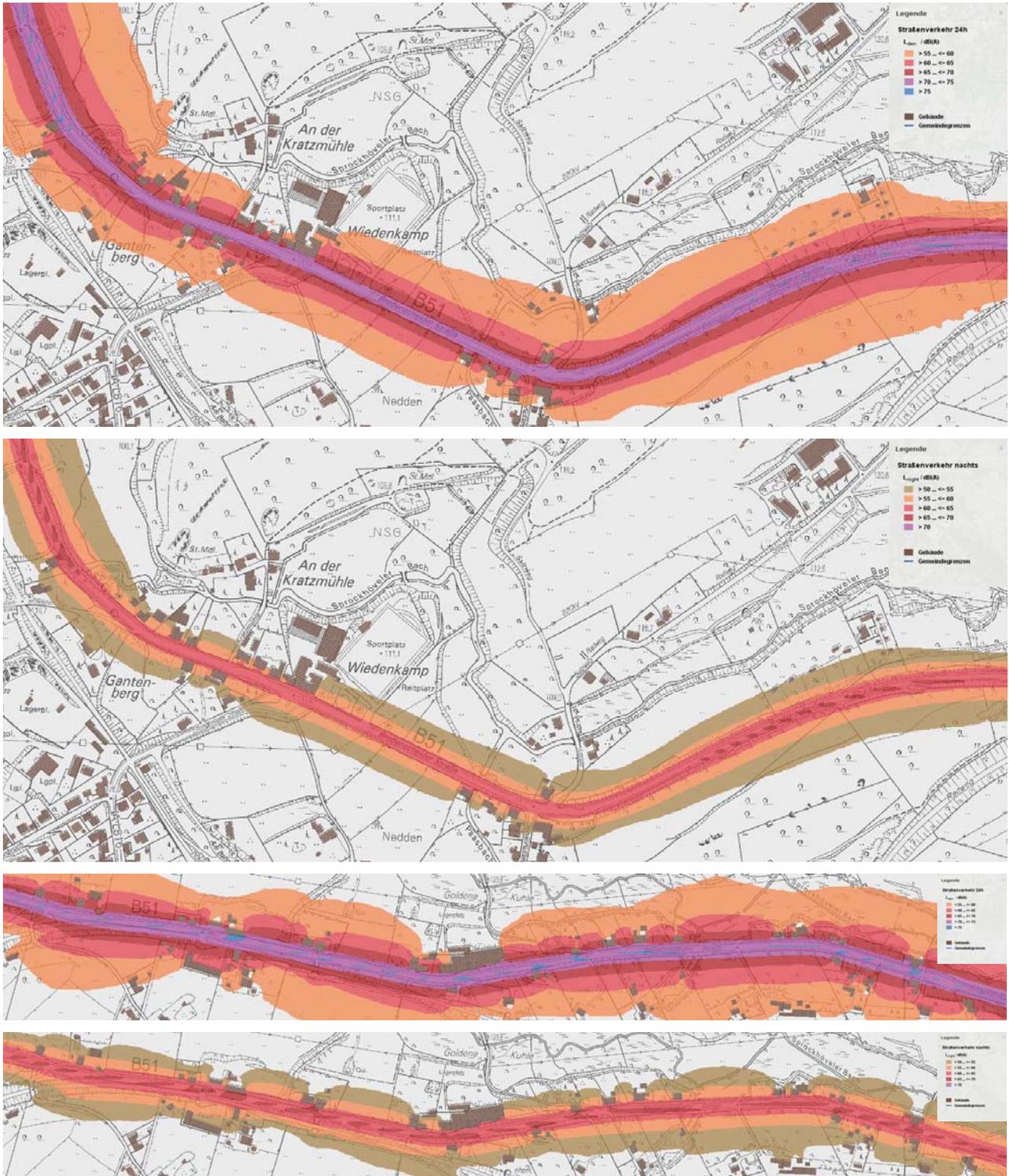


Abb. 2.6b: Darstellung der durch Umgebungslärm hervorgerufene Lärmbelastung (tags und nachts) im Bereich der L 651 (Bredenscheider Straße) zwischen Nordstraße und Stadtgrenze Sprockhövel

6.3. L 705 (Hüttenstraße / August-Bebel-Straße) zwischen L 651 und der Stadtgrenze

Bochum

Abschnitt zwischen Martin-Luther-Straße und Am Büchenschütz

In diesem Bereich liegen mehrere Gebäude in direkter Nähe zu L 705, die eine Lärmbelastung über den Grenzwerten aufweisen. Es werden Werte von $L_{DEN} = 70-75$ dB(A) und $L_{Night} = 60-65$ dB(A) erreicht (Abb. 2.7).

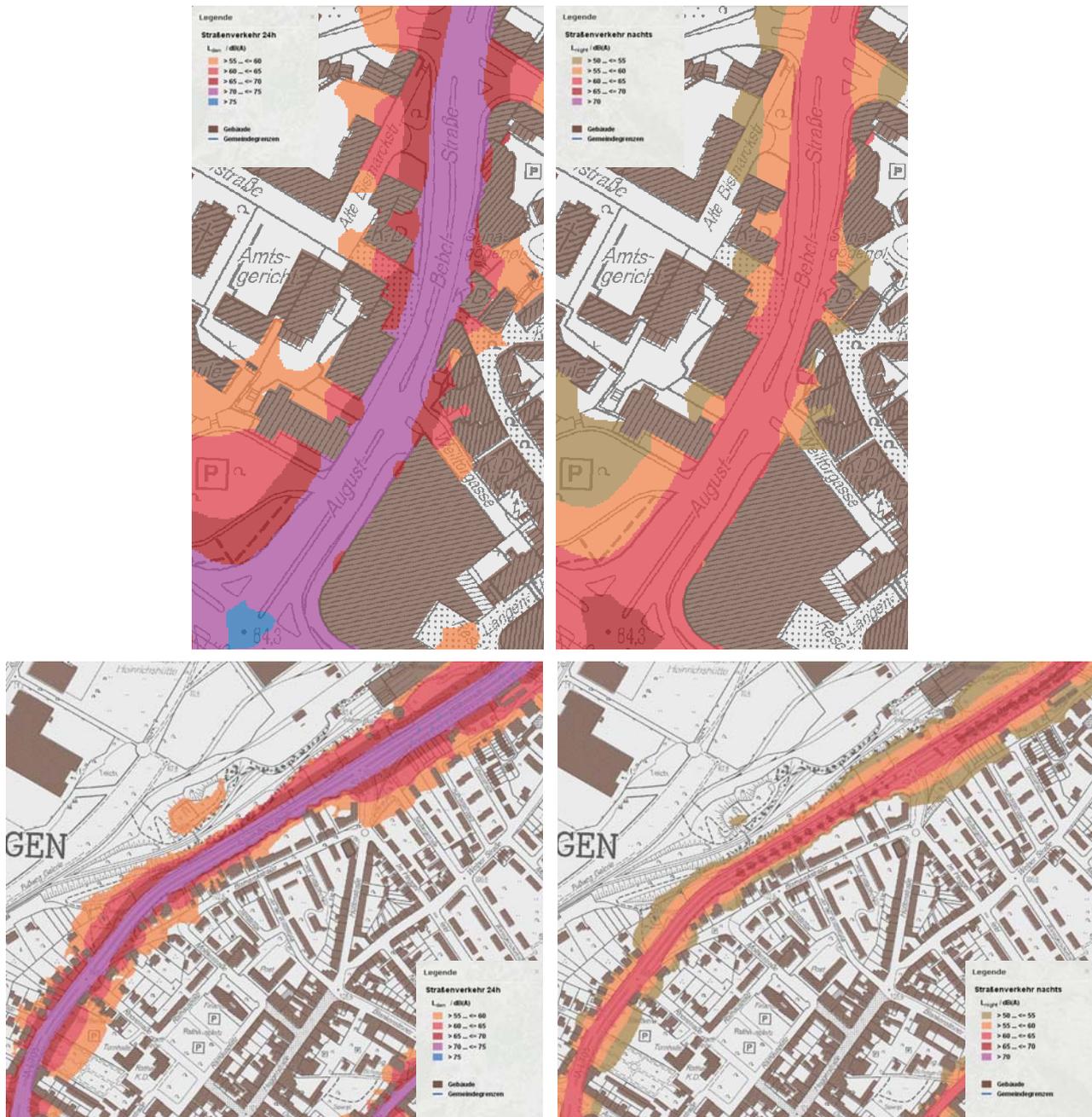


Abb. 2.7: Darstellung der durch Umgebungslärm hervorgerufenen Lärmbelastung (tags und nachts) im Bereich der L 705 (August-Bebel-Straße) zwischen Martin-Luther-Straße und Am Büchenschütz

Abschnitt zwischen Am Büchenschütz und Stadtgrenze Bochum

Im direkten Straßenbereich werden Werte von $L_{DEN} = 70-75\text{dB(A)}$ und $L_{Night} = 60-65\text{dB(A)}$ erreicht (Abb. 2.8). Allerdings werden im gesamten Abschnitt an keinem schutzwürdigen Gebäude die Grenzwerte L_{DEN} und L_{Night} überschritten

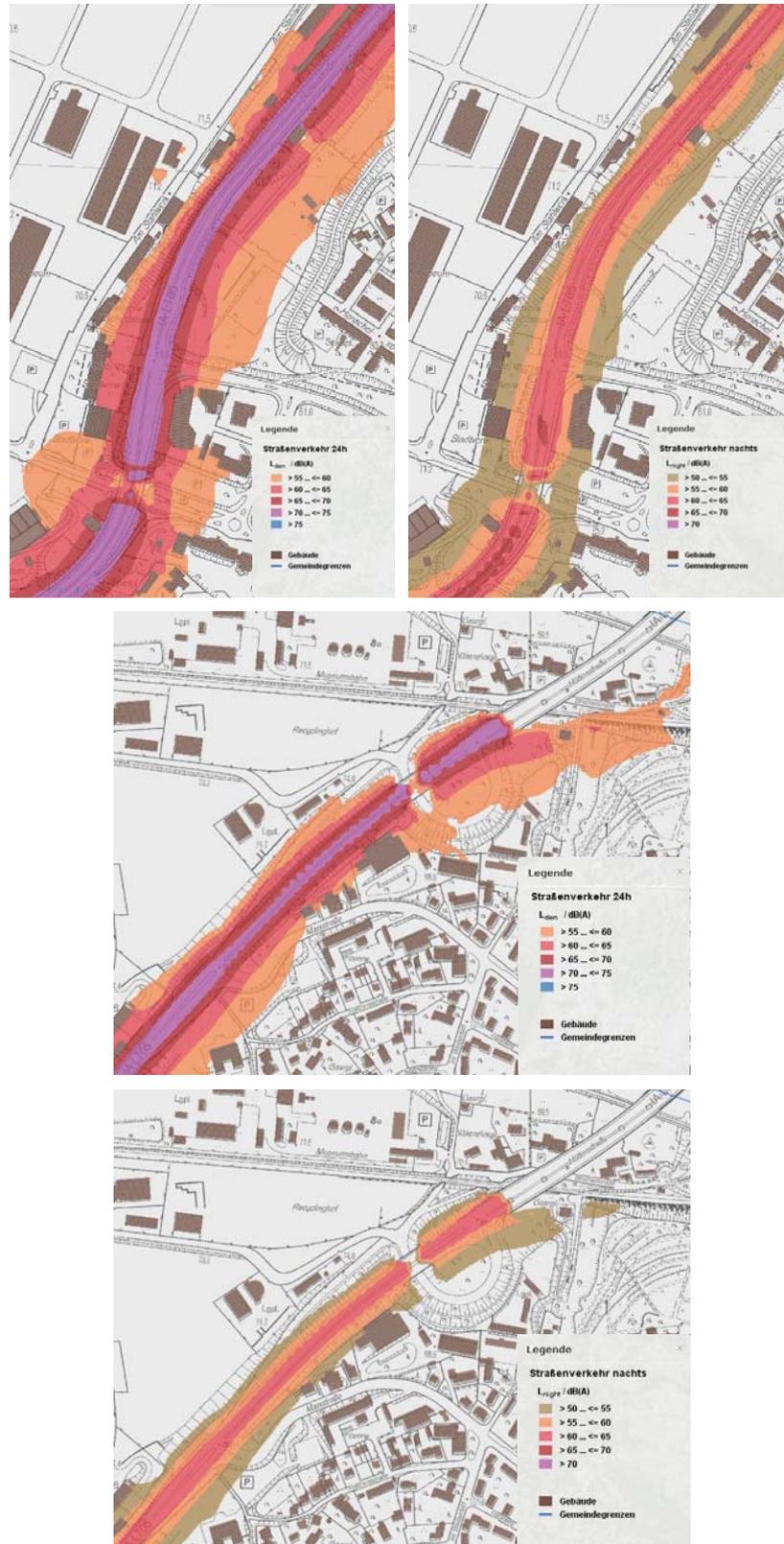


Abb. 2.8: Darstellung der durch Umgebungslärm hervorgerufenen Lärmbelastung (tags und nachts) im Bereich der L 705 (Hüttenstraße) zwischen Am Büchenschütz und Stadtgrenze Bochum

6.4. L 924 (Nierenhofer Straße) zwischen L 651 und der Stadtgrenze Velbert

Einige wenige Gebäude die in unmittelbarer Nähe zur L 924 liegen weisen Lärmbelastungen von $L_{DEN} = 70-75 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} = 60-65 \text{ dB(A)}$ auf (Abb. 2.9 a, b). Im Bereich der Stadtgrenze Velbert werden diese Werte punktuell überschritten.

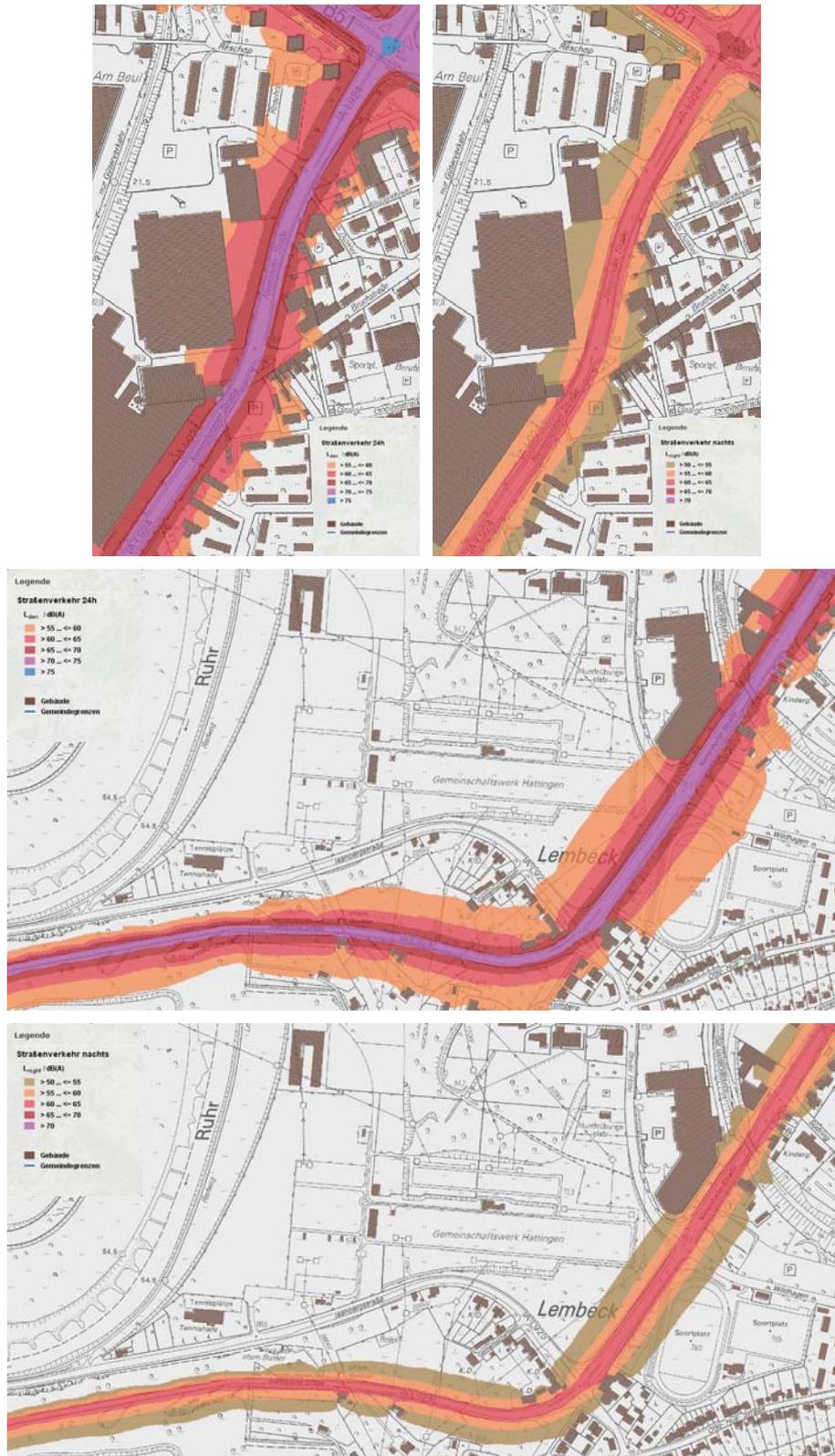


Abb. 2.9a: Darstellung der durch Umgebungslärm hervorgerufenen Lärmbelastung (tags und nachts) im Bereich der L 924 (Nierenhofer Straße) zwischen L 651 und Stadtgrenze Velbert

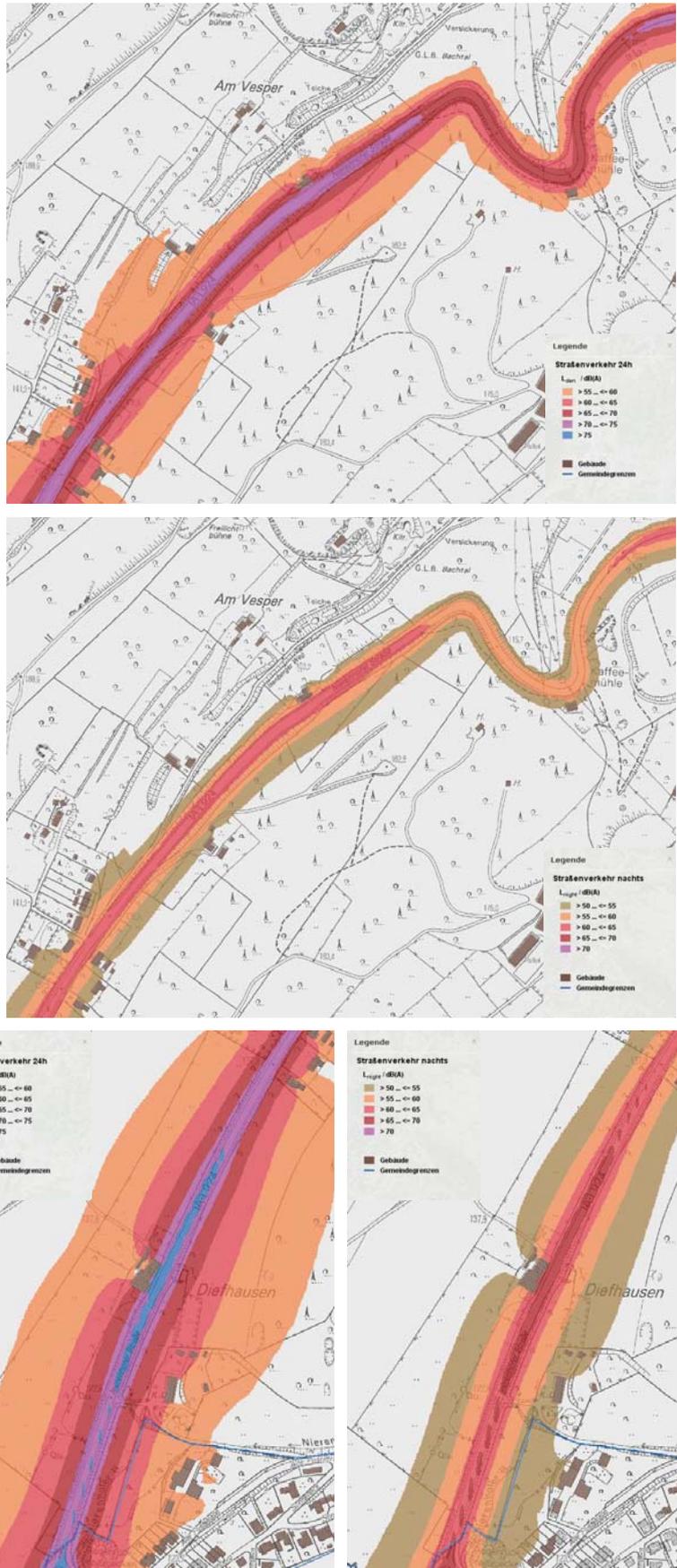


Abb. 2.9b: Darstellung der durch Umgebungslärm hervorgerufenen Lärmbelastung (tags und nachts) im Bereich der L 924 (Nierenhofer Straße) zwischen L 651 und Stadtgrenze Velbert

6.5. L 924 (Schulstraße / Blankensteiner Straße) zwischen L 651 und Stadtgrenze Witten

Abschnitt zwischen L 651 und Lahnweg

Fast alle Gebäude in direkter Nähe zur Straße weisen eine Lärmbelastung von $L_{DEN} = 70-75$ dB(A) und $L_{Night} = 60-65$ dB(A) auf (Abb. 2.10).



Abb. 2.10: Darstellung der durch Umgebungslärm hervorgerufenen Lärmbelastung (tags und nachts) im Bereich der L 924 (Schulstraße / Blankensteiner Straße) zwischen L 651 und Lahnweg

Abschnitt zwischen Lahnweg und Stadtgrenze Witten

Im direkten Straßenbereich werden Werte von $L_{DEN} = 70-75 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} = 60-65 \text{ dB(A)}$ erreicht (Abb. 2.11). An wenigen Gebäuden werden diese Werte überschritten (Abb. 2.11 a, b).

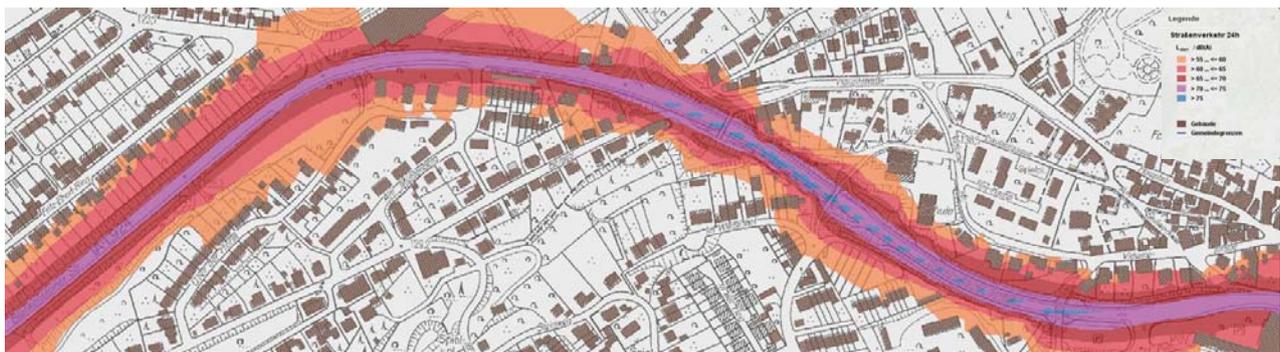
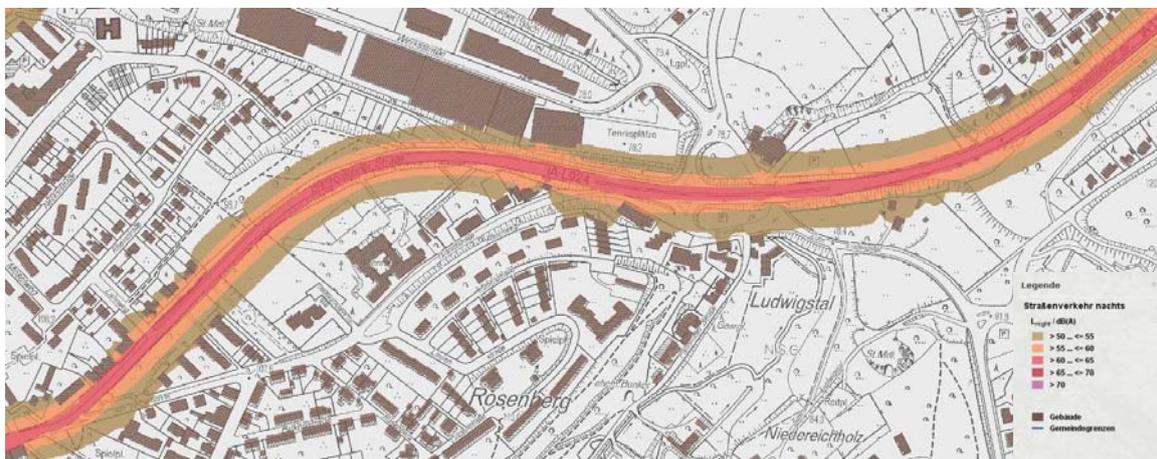
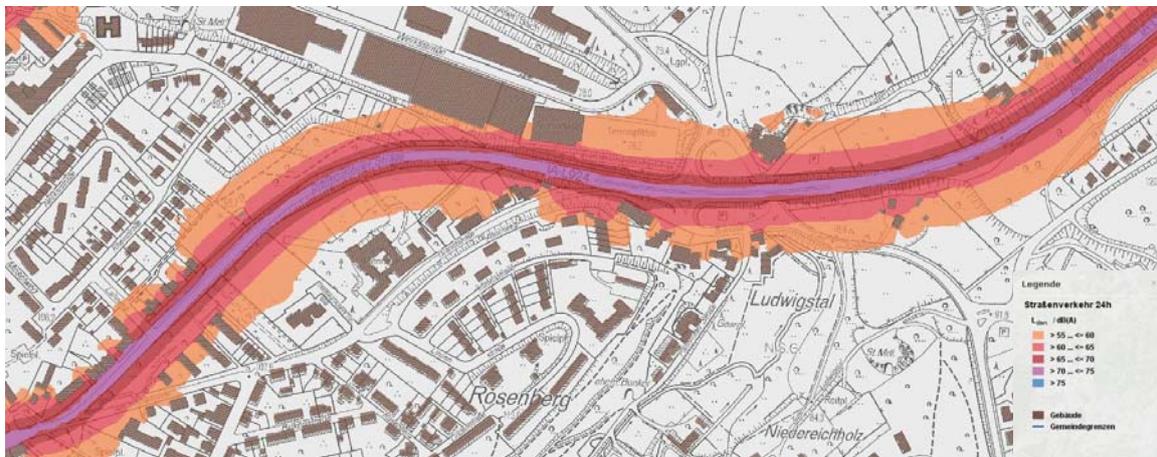


Abb. 2.11a: Darstellung der durch Umgebungslärm hervorgerufene Lärmbelastung (tags und nachts) im Bereich der L 924 (Blankensteiner Straße) zwischen Lahnweg und Stadtgrenze Witten

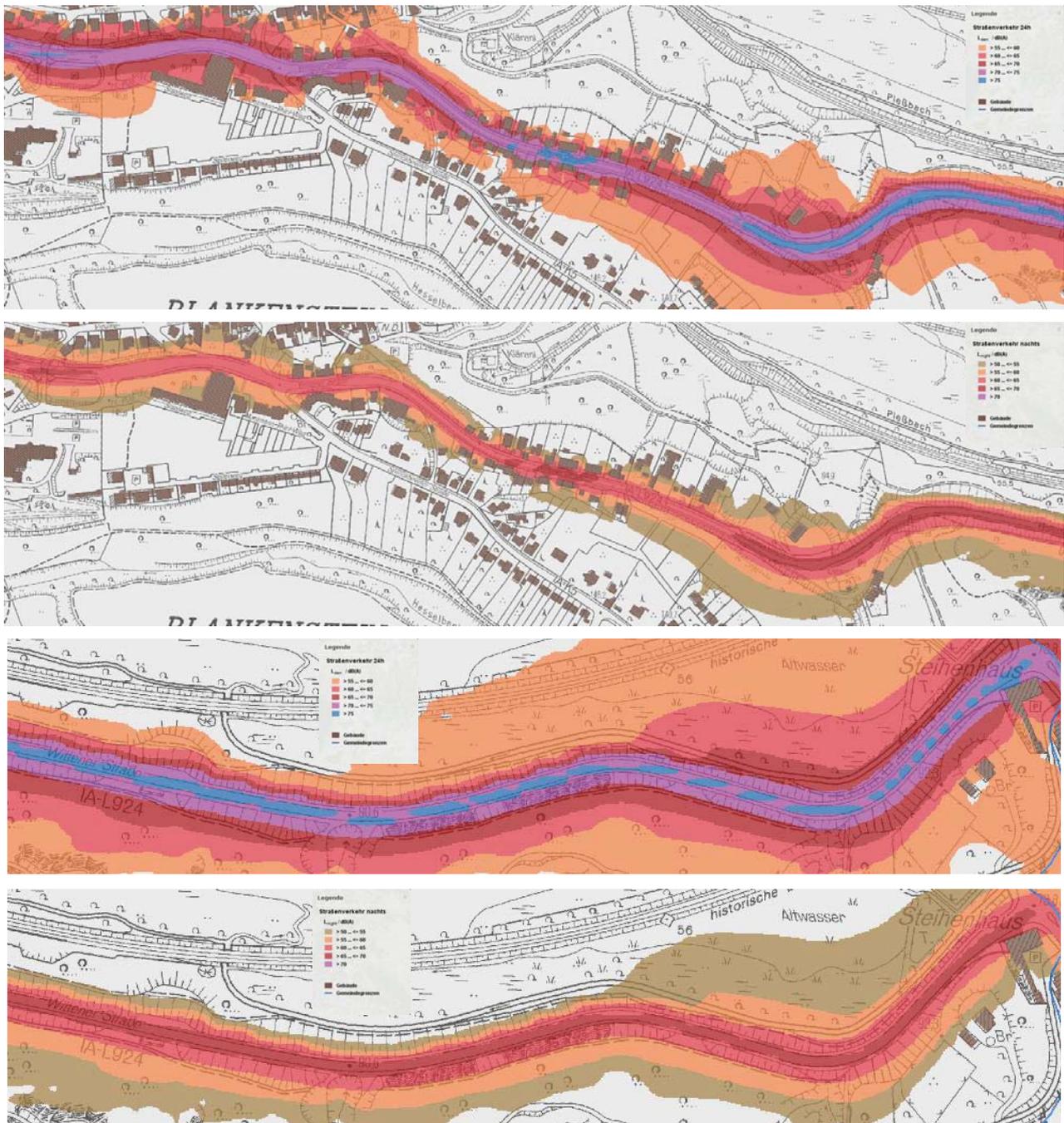


Abb. 2.11b: Darstellung der durch Umgebungslärm hervorgerufene Lärmbelastung (tags und nachts) im Bereich der L 924 (Blankensteiner Straße) zwischen Lahnweg und Stadtgrenze Witten

7. Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen

Im Bereich aller kartierten Landesstraßen wurde an vielen direkt an die Straße grenzenden Gebäuden eine Lärmbelastung über den Grenzwerten festgestellt.

8. Entwicklung von Maßnahmen zur Lärminderung

8.1. Allgemeine Hinweise zur Umsetzung von Maßnahmen

Die Zuständigkeit für die Umsetzung der im Lärmaktionsplan geplanten Lärminderungsmaßnahmen liegt bei den Straßenbaulastträgern. Demnach ist die Stadt Hattingen nur für die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich der kommunalen Straßen und innerhalb der Ortsdurchfahrten der Landesstraßen zuständig.

Für die Planung und Umsetzung aller Lärminderungsmaßnahmen entlang der Bundes- und Landesstraßen muss eine Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger, Landesbetrieb Straßenbau NRW, erfolgen.

Allerdings besteht auf die Durchführung der Maßnahmen derzeit kein Rechtsanspruch. Es handelt sich um eine freiwillige Leistung der betroffenen Straßenbaulastträger.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat nach Rücksprache erklärt, dass für Straßen in der Baulast des Landes keine freiwilligen Maßnahmen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie durchgeführt werden. Statt dessen sind nur Maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung durch den Landesbetrieb möglich.

Ein möglicher Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge wird im BImSchG und der 16. BImSchV geregelt. Er besteht allerdings nur bei einem Neubau bzw. einer wesentlichen Änderung von Straßen.

Die Lärmsanierung dagegen greift dann, wenn sich der Lärm im Laufe der Zeit entwickelt hat, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt ist. Sie wird durch die „Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR-97) in Verbindung mit den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990“ (RLS-90) geregelt. Zusätzlich werden durch den Landesbetrieb weitere Förderkriterien an eine mögliche Lärmsanierung geknüpft, insbesondere wann die Häuser errichtet wurden. Die Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Landes unter Berücksichtigung der Haushaltsslage.

Die Berechnung der Lärmbelastung in den Lärmkarten erfolgt nach den „Vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen“ (VBUS). Für einen Anspruch auf Lärmsanierung bzw. Lärmvorsorge muss allerdings eine zu hohe Lärmbelastung nach der Berechnung auf Basis der RLS-90 vorliegen. Die Ergebnisse der VBUS können sich aufgrund unterschiedlicher Berechnungsmethoden von denen der RLS-90 unterscheiden.

Vor einer Umsetzung von Maßnahmen an Lärmschwerpunkten im Bereich der Landesstraßen muss demnach überprüft werden, ob ebenfalls ein Lärmschwerpunkt auf Basis der RLS-90 vorliegt.

Für Lärminderungsmaßnahmen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind auch seitens der Stadt Hattingen keine Haushaltsmittel vorgesehen. Allerdings wird bereits im Rahmen aller städtebaulichen Planungen der Lärmschutz berücksichtigt.

8.2. Abwägung möglicher Lärminderungsmaßnahmen

Grundsätzlich ist der aktive Lärmschutz dem passiven vorzuziehen.

Unter aktiven Lärmschutz fallen Maßnahmen die an der Lärmquelle bzw. dem Ausbreitungsweg umgesetzt werden und demnach die Emissionen reduzieren. Passiver Lärmschutz erfolgt dagegen am Immissionsort, beispielsweise durch den Einbau von Lärmschutzfenstern.

Die Reduzierung des Lärms an der Quelle, also dem Fahrzeug, kann unter anderem durch eine Verringerung der Motoren- bzw. Abrollgeräusche erfolgen. Auf eine dahingehende Entwicklung kann die Stadt Hattingen allerdings keinen Einfluss nehmen.

Eine weitere Maßnahme zur Reduzierung der Emissionen ist die Absenkung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr. Die Stadt Hattingen hat zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm bereits flächendeckend in allen Wohngebieten Tempo-30-Zonen eingerichtet. Lediglich in Straßen, die als Sammelstraßen fungieren, wurden höhere Geschwindigkeiten beibehalten. Hierdurch wird erreicht, dass trotz eines geringen Umweges die Nutzung der Sammelstraßen für den Durchgangsverkehr attraktiver ist und der Verkehr in den Wohnstraßen weitestgehend auf den Quell- und Zielverkehr reduziert wird. Bei den Straßen, die im Rahmen der 2. Stufe kartiert wurden, handelt es sich ausschließlich um Hauptverkehrsstraßen. Eine Verringerung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf diesen Straßen würde zu unerwünschten Verlagerungen des Verkehrs in die Wohngebiete führen.

Zusätzlich wäre eine Geschwindigkeitssenkung auf diesen Straßen nur durch ständige Geschwindigkeitskontrollen und ggf. zusätzlichen baulichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchsetzbar. Es ist davon auszugehen, dass hinsichtlich baulicher Maßnahmen im Bereich der Hauptverkehrsstraßen keine Einigung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger, Landesbetrieb Straßenbau NRW, erreicht werden kann.

Bei wenigen kartierten Straßenabschnitten ist allerdings davon auszugehen, dass bei einer Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr aufgrund der räumlichen Lage kaum eine Verlagerung des Verkehrs stattfindet. Für diese Bereiche wird der Landesbetrieb Straßenbau NRW gebeten zu überprüfen, welche Auswirkungen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf die Lärmbelastung hat.

Eine Verlagerung des Verkehrs, beispielsweise durch Lkw-Fahrverbote, ist mangels leistungsfähiger Ersatzrouten nicht umsetzbar. Der Verkehr würde sich, wie bei einer Geschwindigkeitsreduzierung, ebenfalls auf die bisher geschützten Nebenstraßen ausdehnen.

Die Signalisierung der einzelnen Signalanlagen entlang der Landesstrassen wurde in den letzten Jahren immer weiter optimiert. Vor allem bei den in kurzem Abstand hinter einander liegenden Signalanlagen wurde ein „Grüne Welle“ umgesetzt um unnötige Abbrems- und Anfahrvorgänge zu verhindern. Durch diese Verstetigung des Verkehrs wurde die Lärmbelastung ebenfalls reduziert.

Um die Emissionen zu reduzieren, können auch Maßnahmen im Bereich des Ausbreitungsweges umgesetzt werden. Hierunter fallen sowohl lärm mindernde Fahrbahnbeläge als auch Lärmschutzwälle und -wände.

Der Einbau von offenporigem Asphalt (OPA), wie er derzeit vermehrt auf Autobahnen erfolgt, kann im innerörtlichen Bereich nicht eingesetzt werden, da die Lärminderung nur bei höheren Geschwindigkeiten eintritt. Statt dessen wurden in den letzten Jahren mehrere lärm mindernde Fahrbahnbeläge (z. B. LOA 5D und PMA) speziell für den innerstädtischen Bereich entwickelt. Unter diesem Gesichtspunkt hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW die bautechnischen Empfehlungen „Lärmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau“ veröffentlicht. Hieraus ist zu entnehmen, dass der Landesbetrieb den Einsatz der innovativen Deckschichten nicht empfiehlt. Dies liegt unter anderem daran, dass noch keine mittelfristigen und langfristigen Erfahrungen hinsichtlich Dauerhaftigkeit der lärm mindernden Eigenschaften sowie der Verformungsbeständigkeit vorhanden sind. Ebenfalls sind in den Korrekturwerten der RLS 90 die Lärminderungspotentiale der neuen Fahrbahnbeläge noch nicht enthalten und können somit bei Lärmberechnungen nicht berücksichtigt werden.

Im Rahmen einer Deckschichtenerneuerung liegt die Auswahl des Fahrbahnbelages bei den zuständigen Straßenbaulastträgern. Es ist daher davon auszugehen, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW die innovativen, lärm mindernden Deckschichten erst nach deren Zertifizierung einbauen wird.

Da die von zu hoher Lärmbelastung betroffenen Häuser oftmals unmittelbar an die Landesstraßen angrenzen, ist der Bau von Lärmschutzwällen bzw. -wänden aus Platzmangel in diesen Bereichen nicht umsetzbar. Zusätzlich weist der Landesbetrieb darauf hin, dass bei einer geringen Anzahl von betroffenen Bürgern die Kosten einer solchen Lärmschutzmaßnahme nicht im Verhältnis zum Nutzen steht und daher in vielen Fällen eher passiver Lärmschutz umgesetzt wird.

Der passive Lärmschutz erfolgt größtenteils durch den Einbau von Lärmschutzfenstern und Lüftern. Hierbei besteht die Möglichkeit, dass der Landesbetrieb den betroffenen Hauseigentümern im Rahmen der oben erläuterten Lärmsanierung einen Zuschuss von bis zu 75% für passive Lärmschutzmaßnahmen gewährt.

8.3. Geplante Lärminderungsmaßnahmen

Bei den kartierten Hauptstraßen handelt es sich ausschließlich um Landesstraßen, dessen Straßenbaulastträger der Landesbetrieb Straßenbau NRW ist. Lediglich in den Ortsdurchfahrten liegt die Zuständigkeit bei der Stadt Hattingen. Bei allen Lärminderungsmaßnahmen im Rahmen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie handelt es sich um freiwillige Maßnahmen der zuständigen Straßenbaulastträger. Ein Rechtsanspruch besteht bisher nicht.

Im Bereich der Ortsdurchfahrten scheidet die Umsetzung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen durch die Stadt Hattingen aus. Ein freiwilliger Zuschuss zu passivem Lärmschutz, wie beispielsweise Lärmschutzfenster, kann aufgrund der angespannten Haushaltslage nicht gewährt werden. Allerdings wird im Rahmen aller städtebaulichen Planungen der Lärmschutz berücksichtigt.

Der Landesbetrieb hat bereits festgelegt, dass er keine freiwilligen Maßnahmen im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie umsetzt. Im Bereich der Landestraßen wird der Landesbetrieb daher gebeten zu überprüfen, ob die betroffenen Häuser ein Anrecht auf Lärmsanierung haben.

8.4. Erwartete Auswirkungen

Die Auswirkungen können abschließend erst dann genannt werden, wenn der zuständige Straßenbaulastträger seine Überprüfung der einzelnen schutzwürdigen Gebäude auf einen Anspruch auf Lärmsanierung abgeschlossen hat.

Anlage 1: Daten zu den LärmkartenLärmeinwirkung durch Straßenverkehr:

Einwirkungen von Straßenverkehrslärm, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht:

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

$L_{DEN}/dB(A)$:	>55	>65	>75
Größe/km ²	3,06	0,98	0,02

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

$L_{DEN}/dB(A)$:	>55	>65	>75
N Wohnungen	924	352	0
N Schulgebäude	7	2	0
N Krankenhausgebäude	5	0	0

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,

die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

$L_{DEN}/dB(A)$:	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	1132	822	599	146	0
$L_{Night}/dB(A)$:	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	926	618	253	0	0