

GKZ: 05970024
NUTS3_EU: DEA5A

Anlage 7 zum Lärmaktionsplan
Beteiligungsverfahren
Schlussbekanntmachung

Dokumentation des Beteiligungsverfahrens,
Schlussbekanntmachung

61

10/27/10, 7-E

Bekanntmachung der Stadt Kreuztal

Der Infrastruktur- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 20. 10. 2008 im Verfahren gemäß § 47 d. Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) zur Aufstellung der

Lärmaktionsplanung der Stufe 1 für die Stadt Kreuztal

den Vorentwurf als Entwurf gebilligt und die öffentliche Auslegung dieses Entwurfs im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 47 d. Abs. 3 BImSchG beschlossen. Durch diese Auslegung erhält die Öffentlichkeit die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionsplanung mitzuwirken.

Die Planung ist erforderlich, um in Erfüllung der EU-Umgebungslärmrichtlinie und der darauf fußenden nationalen Gesetzgebung auf der Basis einer Kartierung der gegebenen Lärmsituation Lärmprobleme und negative Lärmauswirkungen sichtbar zu machen und zu regeln, und zwar für: 1.) Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. Kfz/a, 2.) Hauptbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen/a, 3.) Großflughäfen, 4.) Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern. Für die Stadt Kreuztal ist eine Planung zunächst nur für die o.g. Hauptverkehrsstraßen erforderlich. Die Planung dient grundsätzlich auch dem Schutz „Ruhiger Gebiete.“

Der Entwurf der Lärmaktionsplanung liegt in der Zeit

vom 27. 10. 2008 bis zum 21. 11. 2008

zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden im Rathaus der Stadt Kreuztal, Siegener Str. 5, Zimmer 206, öffentlich aus. Er kann gleichzeitig auf der Homepage der Stadt Kreuztal (www.kreuztal.de) unter der Rubrik „News“ eingesehen werden. Die Ergebnisse der Lärmkartierung gemäß § 47c BImSchG sind Bestandteil der Aktionsplanung. Sie können gemeinsam mit dem Entwurf zur Lärmaktionsplanung eingesehen werden und im Detail unter www.umgebungslaerm.nrw.de abgerufen werden.

Während der o. g. Auslegungsfrist können Stellungnahmen zur Planung im Rathaus zu Protokoll gegeben oder als Papierpost oder per E-Mail vorgetragen werden, letzteres unter Stadt.Kreuztal@kreuztal.de oder P.Kramer@kreuztal.de (Unterstrich beachten!). Betreff: „Auslegung Lärmaktionsplanung“. Fristgemäß eingegangene Stellungnahmen werden von der Stadt Kreuztal in der inhaltlichen Auseinandersetzung mit den Ergebnissen der Mitwirkung berücksichtigt. Die Öffentlichkeit ist über die im Rahmen dieser Abwägung getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bleiben unberücksichtigt.

Kreuztal, 21. Oktober 2008

Der Bürgermeister
gez. Biermann

Ausschnitt

aus der

~~Siegener Zeitung / Westfalenpost~~
~~Westfälischen Rundschau~~

Nr. 250 vom 25.10.08

61

10/27/10, 7-E

W. K.

Bekanntmachung der Stadt Kreuztal

Der Infrastruktur- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 20.10.2008 im Verfahren gemäß § 47 d Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) zur Aufstellung der

Lärmaktionsplanung der Stufe 1 für die Stadt Kreuztal

den Vorentwurf als Entwurf gebilligt und die öffentliche Auslegung dieses Entwurfs im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG beschlossen. Durch diese Auslegung erhält die Öffentlichkeit die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionsplanung mitzuwirken. Die Planung ist erforderlich, um in Erfüllung der EU-Umgebungslärmrichtlinie und der darauf fußenden nationalen Gesetzgebung auf der Basis einer Kartierung der gegebenen Lärmsituation Lärmprobleme und negative Lärmauswirkungen sichtbar zu machen und zu regeln, und zwar für 1.) Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. Kfz/a, 2.) Haupt Eisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen/a, 3.) Großflughäfen, 4.) Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern. Für die Stadt Kreuztal ist eine Planung zunächst nur für die o.g. Hauptverkehrsstraßen erforderlich. Die Planung dient grundsätzlich auch dem Schutz „Ruhiger Gebiete.“

Der Entwurf der Lärmaktionsplanung liegt in der Zeit

vom 27.10.2008 bis zum 21.11.2008

zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden im Rathaus der Stadt Kreuztal, Siegener Str. 5, Zimmer 206, öffentlich aus. Er kann gleichzeitig auf der Homepage der Stadt Kreuztal (www.Kreuztal.de) unter der Rubrik „News“ eingesehen werden. Die Ergebnisse der Lärmkartierung gemäß § 47 c BImSchG sind Bestandteil der Aktionsplanung. Sie können gemeinsam mit dem Entwurf zur Lärmaktionsplanung eingesehen werden und im Detail unter www.umgebungslaarm.nrw.de abgerufen werden.

Während der o.g. Auslegungsfrist können Stellungnahmen zur Planung im Rathaus zu Protokoll gegeben oder als Papierpost oder per E-Mail vorgetragen werden, letzteres unter Stadt.Kreuztal@Kreuztal.de oder P.Kramer@Kreuztal.de (Unterstrich beachten!), Betreff: „Auslegung Lärmaktionsplanung“. Fristgemäß eingegangene Stellungnahmen werden von der Stadt Kreuztal in der inhaltlichen Auseinandersetzung mit den Ergebnissen der Mitwirkung berücksichtigt. Die Öffentlichkeit ist über die im Rahmen dieser Abwägung getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bleiben unberücksichtigt.

Kreuztal, 21. Oktober 2008

Der Bürgermeister

gez. Biermann

Ausschnitt

aus der

~~Siegerer Zeitung / Westfalenpost~~
Westfälischen Rundschau

Nr. 250 vom 25.10.08

61

W 24/10 2-E

Up h

Bekanntmachungen

Bekanntmachung der Stadt Kreuztal

Der Infrastruktur- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 20.10.2008 im Verfahren gemäß § 47 d Abs. 1 Bundesimmissionschutzgesetz (BImSchG) zur Aufstellung der

Lärmaktionsplanung der Stufe 1 für die Stadt Kreuztal

den Vorentwurf als Entwurf gebilligt und die öffentliche Auslegung dieses Entwurfs im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG beschlossen. Durch diese Auslegung erhält die Öffentlichkeit die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionsplanung mitzuwirken. Die Planung ist erforderlich, um in Erfüllung der EU-Umgebungsärmrichtlinie und der darauf fußenden nationalen Gesetzgebung auf der Basis einer Kartierung der gegebenen Lärmsituation Lärmprobleme und negative Lärmauswirkungen sichtbar zu machen und zu regeln, und zwar für 1.) Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. Kfz/a, 2.) Hauptbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen/a, 3.) Großflughäfen, 4.) Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern. Für die Stadt Kreuztal ist eine Planung zunächst nur für die o.g. Hauptverkehrsstraßen erforderlich. Die Planung dient grundsätzlich auch dem Schutz „Ruhiger Gebiete.“ Der Entwurf der Lärmaktionsplanung liegt in der Zeit

vom 27.10.2008 bis zum 21.11.2008

zu Jedermanns Einsicht während der Dienststunden im Rathaus der Stadt Kreuztal, Siegener Str. 5, Zimmer 206, öffentlich aus. Er kann gleichzeitig auf der Homepage der Stadt Kreuztal (www.kreuztal.de) unter der Rubrik „News“ eingesehen werden. Die Ergebnisse der Lärmkartierung gemäß § 47 c BImSchG sind Bestandteil der Aktionsplanung. Sie können gemeinsam mit dem Entwurf zur Lärmaktionsplanung eingesehen werden und im Detail unter www.umgebungslaerm.nrw.de abgerufen werden.

Während der o.g. Auslegungsfrist können Stellungnahmen zur Planung im Rathaus zu Protokoll gegeben oder als Papierpost oder per E-Mail vorgetragen werden, letzteres unter Stadt.Kreuztal@kreuztal.de oder P.Kramer@kreuztal.de (Unterstrich beachten!), Betreff: „Auslegung Lärmaktionsplanung“. Fristgemäß eingegangene Stellungnahmen werden von der Stadt Kreuztal in der inhaltlichen Auseinandersetzung mit den Ergebnissen der Mitwirkung berücksichtigt. Die Öffentlichkeit ist über die im Rahmen dieser Abwägung getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bleiben unberücksichtigt.

Kreuztal, 21. Oktober 2008

Der Bürgermeister
gez. Biermann



<p>Startseite Aktuelles</p> <hr/> <p>Pressemitteilungen / - archiv</p> <hr/> <p>Stellenangebote</p> <hr/> <p>Veranstaltungskalender</p> <hr/> <p style="text-align: center;">Suche starten</p> <hr/> <p>Schnellauswahl</p>	<h2 style="margin: 0;">Beteiligungsverfahren zur Lärmaktionsplanung</h2> <p style="margin: 0;"><u>Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung</u></p> <p style="margin: 0;">Der Infrastruktur- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 20.10.2008 im Verfahren gemäß § 47 d Abs. 1 Bundesimmissionschutzgesetz (BImSchG) zur Aufstellung der</p> <p style="text-align: center; margin: 0;">Lärmaktionsplanung der Stufe 1 für die Stadt Kreuztal</p> <p style="margin: 0;">den Vorentwurf als Entwurf gebilligt und die öffentliche Auslegung dieses Entwurfs im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG beschlossen. Durch diese Auslegung erhält die Öffentlichkeit die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionsplanung mitzuwirken.</p> <p style="margin: 0;">Die Planung ist erforderlich, um in Erfüllung der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie und der darauf fußenden nationalen Gesetzgebung auf der Basis einer Kartierung der gegebenen Lärmsituation Lärmprobleme und negative Lärmauswirkungen sichtbar zu machen und zu regeln, und zwar für</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. Kfz/a 2. Hauptisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen/a 3. Großflughäfen 4. Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern. <p style="margin: 0;">Für die Stadt Kreuztal ist eine Planung zunächst nur für die o.g. Hauptverkehrsstraßen erforderlich. Die Planung dient grundsätzlich auch dem Schutz "Ruhiger Gebiete".</p> <p style="margin: 0;">Der Entwurf der Lärmaktionsplanung liegt in der Zeit</p> <p style="text-align: center; margin: 0;">vom 27.10.2008 bis zum 21.11.2008</p> <p style="margin: 0;">zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden im Rathaus der Stadt Kreuztal, Slegener Str. 5, Zimmer 206, öffentlich aus (siehe gesonderte Amtliche Bekanntmachung in der Tagespresse). Er kann gleichzeitig hier eingesehen werden. Die Ergebnisse der Lärmkartierung gemäß § 47 c BImSchG sind Bestandteil der Aktionsplanung. Sie können gemeinsam mit dem Entwurf zur Lärmaktionsplanung eingesehen und im Detail unter www.umgebungs-laerm.nrw.de abgerufen werden.</p> <p style="margin: 0;">Während der o.g. Auslegungsfrist können Stellungnahmen zur Planung im Rathaus zu Protokoll gegeben oder als Papierpost oder per E-Mail vorgetragen werden, letzteres unter Stadt.Kreuztal@Kreuztal.de oder P_Kramer@Kreuztal.de (Unterstrich beachten!), Betreff "Auslegung Lärmaktionsplanung". Fristgemäß eingegangene Stellungnahmen werden von der Stadt Kreuztal in der inhaltlichen Auseinandersetzung mit den Ergebnissen der Mitwirkung berücksichtigt. Die Öffentlichkeit ist über die im Rahmen dieser Abwägung getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bleiben unberücksichtigt.</p>
--	---

alle Pressemitteilungen

Der Bürgermeister

Stadt Kreuztal, Postfach 1660, 57207 Kreuztal

«Name1»
«Name2»
«Straße»
«PLZ» «Ort»

- Verteiler siehe Anlage -

Stadtplanung

Rathaus, Siegener Str. 5

Kontakt: Frau Kramer

Zimmer: 206

Tel.: 02732/51-229

Fax: 02732/27910-229

E-Mail: P_Kramer@Kreuztal.de

Ihr Datum und Zeichen

Mein Zeichen

Datum

61.15.00-Km

22.10.2008

z.P. 23.10.2008

Lärmaktionsplanung der Stufe 1 für die Stadt Kreuztal

Behörden- bzw. Trägerbeteiligung gemäß Ziffer 9 des Lärmaktionsplanungserlasses

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Infrastruktur- und Umweltausschuss der Stadt Kreuztal hat in seiner Sitzung am 20.10.2008 im Verfahren gemäß § 47 d Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) zur Aufstellung der Lärmaktionsplanung der Stufe 1 für die Stadt Kreuztal den Vorentwurf als Entwurf gebilligt und die öffentliche Auslegung dieses Entwurfs im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG beschlossen. Durch diese Auslegung erhält die Öffentlichkeit die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionsplanung mitzuwirken. Gleichzeitig erfolgt die gezielte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im Sinne von Ziffer 9 des Runderlasses des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz zur Lärmaktionsplanung vom 07.02.2008.

Der Entwurf der Lärmaktionsplanung liegt in der Zeit

vom 27.10.2008 bis zum 21.11.2008

zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden im Rathaus der Stadt Kreuztal, Siegener Str. 5, Zimmer 206, öffentlich aus. Er kann gleichzeitig auf der Homepage der Stadt Kreuztal (www.Kreuztal.de) unter der Rubrik „News“ eingesehen werden. Die Ergebnisse der Lärmkartierung gemäß § 47 c BImSchG sind Bestandteil der Aktionsplanung. Sie können gemeinsam mit dem Entwurf zur Lärmaktionsplanung eingesehen werden und im Detail abgerufen werden unter www.umgebungslaerm.nrw.de. Nähere Einzelheiten zur Planung können Sie der Anlage zu diesem Schreiben entnehmen.

Ihre Stellungnahme zur Planung erbitte ich

bis zum 21.11.2008.

Die Planung ist erforderlich, um in Erfüllung der EU-Umgebungslärmrichtlinie und der darauf fußenden nationalen Gesetzgebung auf der Basis einer Kartierung der gegebenen Lärmsituation Lärmprobleme und negative Lärmauswirkungen sichtbar zu machen und zu regeln, und zwar für 1.) Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. Kfz/a, 2.) Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen/a, 3.) Großflughäfen, 4.) Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern. Für die Stadt Kreuztal ist eine Planung zunächst nur für die o.g. Hauptverkehrsstraßen erforderlich. Die Planung dient grundsätzlich auch dem Schutz „Ruhiger Gebiete.“

Im Rahmen der Behördenbeteiligung sollen insbesondere auch folgende Fragen geklärt werden:

- 1.) Wie wird eine Geschwindigkeitsreduzierung in den Stadtteilen Kreuztal, Ferndorf und Kredenbach tags bzw. nachts beurteilt? Aus hiesiger Sicht könnte zumindest eine Absenkung der Geschwindigkeit von 70 auf 50 km/h in Kredenbach zur Nachtzeit erwogen werden.
- 2.) Wie wird eine Reduzierung von Linksabbiegemöglichkeiten für den von Kreuztal in Richtung Kredenbach fahrenden Verkehr beurteilt?
- 3.) Wie wird die Wiedereinführung bzw. der Neubau von Busbuchten als Maßnahme zur Förderung eines gleichmäßigen Verkehrsflusses beurteilt?
- 4.) Wie wird ein Ausbau der vorhandenen Radwege beurteilt?
- 5.) Kann ein Bahn-Haltepunkt Buschhütten Entlastung schaffen?
- 6.) Kann die Bahn durch die Übernahme von mehr Güterverkehr Entlastung schaffen?

Während der o.g. Auslegungsfrist können Stellungnahmen zur Planung im Rathaus zu Protokoll gegeben oder als Papierpost oder per E-Mail vorgetragen werden, letzteres unter Stadt.Kreuztal@Kreuztal.de oder P.Kramer@Kreuztal.de (Unterstrich beachten!), Betreff: „Auslegung Lärmaktionsplanung“. Fristgemäß eingegangene Stellungnahmen werden von der Stadt Kreuztal in der inhaltlichen Auseinandersetzung mit den Ergebnissen der Mitwirkung berücksichtigt. Die Öffentlichkeit ist über die im Rahmen dieser Abwägung getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bleiben unberücksichtigt.

Sollte ich bis zum 21.11.2008 keine Stellungnahme von Ihnen erhalten haben, gehe ich davon aus, dass die von Ihnen zu vertretenden Belange nicht berührt oder jedenfalls nicht beeinträchtigt werden und Sie uns keine (weiteren) Informationen zur Verfügung stellen können, welche für die Beantwortung der o.a. Fragen oder die weitere Ermittlung und Bewertung des Abwägungsmaterials zweckdienlich wären. Stellungnahmen, die nicht rechtzeitig abgegeben worden sind, können bei der Beschlussfassung über den Lärmaktionsplan unberücksichtigt bleiben.

Für Ihre Bemühungen danke ich Ihnen. Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Anlagen:

13 Seiten Lärmaktionsplanung mit 8 Seiten Anlagen

gez. Kramer

Kramer

TÖB-Liste Lärmaktionsplanung

Name1	Name2	Straße	PLZ	Ort	Kontakt	Telefon	E-Mail	Stellungnahme
Bezirksregierung Amsberg	Dezernat 25	Seibertstr. 2	59821	Amsberg				
Bezirksregierung Amsberg	Dezernat 32	Seibertstr. 2	59821	Amsberg				
Bezirksregierung Amsberg	Dezernat 33	Seibertstr. 2	59821	Amsberg				
Bezirksregierung Amsberg	Dezernat 35	Seibertstr. 2	59821	Amsberg				
Bezirksregierung Amsberg	Dezernat 53	Seibertstr. 2	59821	Amsberg				
Bundesamt für Immobilienaufgaben	Geschäftsbereich Verwaltungsaufgaben	Postfach 10 06 44	44006	Dortmund	Frau Gebauer	0231/8402-144		
DB Services Immobilien GmbH	NL Köln (Liegenchaftsmanagement)	Deutz-Mühlheimer-Str. 22-24	50679	Köln				
Deutsche Bahn AG	DB Cargo	Rheinstr. 2	55116	Mainz				
Eisenbahn-Bundesamt		Vorgebirgsstraße 49	53119	Bonn				
Handwerkskammer Amsberg		Brückenplatz 1	59821	Amsberg				
Industrie- und Handelskammer		Koblenzer Str. 121	57072	Siegen	Herr Stötzel	0271/3302-0		
Kreis Siegen-Wittgenstein	amt für Wirtschaftsförderung	Koblenzer Str. 73	57072	Siegen	Herr Kämpfer	0271/333-0		
Kreis Siegen-Wittgenstein	Dezernat für Raumplanung, Bauen, Umwelt und Vermessung	Koblenzer Str. 73	57072	Siegen	Herr Fries	0271/333-1916		
Kreis Siegen-Wittgenstein	SG 69.6 Kommunalisierte Umweltverwaltung	Koblenzer Str. 73	57072	Siegen	Herr Vetter	0271/333-2061	o_vetter@siegen-wittgenstein.de	
Kreis Siegen-Wittgenstein	Untere Landschaftsbehörde	Koblenzer Str. 73	57072	Siegen	Herr Bätzel	0271/333-1818		
Kreis Siegen-Wittgenstein	Untere Wasserbehörde	Koblenzer Str. 73	57072	Siegen	Herr Krumm	0271/333-2009		
Kreis Siegen-Wittgenstein	Bauaufsicht	Koblenzer Str. 73	57072	Siegen				
KSW - Kreisbahn	Siegen-Wittgenstein GmbH	Postfach 10 08 02	57008	Siegen		0271/23051-20	info@ksw-siegen.de	
Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes NRW		Leibnizstr. 10	45659	Recklinghausen				
Landesbetrieb Straßenbau NRW	NL Siegen	Postfach 10 12 61	57012	Siegen	Herr Schumann	0271/3372-269		
Landesbetrieb Wald und Holz NRW	Forstamt Hilchenbach	Vornwalder Straße 9	57271	Hilchenbach	Herr Braukmann	02733/8944-0 0171/5871522		
Landesbetrieb Wald und Holz NRW	Forstamt Siegen	Silberquelle 1	57234	Wilsdorf	Herr Schmidt	0271/8807822		
Landesbüro der Naturschutzverbände		Ripshorster Straße 306	46117	Oberhausen				
Landchaftsverband Westf.-Lippe	Bau- und Liegenchaftsbetrieb	Frau Cornelia Meier	48133	Münster				
Landwirtschaftskammer NRW	Kreisstelle Siegen-Wittgenstein	Hauptmühle 5	57339	Erndtebrück	Herr Naujoks	02753/5940-0		
Stadt Hilchenbach		Markt 13	57271	Hilchenbach	Frau Setzer	02733/288-152		
Stadt Siegen		Postfach 10 03 52	57003	Siegen				
Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd		Marlenhütte 2	57080	Siegen				
Zweckverband Personennahverkehr	Westfalen-Süd	Koblenzer Straße 73	57072	Siegen				

Abwägung der zur Lärmaktionsplanung vorgebrachten Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung

1.) Anregungen und Fragen aus der Sitzung des Infrastruktur- und Umweltausschusses vom 20.10.2008, aufgeführt im Anschreiben an die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange vom 22.10.2008

Abwägung, Abwägungsergebnis:

- Zu 1.: Es soll gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit eine Geschwindigkeitsreduzierung in Teilen der B 508 eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt, und an welchen Stellen dies ggf. von Vorteil wäre.
- Zu 2.: Es soll gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit ein Linksabbiegeverbot in Teilen der B 508 eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt, und an welchen Stellen dies ggf. von Vorteil wäre.
- Zu 3.: Es gab seinerzeit gute Gründe für den Rückbau der Busbuchten. Letztendlich steht hier das Bestreben um Optimierung des Verkehrsflusses dem Wunsch nach größtmöglicher Sicherheit entgegen. In diesem Fall wiegt der Sicherheitsaspekt unzweifelhaft schwerer.
- Zu 4.: Es wäre aber sicherlich sinnvoll, den bestehenden Radwege- bzw. Radwanderwegnetzplan noch einmal auf seine Aktualität hin zu prüfen und ggf. zu verbessern. Dies kann zunächst verwaltungsintern geschehen. Bei gravierenden Änderungen sollten dann die verschiedenen, vom Bürger bereits angesprochenen Interessenverbände und die politischen Gremien beteiligt werden.
- Zu 5.: Es soll gemeinsam mit den zuständigen Behörden und Betreiberfirmen geprüft werden, inwieweit ein Bahn-Haltepunkt Buschhütten eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt.
- Zu 6.: Nach Ansicht der IHK kann die Bahn durch die Übernahme von mehr Güterverkehr keine wesentliche Entlastung bringen, u.a. weil die Verteilung in die Fläche wirtschaftliche und logistische Probleme mit sich bringt. Unabhängig davon steht zu befürchten, dass gerade der innerörtliche Verkehr von einer solchen Maßnahme nur wenig profitieren würde. Und letztendlich wäre damit eine Intensivierung der Lärmproblematik des Schienenverkehrs verbunden, deren Ausmaß noch nicht beziffert werden kann.

Den Anregungen wird in weiten Teilen gefolgt.

[...]

Hinweis: Sämtliche Seitenangaben in der Abwägung beziehen sich auf die Entwurfsfassung der Lärmaktionsplanung vom 20.10.2008, welche dem Beteiligungsverfahren zugrunde lag.

Stadt Kreuztal
Stadtplanung
Postfach 1660
57207 Kreuztal

Siegen, 29. Okt. 2008
stö-hk

Lärmaktionsplanung der Stufe 1 für die Stadt Kreuztal

Sehr geehrte Damen und Herren,

da im Rahmen der o. a. Erarbeitung der Lärmaktionsplanung für die Stadt Kreuztal auch die überregionale und regionale Verkehrsanbindung berücksichtigt werden muss, möchten wir an dieser Stelle auf einige grundsätzliche Fragen im Rahmen der Behördenbeteiligung eingehen:

Grundsätzlich bleibt zunächst festzuhalten, dass die ständig zunehmende Verkehrsdichte im Raum Kreuztal auch durch verkehrlenkende Maßnahmen wie z. B. der Optimierung der Lichtsignalsteuerung nicht nennenswert reduziert werden kann. Vielmehr führen zunehmende Staubildungen auf den Hauptverkehrsstraßen auch weiterhin zu ganz erheblichen Wartezeiten und vermeidbaren Umweltbeeinträchtigungen.

Seit Jahren setzt sich daher die Industrie- und Handelskammer Siegen bei jedem sich bietenden Anlass für die dringend notwendige *Südümgehung Kreuztal (B 508n)* ein, insbesondere auch in der zeitweilig kontroversen öffentlichen kommunalpolitischen Diskussion. Die Realisierung der Südümgehung muss aus unserer Sicht daher mit allerhöchster Priorität vorangetrieben werden, weil damit ein im IHK-Bezirk höchst neuralgischer Verkehrsknotenpunkt massiv entlastet werden könnte.

Zu der Frage, inwieweit in einer Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene ein Königsweg zur Lösung der Kapazitätsprobleme im Straßennetz und zum Schutz der Umwelt gesehen wird, bleibt anzumerken, dass derzeit der Straßengüterverkehr so stark wie schon lange nicht mehr wächst und nach einer aktuellen Prognose des Verkehrsministeriums bis zum Jahre 2025 noch um weitere 50 % zunehmen wird.

Wer nennenswert den Modal Split dabei beeinflussen möchte, d. h., wer in diesem Fall Verlagerungen auf die Bahn wünscht, muss diesen Verkehrsträger zunächst besser stellen. Denn die Wahl eines Verkehrsträgers erfolgt vor allem über die Transportqualität. Fest steht, dass sich die Bahn seit Jahren aus der Fläche zurückzieht. Daraus ergibt sich die wichtige Konsequenz, dass die meisten Bahnverkehre im Vor- und Nachlauf auf den Straßenverkehr angewiesen sind. Die dadurch erforderlichen Umschlagvorgänge verursachen erhebliche Kosten. Außerdem führt jeder Umschlagvorgang zu einer weiteren Verlängerung der ohnehin langen Transportzeit und vergrößert das Risiko eines Transportschadens.

Die Feststellung, dass primäres Ziel einer Lärmaktionsplanung die Minderung des sog. „Umgebungs-lärms“ sein muss, wird von uns zwar grundsätzlich geteilt. Andererseits sollte jedoch für eine am Wohl der Bevölkerung und Wirtschaft orientierte Stadt- und Verkehrspolitik unstrittig sein, dass auch künftig grundsätzlich das Prinzip der freien Entscheidung von Bürgern und Unternehmen gilt, welches Verkehrsmittel im Einzelfall für die Beförderung von Personen und Gütern in Anspruch genommen wird.

Unter dieser Prämisse ist davon auszugehen, dass der Pkw - insbesondere in der Fläche - auch zukünftig das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel im Stadtverkehr sein wird und dass eine Verlagerung von Gütertransporten auf die Bahn in vielen Fällen wirtschaftlich fragwürdig und logistisch problematisch ist. Zudem dürfte bei der Güterverteilung in der Fläche die ökologische Bilanz für die Bahn im Vergleich zum Lkw nicht günstig aussehen.

Wir bitten um Verständnis, wenn wir aus der Sicht der Wirtschaft nur zu einigen Positionen in dem Fragenkatalog schlagwortartig Stellung genommen haben.

Mit freundlichen Grüßen



Stötzel

Abwägung der zur Lärmaktionsplanung vorgebrachten Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung

[...]

2.) Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer (IHK) Siegen – 29.10.2008

Abwägung, Abwägungsergebnis:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die IHK die Südumgehung Kreuztal mit allerhöchster Priorität vorangetrieben sehen möchte. Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Straßengüterverkehr so stark wie schon lange nicht mehr wächst und bis zum Jahre 2025 voraussichtlich noch um weitere 50 % zunehmen wird, dass jedoch eine Verlagerung auf die Bahn hinsichtlich der Verteilung in die Fläche wirtschaftliche und logistische Probleme mit sich bringt. Es wird zur Kenntnis genommen, dass auch künftig bezüglich der Wahl der Verkehrsmittel für den Personen- bzw. den Gütertransport das Prinzip der freien Entscheidung von Bürgern und Unternehmen gelten soll.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

[...]

Hinweis: Sämtliche Seitenangaben in der Abwägung beziehen sich auf die Entwurfsfassung der Lärmaktionsplanung vom 20.10.2008, welche dem Beteiligungsverfahren zugrunde lag.

Petra Kramer - Lärm B 508

Von: [REDACTED]
An: <P_Kramer@Kreuztal.de>
Datum: 30.10.2008 09:37
Betreff: Lärm B 508

„Bürger 1“

Anregung für das Teilstück B 508 vom Zentrum aus nach Osten(Hilchenbach)

Fahrbahnverbesserung: Beseitigung der Spurrillen, Unebenheiten bei Kanaldeckeln ausgleichen wie z.B. in Höhe der Marburger Str.145 kürzlich erfolgt ist,

Ränder der Fahrbahndecke zum Bürgersteig hin glätten.

Hiermit würde sicherlich eine Verbesserung für Anlieger und Bürger erreicht, doch die Lösung kann nur Umgehung heißen oder Sperrung für den LKw-Verkehr.

Linksabbieger: steigt dann nicht der Innerortverkehr, ist die gerade erst, schöne Ferndorfer Str. dafür geeignet ? (Pflaster schwächelt ja jetzt schon)

A : Bei einem Muldenkipper kann man von Ferndorf (Ampel vorm Berge) aus genau sagen, wo er sich in Richtung Kreuztal sich befindet, markante Punkte: Schledornstr, Ernsdorfstr, Zum Erbstollen M Gr.

Abwägung der zur Lärmaktionsplanung vorgebrachten Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung

[...]

3.) Stellungnahme von „Bürger 1“ – 30.10.2008

Abwägung, Abwägungsergebnis:

Die Anregungen zur Fahrbahnverbesserung – Beseitigung der Spurrillen, Ausgleich der Unebenheiten bei Kanaldeckeln, Glättung der Fahrbahndecke zum Bürgersteig hin – werden dem Straßenbaulastträger (Landesbetrieb Straßen NRW) als Vorschlag für kurz- bis mittelfristige Maßnahmen übermittelt. Fragen zu Sinn und Durchführbarkeit dieser Maßnahmen werden mit dem Straßenbaulastträger geklärt.

Die Anregung einer Umgehung als effizientester Lösung wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Die Anregung einer Sperrung der B 508 für den LKW-Verkehr wird mangels Umgehungsmöglichkeiten als undurchführbar zurückgewiesen.

Die Anregung bezüglich der Linksabbieger wird in dieser Form als undurchführbar zurückgewiesen. Sie käme einer innerörtlichen Umleitung des Verkehrs gleich, wobei es an geeigneten Straßen fehlt. Es soll jedoch gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit ein Linksabbiegeverbot in Teilen der B 508 eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt, und an welchen Stellen dies ggf. von Vorteil wäre.

Den Anregungen wird teilweise gefolgt.

[...]

Hinweis: Sämtliche Seitenangaben in der Abwägung beziehen sich auf die Entwurfsfassung der Lärmaktionsplanung vom 20.10.2008, welche dem Beteiligungsverfahren zugrunde lag.

„Bürger 2“

**Stellungnahme zur 1. Stufe der Lärmaktionsplanung
für die Stadt Kreuztal anlässlich der Auslegung
im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung
vom 27.10.2008 bis zum 21.11.2008**

Der Unterzeichnende,
[REDACTED],
[REDACTED],
57250 Netphen-Salchendorf,
[REDACTED]

hat heute anlässlich der Öffentlichkeitsbeteiligung die Planung eingesehen und in Zimmer 206 des Rathauses, Siegener Str. 5, folgende Anregung(en) zur Planung vorgebracht:

Anregung(en) mit Begründung:

Es wird angeregt, die Einhaltung der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Maßnahmen verkehrsrechtlicher Art (z.B. Geschwindigkeitskontrollen) zu kontrollieren. Dies führt gleichermaßen zu mehr Verkehrssicherheit wie auch zu einer Lärm-minderung.

Kreuztal, 6.11.08

Unterschrift:

[Handwritten Signature]

entgegengenommen:

[Handwritten Signature]

(Kramer)

Hinweis: Herr [REDACTED] besitzt ein Haus an der Tarsburger Straße neben Eisenbaukrämer.

Abwägung der zur Lärmaktionsplanung vorgebrachten Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung

[...]

4.) Stellungnahme von „Bürger 2“ – 06.11.2008

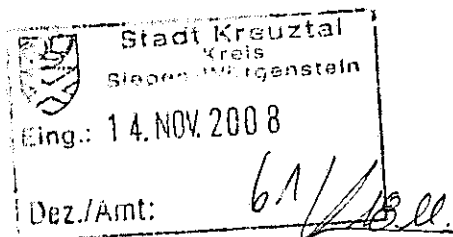
Abwägung, Abwägungsergebnis:

Die Anregung, die Einhaltung der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Maßnahmen verkehrsrechtlicher Art (z.B. Geschwindigkeitskontrollen) zu kontrollieren und somit zu befördern, wird an die zuständige Behörde weitergeleitet.

Der Anregung wird mittelbar gefolgt.

[...]

Hinweis: Sämtliche Seitenangaben in der Abwägung beziehen sich auf die Entwurfsfassung der Lärmaktionsplanung vom 20.10.2008, welche dem Beteiligungsverfahren zugrunde lag.



Kreisstelle Siegen-Wittgenstein · Hauptmühle 5 · 57339 Erndtebrück

Stadt Kreuztal
Stadtplanung
Postfach 1660

57207 Kreuztal

Kreisstelle

Hochsauerland
Mail: meschede@lwk.nrw.de

Oipe
Mail: olpe@lwk.nrw.de

Siegen-Wittgenstein
Mail: siegen@lwk.nrw.de

Dünnefeldweg 13
59872 Meschede
Tel. 0291 9915-0, Fax -33

Außenstelle Siegen-Wittgenstein
Mail: siegen@lwk.nrw.de

Hauptmühle 5
57339 Erndtebrück
Tel. 02753 5940-0, Fax -33

www.landwirtschaftskammer.de

Auskunft erteilt Frau Paule
Durchwahl 51
Fax 33
Mail Beate.Paule@lwk.nrw.de

Ihr Schreiben 61.15.00-Km
vom 22.10.2008

Erndtebrück 12.11.2008



Lärmaktionsplanung der Stufe 1 für die Stadt Kreuztal

Behörden- bzw. Trägerbeteiligung gemäß Ziffer 9 des Lärmaktionsplanungserlasses

Als Träger öffentlicher Belange – Landwirtschaft - nehme ich zur Lärmaktionsplanung der Stufe 1 für die Stadt Kreuztal wie folgt Stellung:

Im Rahmen der Behördenbeteiligung stellen Sie verschiedene Fragen. Sie werden nachstehend beantwortet:

Zu 1., 5. und 6.)

Der landwirtschaftliche Verkehr ist hiervon nicht oder nur wenig betroffen.

Zu 2.)

Hier ergeben sich keine besonderen landwirtschaftlichen Probleme, da es sich überwiegend um nichtlandwirtschaftlichen Verkehr handelt.

Zu 3.)

Das Vorhandensein von Busbuchten stellt eine Verbesserung des Verkehrsflusses dar.

Zu 4.)

Bisher gab es keine Schwierigkeiten zwischen Landwirten und Benutzern von Radwegen. Bei einem möglichen Ausbau des Netzes sollte z. B. bei Überschneidungen von Wirtschafts- und Radwegen eine Abstimmung zwischen den Beteiligten erfolgen.

Im Auftrag

Paule

Konten der Hauptkasse der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen:

WGZ-Bank Münster BLZ 400 600 00 Konto-Nr. 403 213 IBAN: DE97 4006 0000 0000 4032 13, BIC/SWIFT: GENO DE MS
Volksbank Bonn Rhein-Sieg eG BLZ 380 601 86 Konto-Nr. 2 100 771 015 IBAN: DE27 3806 0186 2100 7710 15, BIC/SWIFT: GENO DE D1 BRS
Ust.-Id.-Nr. DE 126118293 Steuer-Nr. 337/5914/0780

Abwägung der zur Lärmaktionsplanung vorgebrachten Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung

[...]

5.) Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen – 12.11.2008

Abwägung, Abwägungsergebnis:

Die Hinweise, wonach der landwirtschaftliche Verkehr durch eine Geschwindigkeitsreduzierung und die Reduzierung von Linksabbiegemöglichkeiten auf der B 508, einen Bahn-Haltepunkt Buschhütten oder die Übernahme von mehr Güterverkehr durch die Bahn nicht oder nur wenig betroffen ist, werden zur Kenntnis genommen.

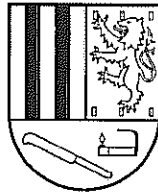
Der Hinweis, dass Busbuchten eine Verbesserung des Verkehrsflusses darstellen würden, wird zur Kenntnis genommen. Es gab seinerzeit gute Gründe für den Rückbau der Busbuchten. Letztendlich steht hier das Bestreben um Optimierung des Verkehrsflusses dem Wunsch nach größtmöglicher Sicherheit entgegen. In diesem Fall wiegt der Sicherheitsaspekt unzweifelhaft schwerer.

Der Anregung, wonach bei einem Ausbau des Radwegenetzes z.B. bei Überschneidungen von Wirtschafts- und Radwegen eine Abstimmung zwischen den Beteiligten erfolgen soll, wird gefolgt.

Der Anregung wird gefolgt.

[...]

Hinweis: Sämtliche Seitenangaben in der Abwägung beziehen sich auf die Entwurfsfassung der Lärmaktionsplanung vom 20.10.2008, welche dem Beteiligungsverfahren zugrunde lag.

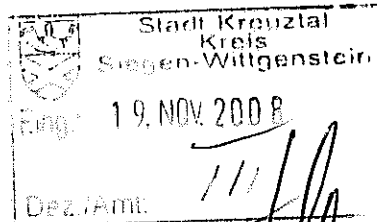


Kreis
Siegen-Wittgenstein
DER LANDRAT

Postanschrift: Kreis Siegen-Wittgenstein 57069 Siegen

Dezernat für Raumplanung, Bauen,
Umwelt und Vermessung"

Stadt Kreuztal
Postfach 1660
57207 Kreuztal



Dienstgebäude:
IHW-Park
Eiserfelder Straße 316
57080 Siegen

Auskunft erteilt	
Annette Denker-Blach	
Telefon: 0271 333-1916	Zimmer
Telefax: 0271 333-1924	209
E-Mail: a_denker-blach@siegen-wittgenstein.de	

Datum und Zeichen Ihres Schreibens
61.15.00-km

Mein Zeichen
II/PL/632-06

Datum
14. November 2008

Lärmaktionsplanung der Stufe 1 für die Stadt Kreuztal

Behörden- bzw. Trägerbeteiligung gemäß Ziffer 9 des Lärmaktionsplanungserlasses

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Kreuztal Burbach wird als

Untere Wasserbehörde
Untere Abfallwirtschaftsbehörde
Untere Bodenschutzbehörde
Untere Landschaftsbehörde
Kommunalisierte Umweltverwaltung
Wirtschaftsreferat
Untere Bauaufsichtsbehörde

wie folgt Stellung genommen:

1. Stellungnahme der unteren Wasser- und der unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde

Wasser-, abfall- und bodenschutzrechtliche Belange werden nicht berührt.

2. Stellungnahme der Untere Landschaftsbehörde

Seitens der Unteren Landschaftsbehörde wird darauf hingewiesen, dass der unter Ziffer 4.) des städtischen Anschreibens angesprochene evtl. Ausbau vorhandener Radwege unter Umständen Eingriffe in Natur und Landschaft i.S. des § 4 LG mit sich bringt. Daher sollte sich die Kommune im Rahmen derartiger Vorhaben mit der Unteren Landschaftsbehörde in Verbindung setzen.

Gleiches gilt gem. § 4 Abs. 2 Nr. 4 LG i.V.m. § 18 AEG für die unter Ziffer 5.) des Anschreibens genannte und evtl. beabsichtigte Einrichtung eines Bahn-Haltepunktes in Buschhütten.

Stellungnahme der Kommunalisierten Umweltverwaltung

Aus Sicht des Immissionsschutzes werden keine Anregungen vorgebracht.

3. Stellungnahme des Wirtschaftsreferates

Vom Wirtschaftsreferat zu vertretende Belange werden nicht berührt.

4. Stellungnahme der Unteren Bauaufsichtsbehörde

Zu Ziffer 3.1 Bemerkungen

Die dortigen Ausführungen können insoweit missverstanden werden, als der Eindruck erweckt wird, der Lärmaktionsplan habe weitestgehend informativen Charakter.

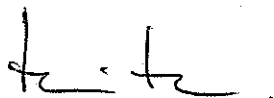
Ziffer 11 des Lärmaktionsplanungserlasses führt aber aus, dass gemäß § 47d Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), in entsprechender Anwendung des § 47 Abs. 6 (BImSchG), die in den Lärmaktionsplänen vorgesehenen Maßnahmen durch Anordnung oder sonstige Entscheidung der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder anderer Rechtsvorschriften (z. B. Straßenverkehrsordnung, Verwaltungsverfahrensgesetz oder Baugesetzbuch) durchzusetzen sind. Insofern entfaltet der Lärmaktionsplan durchaus – bedingt - Bindungswirkung für andere Planungsträger.

Es wird angeregt, die Ausführungen in Ziffer 3.1 entsprechend zu konkretisieren.

Redaktioneller Hinweis:

In der Fußnote auf Seite 3 des Lärmaktionsplanes sollte zur Klarstellung unter Nr. 7 die Definition des L_{DEN} Wertes dahingehend ergänzt werden, dass es sich um einen gemittelten 24-Stunden-Lärmpegel handelt.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Klinkert
Bau- und Umweltdezernentin

Abwägung der zur Lärmaktionsplanung vorgebrachten Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung

[...]

6.) Stellungnahme des Kreises Siegen-Wittgenstein – 14.11.2008

Abwägung, Abwägungsergebnis:

Der Hinweis, dass der Ausbau vorhandener Radwege oder auch die Einrichtung eines Bahn-Haltepunktes Buschhütten u.U. Eingriffe in Natur und Landschaft mit sich bringen und daher mit der Unteren Landschaftsbehörde abgestimmt werden sollten, wird zur Kenntnis genommen.

Der Anregung, wonach Ziffer 3.1 des Lärmaktionsplanes im Hinblick auf die Bindungswirkung für andere Planungsträger konkretisiert werden sollte, wird gefolgt. Gleiches gilt für die Anregung zur Konkretisierung des L_{DEN} -Wertes.

Den Anregungen wird gefolgt.

[...]

Hinweis: Sämtliche Seitenangaben in der Abwägung beziehen sich auf die Entwurfsfassung der Lärmaktionsplanung vom 20.10.2008, welche dem Beteiligungsverfahren zugrunde lag.

Kreuztal, den 16.11.2008

☒ [REDACTED] • 57223 Kreuztal

☎ [REDACTED]

@ [REDACTED]

„Bürger 3“

Stadt Kreuztal
Siegener Str. 5

57223 Kreuztal

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wie ich aus der Presse erfahren habe, sind die Bürger aufgerufen, Anregungen für Maßnahmen gegen den Straßenlärm einzubringen.

Erstens möchte ich auf die Bemerkung des Herrn Jochen Schreiber (SPD) eingehen, "dass Mütter Ihre Kinder am liebsten bis ins Klassenzimmer fahren würden."

Ich kann das nur bestätigen.

Als Anlieger der Grundschule Buschhütten ist an einem Schultag meine Ruhe ca. ab 7.00 Uhr vorbei. Bis ca. 8.00 Uhr knallen unter meinem Schlafzimmerfenster mindestens 50 Autotüren auf und zu, und laute Begrüßungen von Eltern und Kindern tragen nicht gerade zur Ruhe bei. Auch der Schulbus hat hier seine Haltestelle. Für mich und meine Familie wäre es wünschenswert, wenn hier eine andere Regelung gefunden werden könnte.

Zweitens liegt mein Haus höchstens 150 m sowohl von der Bahnlinie Siegen-Hagen, der B54, der HTS als auch der HTS-Auffahrt Buschhütten entfernt. Mit diesem Lärm von allen Seiten müssen wir wohl leben. Aber müssen wir uns auch damit abfinden, dass bei der Planung einer Südumgehung eine "Monsterauffahrt" oberhalb von Buschhütten geschaffen werden soll, die nicht nur durch den jetzigen Verkehr, sondern später (nach Fertigstellung einer neuen Fernstraße) auch durch hinzukommenden Fremdverkehr das ganze Tal beschallen wird?

Buschhütten's einziger Ruheraum, das Mattenbachtal, wird dann auch kein "ruhiges Gebiet" mehr sein. Müssen Fehler der Verwaltung der Stadt Kreuztal und der Verkehrsplaner der letzten Jahrzehnte (zum Beispiel die viel zu kleine Auslegung der Hauptkreuzung und der HTS-Brücke in Kreuztal) auf dem Rücken der Buschhütter Bürger ausgetragen werden?

Haben Politiker der Stadt Kreuztal das Recht, Teilgebiete Ihrer Stadt über Gebühr zu belasten? Oder nicht eher die Pflicht, Lärm von den Bürgern fernzuhalten?

Hochachtungsvoll,

[REDACTED]
[REDACTED]

Abwägung der zur Lärmaktionsplanung vorgebrachten Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung

[...]

7.) Stellungnahme von „Bürger 3“ – 16.11.2008

Abwägung, Abwägungsergebnis:

Der Hinweis auf die Störungen an der Grundschule Buschhütten wird zur Kenntnis genommen. Derartige Lärmsituationen sind jedoch nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung, sondern sie müssen anderen Initiativen vorbehalten bleiben. Denkbar wären z.B. Gespräche der Betroffenen selbst mit Eltern und Kindern.

Die 1. Stufe der Lärmaktionsplanung wird einer Situation wie der hier geschilderten nicht gerecht. Betrachtet wurde nur der von der HTS ausgehende Lärm, welcher die Schwellenwerte für eine Lärmaktionsplanung an dieser Stelle nicht überschreitet. Die Einwirkungen der B 54 und der Bahnlinie blieben wegen der relativ geringen Belastung unberücksichtigt, wenngleich sie vor Ort deutlich wahrnehmbar sind. Möglicherweise wird die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung einer solchen Situation besser gerecht.

Nach den geltenden deutschen Vorschriften muss beim Neubau bzw. der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ein ausreichender Schallschutz für die bestehende Bebauung nachgewiesen bzw. sichergestellt werden. Die Planungen zur Südumgehung werden entsprechende Berechnungen und Nachweise zum Schallschutz beinhalten. Eine unzumutbare Belastung infolge der Südumgehung im Sinne der Rechtsprechung kann daher ausgeschlossen werden.

Die Bedeutung des Mattenbachtals als Grünzone und als Naherholungsgebiet steht außer Frage. Im Rahmen des straßenbaurechtlichen Planfeststellungsverfahrens wird u.a. zu prüfen sein, ob der Möglichkeit zur verkehrsfreien Naherholung eines Teiles der Bevölkerung ein höheres Gewicht beizumessen ist als der Herstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse für einen anderen Teil der Bevölkerung. Diese Abwägung ist jedoch nicht Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung. Unter dem reinen Lärmaspekt (und auch Schadstoffaspekt) muss die Südumgehung befürwortet werden.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

[...]

Hinweis: Sämtliche Seitenangaben in der Abwägung beziehen sich auf die Entwurfsfassung der Lärmaktionsplanung vom 20.10.2008, welche dem Beteiligungsverfahren zugrunde lag.

„Bürger 4“

57223 Kreuztal

Kreuztal, 16.11.08

Lärmaktionsplanung

Bürgerbeteiligung

Vorschlag: Masterplan „Fahrradstadt Kreuztal“

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Zwecke der Lärmreduzierung an den (Haupt-) Verkehrsadern der Stadt Kreuztal schlage ich die Erstellung eines **Masterplans „Fahrradstadt Kreuztal“** vor.

Begründung:

- 1) Das Fahrrad ist neben dem Fußgänger das mit Abstand geräuschärmste Fortbewegungsmittel.
- 2) Das Fahrrad ist ein ideales Alltags-Fortbewegungsmittel im Nahbereich, und es ist in der Lage, im großen Umfang den innerstädtischen Quell- und Zielverkehr zu ersetzen:
 - a) Trägt erheblich zur Reduzierung der Verkehrsmenge bei
 - b) ...und trägt damit zum besseren Verkehrsfluss bei
- 3) Genauso wie die nach wie vor gültige Regel „neue Straßen ziehen Verkehr an“ gilt das für eine ausgeklügelte Fahrrad-Infrastruktur! Je besser die Fahrrad-Infrastruktur, desto größer die Akzeptanz! Diese Fahrrad-Infrastruktur ist immer kostengünstiger als neue Investitionen in den Straßenverkehr (z.B. Umgehungsstraßen). Investitionen in die Fahrrad-Infrastruktur sind immer gleichzeitig Investitionen gegen den Lärm!

Hintergrund:

Aktuell ist Kreuztal für Radfahrer eher „Abenteuerland“. Zwar sind - das sei als erster Schritt lobend erwähnt - an einigen Stellen an den Hauptverkehrsadern abmarkierte Fahrradspuren entstanden, weit häufiger lediglich unverbindliche Suggestivstreifen und noch häufiger: nichts. Wir sind in Kreuztal derzeit - übrigens wie die angrenzenden Nachbarkommunen auch - mit Abstand abgeschlagen hinter den Kommunen, die den Wert eines „Radfahr-Kultes“ längst erkannt haben und diesen erfolgreich leben! Im interkommunalen Vergleich sind wir in Kreuztal eine Null!

Wenn man bedenkt, dass der größte Teil des Kreuztaler Autoverkehrs ein innerörtlicher Quell- und Zielverkehr ist (das ist Fakt und beträgt lt. Bundesverkehrsminister Tiefensee im Schnitt 90 % bei Fahrten unter 6 km), ergibt sich damit ein riesiges Potential, die Lärmquelle „Autoverkehr“ erfolgreich zu bekämpfen. Ich denke dabei an die Armada der „Mama-Taxis“ zu den Schulen, Vereinen oder Freunden, an die vielen Kleinteile (z.B. Päckchen Butter) die im Van

transportiert werden oder an die örtlichen sportlichen Großveranstaltungen (z.B. TuS Ferndorf Handball), deren Fans mit ihren Autos draußen in der City „die große Welle“ machen.

Und der Parkplatz im Freibad Buschhütten bliebe weitgehend leer, wenn man das teure Radl auch mal sicher abstellen könnte....Das Problem war bisher immer: die Vorstellungskraft der Politik war überfordert und Visionen zu diesem Thema fern wie Lichtjahre.

Einige positive Nebeneffekte:

Radfahren ist gesund
Radfahren belebt die Innenstädte
Radfahren ist schadstofffrei

Gegenargumente dieser Art sind haltlos:

Das Siegerland ist topografisch ungeeignet: bei kluger Linienführung und moderner Technik ist das Siegerland sogar noch attraktiver als das „platte Land“! Und spätestens nach der dritten Fahrt setzt bereits der Trainingseffekt ein.

Das Siegerländer Wetter spricht dagegen: Totschlagargument. Die passenden Textilien haben inzwischen einen hohen Level und sind modisch akzeptabel. Und es ist weit öfter trocken, als es regnet.

Vorgehensweise:

Ich empfehle, dass mein Vorschlag im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Lärmaktionsplan aufgegriffen und den zuständigen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt wird. Beschlussvorschlag:

Die städtischen Gremien beschließen die Aufstellung eines Masterplans „Fahrradstadt Kreuztal“. Dazu richtet die Stadt Kreuztal eine Arbeitsgruppe ein, die den Masterplan erarbeitet. Schrittweise sind die städtischen Gremien zu beteiligen.

Es sollte eine Arbeitsgruppe aus Interessensverbänden (z.B. ADFC), Betroffenengruppen (Schulen, Senioren, Berufspendler, Vereine usw.), Handel (Fahrradläden) und Behörden (Polizei, Stadt) bestehen.

Dabei sollte eine fachkundige Kerngruppe Lösungen ausarbeiten, diese mit dem erweiterten Kreis aus den o.g. gesellschaftlichen Gruppierungen abstimmen und zur Beschlussfassung den städt. Gremien vorlegen.

Abwägung der zur Lärmaktionsplanung vorgebrachten Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung

[...]

8.) Stellungnahme von „Bürger 4“ – 16.11.2008

Abwägung, Abwägungsergebnis:

Die Anregung zur Verbesserung des Radwegesystems ist grundsätzlich nachvollziehbar, die Argumentation trägt aber nur zum Teil. Gerade die Stadt Kreuztal hat in hohem Maße mit Durchgangsverkehr zu kämpfen. So prognostiziert die Regionale Verkehrsuntersuchung zur B 508 / B 62 der Ingenieurgruppe IVV aus dem Jahr 2004 für den Zeithorizont 2020 einen deutlichen Rückgang der Verkehrsbelastung, und zwar auf der B 54 in Krombach infolge der HTS-Weiterführung (auf nur noch 8.500 Kfz) und auf der B 508 in Ferndorf infolge der Südumgehung (von 23.300 auf 7.800 Kfz). Das legt den Rückschluss nahe, dass z.B. in Ferndorf der Durchgangsverkehr einen Anteil von rd. 2/3 am Gesamtverkehrsaufkommen hat. Hinzu kommt, dass lt. IHK der Straßengüterverkehr bis zum Jahre 2025 voraussichtlich noch um weitere 50 % zunehmen wird. Es ist unter solchen Umständen nicht davon auszugehen, dass die Verbesserung des Radwegesystems eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation bewirken kann. Dass das Siegerland zum Radfahren topographisch ungeeignet ist, stimmt insofern, als die Tallagen eng sind und gerade in bebauten Bereichen die Nutzungskonkurrenzen groß sind. Hier müssen Bebauung, Straßen, Bahnstrecken und Gewässer sich den Platz teilen; für zusätzliche Verkehrswege, auch für zusätzliche Radwege, bleibt da nicht mehr viel Raum. Und auf den angesprochenen Trainingseffekt kann gut verzichtet, wer beispielsweise zwecks Einkauf, Weg zur Arbeit oder Transport von Kindern schnell von „A“ nach „B“ kommen möchte. Es ist auch nicht jedem möglich, am Arbeitsplatz die Sporttextilien gegen angemessene Arbeitskleidung zu wechseln. Die Argumentation des Bürgers greift insoweit zu kurz. Man kann die Lebensumstände im Freizeitsport nicht auf Alltagssituationen übertragen.

Dessen ungeachtet ist es sicherlich sinnvoll und für die Stadt auch attraktivitätssteigernd, z.B. für den Freizeitsport ein den Umständen entsprechend gut ausgebautes Radwegenetz anbieten zu können. Aus diesem Grund hat die Stadt Kreuztal bereits im Jahre 1983 einen Radwege- bzw. Radwanderwegenetzplan erstellt, welcher in den Jahren 1988 und 1990 ergänzt und seither bereits in einigen Bereichen umgesetzt wurde. Die von dem Bürger vorgeschlagene Vorgehensweise dürfte sich somit in Teilen erübrigt haben. Es wäre aber sicherlich sinnvoll, den bestehenden Radwege- bzw. Radwanderwegenetzplan noch einmal auf seine Aktualität hin zu prüfen und ggf. zu verbessern. Dies kann zunächst verwaltungsintern geschehen. Bei gravierenden Änderungen sollten dann die verschiedenen, vom Bürger bereits angesprochenen Interessenverbände und die politischen Gremien beteiligt werden.

Der Anregung wird in weiten Teilen gefolgt.

[...]

Hinweis: Sämtliche Seitenangaben in der Abwägung beziehen sich auf die Entwurfsfassung der Lärmaktionsplanung vom 20.10.2008, welche dem Beteiligungsverfahren zugrunde lag.

pers. abgegeben werden an B.L.O.S. ✓

Bürgerinitiative „Aktiv gegen
Südümfahrung als Fernstraße“
Klaus Thiel
Siegerberg 1
57223 Kreuztal-Kredenbach

Kreuztal, 17.01.2008

Sehr geehrte Frau Kramer,

gerne kommen wir der Aufforderung nach, bei der Lärmaktionsplanung der Stadt Kreuztal mitzuwirken. Leider mussten wir feststellen, dass die Planung in der jetzigen Fassung an einigen Stellen in sich nicht schlüssig erscheint, bzw. für die Bürger und Bürgerinnen Fragen aufwirft. Bevor wir konkrete Maßnahmen vorschlagen, bitten wir um die Beantwortung nachfolgender Fragen.

Unter 2.2.2. Lärmschutzschwerpunkt B508...a)

Hier beschreibt der Lärmaktionsplanung eine Entlastung durch die Südümgehung von 11.500 bis 15.800 KFZ täglich. Nach der letzten Verkehrszählung 2005 wird von einer Verkehrsbelastung in Kreuztal (etwa auf der Höhe Ernsdorf) von 18.349 Fahrzeugen ausgegangen.

1. Auf welchen Daten bzw. Verkehrszählungen basieren die Zahlen aus dem Lärmaktionsplan im Teil 2.2.2. a) ?
2. Falls es sich bei den Verkehrszahlen um Schätzungen handelt: warum hält sich der Verfasser nicht an den realen Zahlen aus der Verkehrszählung 2005, zumal der „Gültigkeitszeitraum“ einer Lärmaktionsplanung max. 5 Jahren sein sollte?
3. Welche Erkenntnisse, Daten oder Zählungen unterstützen die Annahme einer solch hohen Entlastung von 15.800 KFZ täglich, zumal man unterstellen kann, dass es sich bei den 18.349 KFZ täglich nach heutigem Stand um überwiegend Ziel- und Quellverkehr handelt und dieser Verkehr auch nicht nur weiträumig in südlicher Himmelsrichtung unterwegs ist?
4. In Ferndorf schreiben Sie von einer Entlastung auf weit weniger als 50% und somit deutlich hörbar. Für Kredenbach (siehe 2.2.3a) gilt: Durch die Tatsache, dass eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens aufgrund der physikalischen Gesetze nur so eben hörbar wäre... Welches physikalische Phänomen könnte eine Erklärung dafür geben, dass eine Halbierung des Verkehrs in Ferndorf deutlich hörbar ist, eine Verdoppelung des Verkehrs in Kredenbach nur so eben hörbar wäre?
5. Sie bezeichnen die Südümgehung für Kreuztal als gute Maßnahme gegen den Lärm und beziehen sich dabei auf einen einzigen Aspekt, nämlich auf die evtl. Verkehrsmin- derung der B 508 durch Ferndorf.
Um eine Gesamtauswirkung der Südümgehung auf Kreuztal zu beurteilen, müssen aber auch die negativen Auswirkungen des höheren Verkehrsaufkommens von McDonalds in Richtung Kredenbach sowie die höhere Lärmentwicklung der Damm-/Brückenkonstruktion quer über das Ferndorftal sowie auch die nachfolgende Auffahrt an der Flanke des Kilgeshahn Berücksichtigung finden. Ebenso bleiben die neuen Busch- hüttener Belastungen völlig unberücksichtigt.
 - a) Wie erklären Sie die Tatsache, dass der Verkehr, der weniger durch Ferndorf rollen soll, nicht verschwindet, sondern nur verlagert wird?
 - b) Fazit aus Punkt 2.2.2: Aus welchen Zahlen, Fakten oder sonstigen Erkenntnissen ziehen Sie den Schluss, dass dem Nutzen der Südümgehung zur Lärmentlastung der Bevölkerung die ihr gebührende hohe Wertigkeit beigemessen wird?

- c) Der durch die Südumgehung nachteilig betroffene Ortsteil Buschhütten erhält einen weit schallenden HTS -Auffahrt- bzw. Anschlussturm und eine hoch liegende Brücke in Höhe der Reitanlage Hubensgut. Das einzige Buschhüttener Naherholungsgebiet Mattenbachtal, der südliche Teil der Liesewaldsiedlung, der Friedhof, die Reitanlage und das Freibad sind direkt negativ betroffen. Wie erklären Sie die Tatsache, dass durch die Südumgehung die Ferndorfer Bevölkerung von dem Lärm **entlastet**, die Buschhüttener Bevölkerung aber zusätzlich **belastet** werden soll ?

Lärmschwerpunkt B54 (2.2.1a)

1. Ist es richtig, dass ein Lärmaktionsplan sich auf Verbesserung/Maßnahmen in der Zukunft bezieht (in den nächsten 5 Jahren)? Falls ja, warum werden Maßnahmen aus der Vergangenheit (hier Anschluss der HTS an die A4) aufgeführt?
2. Auf welche Tatsachen, Zahlen, Fakten, oder Zählungen basiert die Annahme, dass die Fertigstellung einer Bundesfernstraße (HTS) sich lärm mindernd auf die Hagener Straße auswirkt? Dabei sollte berücksichtigt werden, dass sich subjektiv für die Bürger und Bürgerinnen keine hörbare Entlastung (weniger Verkehr, besserer Verkehrsfluss, kürzerer Stau...) bemerkbar macht und gleichzeitig von den Anwohnern angeführt wird, dass man nunmehr nicht nur den Lärm vor dem Haus (B54), sondern auch hinter dem Haus (HTS) hat.

Allgemeine Fragen zu Maßnahmen

1. Ziel und Inhalt der EG- Umgebungslärmrichtlinie ist „ Ruhige Gebiete festzulegen und zu bewahren“.
 - a) Welche Gebiete in Kreuztal werden als „ ruhige Gebiete“ festgelegt und bewahrt?
 - b) Wie vereinbart sich der Bau der „Südumfahrung“ mit dem Schutz „ruhiger Gebiete“ (z.B. Mattenbachtal)?
2. Die Bevölkerung soll über bestehende Fördermöglichkeiten zu Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Straßen informiert werden.
 - a) Welche Fördermaßnahmen gibt es und wie soll informiert werden?
 - b) Setzt die Stadt in der Zukunft eigene Haushaltsmittel in diesem Bereich ein?

Die Zeit der Bürgerbeteiligung war sehr knapp bemessen und wir mussten uns selbst erst sachkundig machen. Betrachten Sie deshalb diesen Fragenkatalog als unseren ersten Beitrag zur Lärmaktionsplanung. Erst die Beantwortung der o.g. Fragen kann zu einer konstruktiven Mitarbeit auf diesem Gebiet beitragen. Und dazu sind wir bereit.

Mit freundlichen Grüßen
Für die Bürgerinitiative

Klaus Thiel

Abwägung der zur Lärmaktionsplanung vorgebrachten Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung

[...]

9.) Stellungnahme der Bürgerinitiative „Aktiv gegen Südumfahrung als Fernstraße“ – 17. 11.2008

Abwägung, Abwägungsergebnis:

Unter 2.2.2 Lärmschutzschwerpunkt B 508 ... a)

- Zu 1.: Die Zahlen aus der Lärmaktionsplanung basieren auf der Regionalen Verkehrsuntersuchung zur B 508 / B 62 der Ingenieurgruppe IVV aus dem Jahr 2004.
- Zu 2.: Die Zahlen aus dem Jahr 2005 berücksichtigen nicht die voraussichtlich gegebene Steigerung des Verkehrsaufkommens infolge der HTS-Weiterführung, sind also nicht zweckdienlicher als die angenommenen Prognosewerte.
- Zu 3.: Siehe oben. Nach den offiziellen vorliegenden Zahlen handelt es sich eben gerade nicht zum überwiegenden Teil um Ziel- und Quellverkehr, sondern zu weniger als der Hälfte oder auch nur ca. einem Drittel (abhängig von den Ausgangswerten, s.o.). Hinsichtlich der näheren Details wird auf das Planfeststellungsverfahren zur Südumgehung verwiesen. Es kann nicht Aufgabe der Lärmaktionsplanung sein, diesem Verfahren vorzugreifen oder es gar zu ersetzen.
- Zu 4.: Für Kredenbach wird eine Zunahme des Verkehrs von 19.300 Kfz vor der L 729 und 20.200 Kfz nach der L 729 auf 23.300 Kfz vor der L 729 bzw. 23.600 Kfz nach der L 729 prognostiziert. Von einer Verdopplung des Verkehrsaufkommens ist hier keine Rede.
- Zu 5.: Das höhere Verkehrsaufkommen von McDonalds bis nach Kredenbach wurde bereits berücksichtigt, siehe oben. Zur Gegenüberstellung Ferndorf/Buschhütten: Im Stadtteil Ferndorf findet man eine gewachsene Situation vor. Die Verkehrsverhältnisse haben sich im Laufe der letzten Jahrzehnte nach und nach so verändert, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen nicht mehr gegeben sind. Es können nur noch passive Schutzmaßnahmen umgesetzt werden wie z.B. Lärmschutzfenster; die Außenwohnbereiche und die Ortslage bleiben jedoch verlärmert. Auch die Schadstoffbelastung lässt sich so nicht reduzieren. Bei der Neuplanung einer Straße wie z.B. der Südumgehung muss aufgrund der geltenden deutschen Vorschriften ein ausreichender Schallschutz für die bestehende Bebauung nachgewiesen bzw. – ggf. durch aktive Lärmschutzmaßnahmen – sichergestellt werden. Die Planungen zur Südumgehung werden entsprechende Berechnungen und Nachweise zum Schallschutz beinhalten. Eine unzumutbare Belastung infolge der Südumgehung im Sinne der Rechtsprechung kann daher ausgeschlossen werden. Ferndorf wird also in weit höherem Maße entlastet, als Buschhütten (oder auch Kredenbach) belastet wird. Zudem geht es in Ferndorf um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, während in Buschhütten die Qualität der Naherholung zur Diskussion steht. Im Rahmen des straßenbaurechtlichen Planfeststellungsverfahrens wird u.a. zu prüfen sein, ob der Möglichkeit zur verkehrsfreien Naherholung eines Teiles der Bevölkerung ein höheres Gewicht beizumessen ist als der Herstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse für einen anderen Teil der Bevölkerung. Diese Abwägung ist

jedoch nicht Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung. Unter dem reinen Lärmaspekt (und auch im Hinblick auf Schadstoffe) muss die Südumgehung befürwortet werden.

Lärmschwerpunkt B 54 (2.2.1 a)

Zu 1.: Es werden in der Lärmaktionsplanung „Maßnahmen aus der Vergangenheit [...] aufgeführt“ – Anschluss der HTS an die A 4 –, weil sie in der Lärmkartierung des Landes noch nicht berücksichtigt wurden. Die Lärmkartierung basiert auf den Gegebenheiten im Jahre 2005. Der Anschluss der HTS an die A 4 wurde aber erst im Jahre 2006 in Betrieb genommen; Belastungszahlen wurden hierzu noch nicht ermittelt. Eine Lärmaktionsplanung, welche auf einer veralteten Lärmkartierung basiert, wäre zumindest fragwürdig. Sie hätte sicherlich erst recht die Kritik der Bürgerinitiative provoziert. In dem Bestreben, die Grundlagen für die Lärmaktionsplanung so gut wie möglich aufzubereiten, wurde auf die o.g. Maßnahme verwiesen. Die entsprechenden Erläuterungen dazu finden sich unter Abschnitt 1.3.1 auf Seite 5 und unter Abschnitt 1.3.5 auf Seite 8 der Lärmaktionsplanung. Die Maßnahme wird unter Abschnitt 2.2.1 in einem Satz noch einmal erwähnt, weil sich der weitere Text auf eine Optimierung eben dieser Maßnahme bezieht.

Zu 2.: Auch diese Aussagen basieren auf der o.g. Regionalen Verkehrsuntersuchung zur B 508 / B 62 der Ingenieurgruppe IVV aus dem Jahr 2004. Es darf bezweifelt werden, dass jemand in Krombach den Lärm nicht mehr nur vor dem Haus, „sondern auch hinter dem Haus (HTS) hat“. Ein Blick auf das amtliche Kartenmaterial oder die Örtlichkeit würde den Irrtum offenbaren. Was hier für Krombach geschildert wird, könnte allerdings auf Bereiche in Buschhütten zutreffen.

Allgemeine Fragen zu Maßnahmen

Zu 1.: a) Derzeit ist nicht vorgesehen, für Kreuztal ruhige Gebiete festzulegen, siehe Ziffer 2.2.4 auf Seite 11 der Lärmaktionsplanung.

b) Die Stadt Kreuztal ist nicht dazu verpflichtet, ruhige Gebiete festzulegen. Das ist in ihr Ermessen gestellt. Selbst wenn die Stadt Kreuztal das Mattenbachtal als ruhiges Gebiet festsetzen wollte, ginge das höherrangige Recht – wie in der Bauleitplanung auch – vor. Die Südumgehung wäre damit voraussichtlich nicht zu verhindern.

Zu 2.: a) Diese Frage sollte eigentlich beantworten können, wer die Anlage 6 zum Entwurf des Lärmaktionsplanes gelesen hat. Diese dient nämlich der Information und enthält alle wesentlichen Angaben. Weitere Informationen sind beim Straßenbaulastträger erhältlich (hier: Landesbetrieb Straßen NRW).

b) Die Stadt beabsichtigt derzeit nicht, eigene Haushaltsmittel in diesem Bereich einzusetzen.

Die Zeit der Bürgerbeteiligung entspricht annähernd der Zeit, wie sie in Bauleitplanverfahren vorgeschrieben ist, und muss somit als angemessen und ausreichend erachtet werden. Der Gesetzgeber legt für die Lärmaktionsplanung keine Mindestbeteiligungszeiträume fest. In Anbetracht der knappen Fristen und der Sitzungstermine war es leider nicht möglich, einen längeren Beteiligungszeitraum zu wählen. Dessen ungeachtet muss bis 18.07.2013 die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung abgeschlossen sein. Und die Lärmaktionspläne sind künftig im 5-Jahres-Turnus zu prüfen. Insoweit ergeben sich im Bedarfsfall noch weitere Möglichkeiten zur Zusammenarbeit.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, die Fragen sachgerecht beantwortet.

[...]

Hinweis: Sämtliche Seitenangaben in der Abwägung beziehen sich auf die Entwurfsfassung der Lärmaktionsplanung vom 20.10.2008, welche dem Beteiligungsverfahren zugrunde lag.

Bürgerinitiative „Aktiv gegen
Südumfahrung als Fernstraße“
Klaus Thiel
Siegerberg 1
57223 Kreuztal-Kredenbach

Stadt Kreuztal
21. NOV 2008
Kreuztal, 20.11.2008
61
V. Thiel

Stadt Kreuztal

z.Hd.
Frau Kramer

Betreff "Auslegung Lärmaktionsplanung"

Sehr geehrte Frau Kramer,

nachfolgend unterbreiten wir Ihnen Vorschläge zur Verbesserung der Lärmsituation im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Lärmaktionsplan, insbesondere an der Marburger Straße / B 508. Wir sind uns bewusst, dass einige Vorschläge zunächst auf Realisierbarkeit geprüft werden müssen und darüber hinaus nicht in den unmittelbaren Zuständigkeitsbereich der Stadt fallen, weil andere Kostenträger diese Maßnahmen unterstützen müssen und diese Maßnahmen nicht von Heute auf Morgen umsetzbar sind. Die Planung und Koordinierung der Lärmaktionsplanung obliegt allerdings der Stadt. Gerade für die Bürger und Bürgerinnen an den Hauptverkehrsadern kann / muss die Lebensqualität nachhaltig verbessert werden. Nur die Summe vieler / aller Einzelmaßnahmen führt zur notwendigen und hörbaren Entlastung. Es gilt mögliche Lärminderungspotentiale auszunutzen. Wir schlagen vor:

1. Passiver Lärmschutz

Kreuztaler Förderprogramm für Schallschutzfenster und schallgedämmter Lüftungsanlagen.

Gefördert wird der erstmalige Einbau schallgedämmter Fenster bzw. Türen und schallgedämmter Lüftungsanlagen ab Schallschutzklasse 4, bzw. ein Zielwert von 30 dB (A) nachts. Dieser Wert entspricht dem Schwellenwert möglicher Schlafstörungen nach WHO. Förderungsfähig ist der Mehraufwand gegenüber herkömmlichem Isolierglasfenster. Antragsberechtigt sind Wohnhausbesitzer mit einer Lärmbelastung von mehr als 65 dB (A) im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Rat und Verwaltung werden aufgefordert, ein solches Programm auszuarbeiten.

2. Verkehrsfluss verstetigen

Gleichmäßiges Tempo der Kraftfahrzeuge kann zu einer Pegelminderung von einigen dB (A) führen. Ziel muss es sein, einen möglichst stetigen Verkehrsfluss ohne Brems- und Beschleunigungsvorgänge zu erreichen. Hierzu schlagen wir vor:

a) Ertüchtigung der Hauptkreuzung HTS-Auffahrt durch Verbreiterung der Brücke / Fahrbahn und Verlängerung der Abbiegespuren. Entsprechende Maßnahmen sind auf technische Machbarkeit zu prüfen.

b) Die Möglichkeiten an der Marburger Straße B 508 in jede Nebenstraße links abzubiegen, werden eingeschränkt und die Realisierbarkeit von Linksabbiegespuren ist zu prüfen. Eine Bündelung der Verkehre auf wenige Nebenstraßen ist durch verkehrlenkende Maßnahmen (z.B. Rechtsabbiegeverbot) im Gegenzug zu vermeiden.

c) Der gemeinsame Rad-Fußweg an der Marburger Straße sollte in einen deutlich getrennten Rad-Fußweg aufgeteilt werden. Der Fahrbahnbelag und das Wiedereinfädeln in den fließenden Verkehr ist so zu gestalten, dass der Radweg auch tatsächlich von Alltagsradlern genutzt wird.

d) Konsequentes Abschalten aller Ampelanlagen in der Zeit von 23.00–5.00Uhr.

e) Herstellung einer niederflurbustauglichen Busbucht an der Marburger Straße auf der Höhe „Hotel Finke“ in Fahrtrichtung Kreuztal (lange Standzeit durch viele Zusteiger). Bei anderen sogenannte Buscaps auf dieser Strecke ist erneut zwischen Beschleunigung des Busverkehrs und Verstetigung des Verkehrsfluss abzuwägen.

3. Weitere Maßnahmen

a) Versuchsweise Temporeduzierung auf 30 km/h in der Zeit von 23.00–5.00 Uhr im Bereich von der Ernsdorfstraße bis Kirche Ferndorf. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme sollte nach einer angemessener Zeit durch Anwohnerbefragung überprüft werden.

b) Zur Verbesserung der ÖPNV schlagen wir die Wiederherstellung der Schienenhaltepunkte Kreuztal-Mitte und Buschhütten vor. Der Fahrplan ist in den Morgenstunden zu verdichten.

Mit freundlichen Grüßen
Für die Bürgerinitiative

gez.

Klaus Thiel

Abwägung der zur Lärmaktionsplanung vorgebrachten Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung

[...]

9a.) Stellungnahme der Bürgerinitiative „Aktiv gegen Südumfahrung als Fernstraße“ – 20. 11.2008

Abwägung, Abwägungsergebnis:

1. Passiver Lärmschutz

Ein kommunales Förderprogramm in dieser oder ähnlicher Weise wäre sicherlich wünschenswert, ist aber in Anbetracht der aktuellen Haushaltslage der Stadt nicht durchführbar. An dieser Stelle kann daher nur auf die bestehenden Fördermöglichkeiten verwiesen werden (s. Anlage 6 des Lärmaktionsplans) und darauf, dass es bei der hiesigen Baustruktur in den betroffenen Bereichen – wenig Geschosswohnungsbau, keine Reihenhäuser – i.A. möglich sein dürfte, die Gebäude ggf. so zu organisieren, dass zumindest das Schlafen in den von der Lärmquelle abgewandten Bereichen erfolgt.

2. Verkehrsfluss verstetigen

- a) Es soll vorsorglich gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit entgegen den bisherigen Erkenntnissen möglicherweise doch noch Optimierungspotenzial zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Bereich der Hauptkreuzung besteht und ob dies eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellen würde.
- b) Es soll gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit ein Linksabbiegeverbot bzw. Linksabbiege- oder -aufstellspuren jeweils in Teilen der B 508 eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellen und an welchen Stellen dies ggf. machbar bzw. von Vorteil wäre. Gleiches gilt für ein Rechtsabbiegeverbot zur Vermeidung von Umfahrvverkehr beispielsweise auf der Ferndorfer Straße; allerdings würde der Ziel- und Quellverkehr längere Wege bekommen.
- c) Separate Fuß- bzw. Radwege sind nach den technischen Regelwerken nur dann zulässig, wenn gewisse Mindestbreiten gegeben sind. Unter den hier gegebenen Platzverhältnissen ließe sich diese Lösung zumindest nicht durchgängig durchhalten. Es soll gemeinsam mit dem Landesbetrieb Straßen NRW geprüft werden, ob eine Trennung von Fuß- und Radwegen eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt und an welchen Stellen dies ggf. machbar bzw. von Vorteil wäre
- d) Es soll gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit ein Abschalten aller Ampelanlagen in der Zeit von 23.00 – 5.00 Uhr eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt, und an welchen Stellen dies machbar und ggf. von Vorteil wäre.
- e) Die Herstellung von Busbuchten würde zwar möglicherweise eine Verbesserung des Verkehrsflusses darstellen, aber gab seinerzeit gute Gründe für ihren Rückbau. Letztendlich steht hier das Bestreben um Optimierung des Verkehrsflusses dem Wunsch nach größtmöglicher Sicherheit entgegen. In diesem Fall wiegt der Sicherheitsaspekt unzweifelhaft schwerer.

3. Weitere Maßnahmen:

- a) Es soll gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit eine Geschwindigkeitsreduzierung in Teilen der B 508 eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt, und an welchen Stellen dies ggf. von Vorteil wäre.
- b) Es soll gemeinsam mit den zuständigen Behörden und Betreiberfirmen geprüft werden, inwieweit ein Bahn-Haltepunkt Buschhütten und ein Bahn-Haltepunkt Kreuztal-Mitte jeweils eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt.

Die Einrichtung eines kommunalen Förderprogramms für Lärmschutzmaßnahmen wird aus Kostengründen abgelehnt. Den übrigen Anregungen wird gefolgt. Nutzen und Durchführbarkeit der angeregten Maßnahmen werden mit den zuständigen Stellen überprüft. Dies wird einige Zeit in Anspruch nehmen. Die Ergebnisse dieser Prüfung werden – ggf. gemeinsam mit den notwendigen Kosten-Nutzen-Analysen – in die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung eingestellt, sofern nicht vorher schon eine Umsetzung geeigneter Maßnahmen vorgenommen wird.

Hinweis: Alle unter 2. und 3. genannten Maßnahmen sind nicht oder voraussichtlich nur wenig geeignet, die Verkehrsmenge (und auch den Schadstoffausstoß) deutlich zu reduzieren. Sie mögen faktisch einen gewissen Nutzen bringen. Aber nach den derzeitigen vorläufigen Berechnungsmethoden, welche für die 1. Stufe der Lärmaktionsplanung anzuwenden sind, können sie nicht entsprechend bewertet werden, denn Ampelzuschläge, Stauzuschläge und dergl. fließen in die Berechnung nicht mit ein.

Eine relevante und vor allem nachprüfbar Verbesserung der Lärmsituation im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie kann daher in erster Linie durch eine Verringerung des Verkehrsaufkommens oder durch aktive Schallschutzmaßnahmen erreicht werden; letztere sind hier allerdings nicht umsetzbar. Es ist insoweit fraglich, ob es sich bei den vorgeschlagenen Maßnahmen formal überhaupt um wirksame oder geeignete Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung handeln kann. Eine Verpflichtung zur Untersuchung oder Durchführung kann zumindest nicht abgeleitet werden.

Allerdings würde eine derart formale Abhandlung der Anregungen dem Sinn der Lärmaktionsplanung zuwiderlaufen. Auch wenn die vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen dieser Planung voraussichtlich keinen rechnerisch darstellbaren Nutzen haben werden, sollen sie einer gewissenhaften Prüfung unterzogen und abgewogen werden. In Ermangelung eines anderen geeigneten Verfahrens ist die Lärmaktionsplanung zunächst ein geeigneter Rahmen für diese Überlegungen.

Sollte sich zeigen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen für die Lärmaktionsplanung praktisch in jeder Hinsicht ungeeignet sind, muss von ihrer Realisierung Abstand genommen werden. Ansonsten könnten sie in den nächsten Jahren weiterverfolgt werden. In der nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung werden die Ergebnisse der anstehenden Prüfungen dokumentiert.

[...]

Hinweis: Sämtliche Seitenangaben in der Abwägung beziehen sich auf die Entwurfsfassung der Lärmaktionsplanung vom 20.10.2008, welche dem Beteiligungsverfahren zugrunde lag.

57223 Kreuztal, 17.11.2008

████████████████████
████████████████████
████████████████████
████████████████████
████████████████████

*persönlich abgelesen "Bürger 5"
am 19.11.2008*

Stadt Kreuztal
z.H. Frau Petra Kramer
Siegener Str. 5

57223 Kreuztal

Bürgerbeteiligung zum Lärmaktionsplan Kreuztal-Ferndorf Betroffene Bürger aus Buschhütten

Sehr geehrte Frau Kramer,

unsere Frage an Sie ist, warum wird die Lärmbelastung von Buschhütten im Lärmaktionsplan total vernachlässigt???

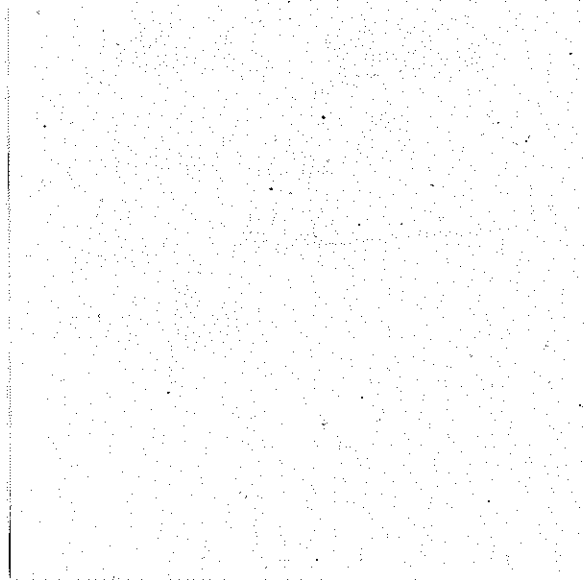
Durch die von Ihnen geplante Südumgehung – Fernstraße soll Kreuztal und Ferndorf entlastet werden, was wir ganz stark bezweifeln.

Bei uns kommt die Frage auf, wie Sie es schaffen wollen, die Leute die jetzt von Ferndorf und Kredenbach ins Zentrum von Kreuztal wollen, dazu zu bewegen, einen 6 km langen Umweg über die Südumgehung in Kauf zu nehmen, um sich dann auf der HTS-Abfahrt in Kreuztal in einen Stau zu stellen? Wir sehen eher die Gefahr, dass der Verkehr, der durch die Fernstraße entsteht, Buschhütten noch mehr belastet. Wie man in der Anlage 4 zum Lärmaktionsplan erkennen kann, ist die Lärmbelastung von Buschhütten **jetzt** schon so groß wie Ortsausgang Ferndorf. Das heißt für uns Bürger in Buschhütten die Stadt Kreuztal entlastet Ferndorf und Kredenbach auf Kosten der Buschhütter. Nebenbei zerstören sie auch noch das letzte Naherholungsgebiet für Buschhüttener, Kreuztaler, Hilchenbacher und Olper Bürger, die das Freibad und die Wanderwege im Mattenbachtal zur Erholung nutzen.

Wäre es nicht für die Stadt Kreuztal wichtig, sämtliche Ortschaften der Stadt zu betrachten und die schon in der Vergangenheit vorgeschlagenen Entlastungsmöglichkeiten in Kreuztal Mitte wie z.B. Kreisverkehr, Ausbau und Verbreiterung der B 508 im Bereich Ortsausgang Ferndorf, Rechtsabbiegerspur im Einfahrtbereich der Firma Hoesch Thyssen und Ausbau von Radwegen um den Ziel- und Quellverkehr zu vermindern, durchzuführen. Aber die Stadt Kreuztal geht eher in die Entgegengesetzte Richtung, d.h. sie will eine Südumgehung - baut aber ein Einkaufszentrum mitten in die Stadt, zieht somit bewusst Verkehr in die Stadt, erzählt aber zugleich dem Bürger sie schaffe eine Lärmentlastung von 50 %.

Unsere Einschätzung zum Lärmaktionsplan der Stadt Kreuztal ist, nicht nur das die Bürger von Buschhütten vergessen und benachteiligt werden, sondern sie werden auch noch belogen. Wenn Sie wirklich eine Entlastung der Ortsbereiche von Kreuztal wollen, dann aber bestimmt nicht mit einer Fernstraße unter dem Deckmantel der Südumgehung.

Mit freundlichen Grüßen



Abwägung der zur Lärmaktionsplanung vorgebrachten Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung

[...]

10.) Stellungnahme von „Bürger 5“ – 17.11.2008

Abwägung, Abwägungsergebnis:

Die Lärmbelastung in Buschhütten liegt – vermutlich aufgrund der vorhandenen Lärmschutzwälle und -wände – unter den Auslösewerten für eine Lärmaktionsplanung, d.h. unter einer Belastung von 60 bzw. 70 dB(A) nachts bzw. tags. Wie eine Vergrößerung der im Internet aufrufbaren Lärmkarten zeigt, gibt es in Buschhütten kein einziges Wohnhaus, das nach Stufe 1 der Lärmkartierung in dieser Größenordnung belastet wäre. Eine Lärmaktionsplanung für diesen Bereich ist demnach derzeit nicht erforderlich. Inwieweit das für die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung gilt, bei der dann auch der Lärm auf weniger stark belasteten Straßen in die Untersuchungen mit einfließt, kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

Die offiziellen Untersuchungen – Regionale Verkehrsuntersuchung zur B 508 / B 62 der Ingenieurgruppe IVV aus dem Jahr 2004 – belegen eindeutig, dass es zu einer starken Entlastung kommen wird. Dies gilt auch unter der Prämisse, dass die Kredenbacher Bürgerschaft nicht über die Südumgehung nach Kreuztal fährt.

Die Lärmbelastung für die einzelnen Gebäude lässt sich der Anlage 4 zur Lärmaktionsplanung nicht annähernd genau entnehmen (s.o.). Fakt ist, dass in Buschhütten entsprechend den aktuellen Untersuchungen kein Wohnhaus so stark belastet ist, wie es zahlreiche Wohnhäuser in Ferndorf sind. Im Stadtteil Ferndorf findet man eine gewachsene Situation vor. Die Verkehrsverhältnisse haben sich im Laufe der letzten Jahrzehnte nach und nach so verändert, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen nicht mehr gegeben sind. Es können nur noch passive Schutzmaßnahmen umgesetzt werden wie z.B. Lärmschutzfenster; die Außenwohnbereiche und die Ortslage bleiben jedoch verlärm. Auch die Schadstoffbelastung lässt sich so nicht reduzieren. Bei der Neuplanung einer Straße wie z.B. der Südumgehung muss aufgrund der geltenden deutschen Vorschriften ein ausreichender Schallschutz für die bestehende Bebauung nachgewiesen bzw. – ggf. durch aktive Lärmschutzmaßnahmen – sichergestellt werden. Die Planungen zur Südumgehung werden entsprechende Berechnungen und Nachweise zum Schallschutz beinhalten. Eine unzumutbare Belastung infolge der Südumgehung im Sinne der Rechtsprechung kann daher ausgeschlossen werden. Ferndorf wird also in weit höherem Maße entlastet, als Buschhütten (oder auch Kredenbach) belastet wird. Zudem geht es in Ferndorf um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, während in Buschhütten die Qualität der Naherholung zur Diskussion steht. Im Rahmen des straßenbaurechtlichen Planfeststellungsverfahrens wird u.a. zu prüfen sein, ob der Möglichkeit zur verkehrsfreien Naherholung eines Teiles der Bevölkerung ein höheres Gewicht beizumessen ist als der Herstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse für einen anderen Teil der Bevölkerung. Diese Abwägung ist jedoch nicht Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung. Unter dem reinen Lärmaspekt (und auch im Hinblick auf Schadstoffe) muss die Südumgehung befürwortet werden.

Ein Kreisverkehr für die Kreuztaler Stadtmitte wurde als ungeeignetes Mittel für eine Entlastung angesehen. Er würde auch nichts an dem Verkehrsaufkommen oder dessen Verteilung im Stadtgebiet ändern. Ausbau und Verbreiterung der B 508 sind ebenfalls keine wirksamen Mittel. Beides ließe sich nur außerhalb der Ortslagen realisieren; es gilt aber die Belastung innerhalb der Ortslagen zu verringern. Eine Rechtsabbiegespur im Bereich der Firma

Hoesch verringert nicht das Verkehrsaufkommen und kann den Verkehrsfluss nicht wirksam befördern. Gleiches gilt für den Ausbau von Radwegen, da weder der Güterverkehr, noch der Durchgangsverkehr damit verringert werden kann.

Die Anregung zur Verbesserung des Radwegesystems ist grundsätzlich nachvollziehbar, die Argumentation trägt aber nur zum Teil. Gerade die Stadt Kreuztal hat in hohem Maße mit Durchgangsverkehr zu kämpfen. So prognostiziert die Regionale Verkehrsuntersuchung zur B 508 / B 62 der Ingenieurgruppe IVV aus dem Jahr 2004 für den Zeithorizont 2020 einen deutlichen Rückgang der Verkehrsbelastung, und zwar auf der B 54 in Krombach infolge der HTS-Weiterführung (auf nur noch 8.500 Kfz) und auf der B 508 in Ferndorf infolge der Südumgehung (von 23.300 auf 7.800 Kfz). Das legt den Rückschluss nahe, dass z.B. in Ferndorf der Durchgangsverkehr einen Anteil von rd. 2/3 am Gesamtverkehrsaufkommen hat. Hinzu kommt, dass lt. IHK der Straßengüterverkehr bis zum Jahre 2025 voraussichtlich noch um weitere 50 % zunehmen wird. Es ist unter solchen Umständen nicht davon auszugehen, dass die Verbesserung des Radwegesystems eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation bewirken kann. Das Siegerland ist zum Radfahren insofern topographisch schlecht geeignet, als die Tallagen eng sind und gerade in bebauten Bereichen die Nutzungskonkurrenzen groß sind. Hier müssen Bebauung, Straßen, Bahnstrecken und Gewässer sich den Platz teilen; für zusätzliche Verkehrswege, auch für zusätzliche Radwege, bleibt da nicht mehr viel Raum. Auf das Rad verzichten wird i.d.R. auch, wer beispielsweise zwecks Einkauf, Weg zur Arbeit oder Transport von Kindern schnell von „A“ nach „B“ kommen möchte. Es ist auch nicht jedem möglich, am Arbeitsplatz die Sporttextilien gegen angemessene Arbeitskleidung zu wechseln.

Dessen ungeachtet ist es sicherlich sinnvoll und für die Stadt auch attraktivitätssteigernd, z.B. für den Freizeitsport ein den Umständen entsprechend gut ausgebautes Radwegenetz anbieten zu können. Aus diesem Grund hat die Stadt Kreuztal bereits im Jahre 1983 einen Radwege- bzw. Radwanderwegenetzplan erstellt, welcher in den Jahren 1988 und 1990 ergänzt und seither bereits in einigen Bereichen umgesetzt wurde. Die von dem Bürger vorgeschlagene Vorgehensweise dürfte sich somit in Teilen erübrigt haben. Es wäre aber sicherlich sinnvoll, den bestehenden Radwege- bzw. Radwanderwegenetzplan noch einmal auf seine Aktualität hin zu prüfen und ggf. zu verbessern. Dies kann zunächst verwaltungsintern geschehen. Bei gravierenden Änderungen sollten dann die verschiedenen, vom Bürger bereits angesprochenen Interessenverbände und die politischen Gremien beteiligt werden.

Ein Einkaufszentrum muss mitten in der Stadt errichtet werden. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass gerade die Einkaufszentren auf der grünen Wiese eine Zunahme des Verkehrs bewirken, da sie praktisch nicht mehr fußläufig erreicht werden können. An die Einkaufsmöglichkeiten sind zudem andere Nutzungen gekoppelt wie z.B. Dienstleistungen, Gastronomie u.ä., welche man in der Stadt haben möchte und nicht auf der Wiese. Es ist gängige Auffassung in der Fachwelt, dass Einkaufszentren innerhalb der zentralen Versorgungsbereiche errichtet werden sollen.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist nicht darüber zu entscheiden, ob eine mögliche Südumgehung Bestandteil einer Fernstraße wird. Der Vorwurf der Lüge kann insoweit nicht nachvollzogen werden. Es wird darüber auch keine Aussage getroffen. Dass die Bürgerinnen und Bürger von Buschhütten weder vergessen, noch benachteiligt werden, wurde oben dargelegt.

Die Anregungen werden als fehlerhaft und unbegründet zurückgewiesen.

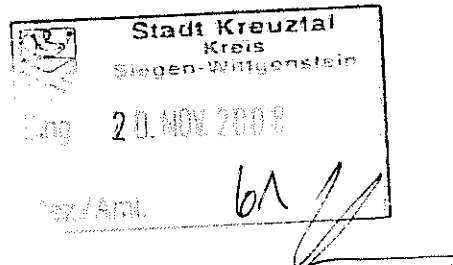
[...]

Hinweis: Sämtliche Seitenangaben in der Abwägung beziehen sich auf die Entwurfsfassung der Lärmaktionsplanung vom 20.10.2008, welche dem Beteiligungsverfahren zugrunde lag.



Stadt Siegen • Postfach 10 03 52 • 57003 Siegen

Stadt Kreuztal
Postfach 1660
57207 Kreuztal



Rathaus Weidenau

Weidenauer Straße 211-213
57076 Siegen

FB 1/1

Auskunft: Herr Rolf Eckhardt

Zimmer: 503

Telefon: (0271) 404-2522

Telefax: (0271) 404-2701

Zeichen: FB 1 / Eck

E-Mail: r_eckhardt@siegen.de

Internet: www.siegen.de

Siegen, 17.11.2008

Lärmaktionsplanung der Stufe 1 für die Stadt Kreuztal

- Behördenbeteiligung -

Ihr Schreiben vom 22.10.2008, Aktenz.: 61.15.00 Km

hier: Stellungnahme der Stadt Siegen

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den vorgelegten Entwurf zur Lärmaktionsplanung bestehen seitens der Stadt Siegen keine Bedenken.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Eckhard Weidt

Sprechzeiten

Montag bis Freitag 08.30 - 12.00 Uhr
Dienstag 14.00 - 16.00 Uhr
Donnerstag 14.00 - 18.00 Uhr

Busverbindung

R 10
Haltestelle
Bahnhof Weidenau

Parkmöglichkeit

Bismarckplatz
Parken2

Bankverbindung

Sparkasse Siegen
BLZ 460 500 01
Konto-Nr. 1 100 015

Abwägung der zur Lärmaktionsplanung vorgebrachten Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung

[...]

11.) Stellungnahme der Stadt Siegen – 17.11.2008

Abwägung, Abwägungsergebnis:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

[...]

Hinweis: Sämtliche Seitenangaben in der Abwägung beziehen sich auf die Entwurfsfassung der Lärmaktionsplanung vom 20.10.2008, welche dem Beteiligungsverfahren zugrunde lag.

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Pers. Christoph J. ...
am 20.11.06

"Bürger 6"

Stadt Kreuztal
Siegener Str. 5
Rathaus zu Hd. Frau Kramer

57223 Kreuztal

Buschhütten, den 19.11.2006

Betrifft: Lärmaktionsplanung der Stadt Kreuztal

Sehr geehrte Frau Kramer,

ich komme der Aufforderung nach, bei der Lärmaktionsplanung der Stadt Kreuztal mitzuwirken. Leider kann ich nur feststellen, dass die Planung in der jetzigen Fassung viele Fragen aufwirft. Bevor man jedoch dazu kommen kann Vorschläge einzubringen bitte ich um die Beantwortung nachfolgender Fragen.

Unter 2.2.2. Lärmschutzschwerpunkt B508...a)

Hier beschreibt der Lärmaktionsplanung eine Entlastung durch die Südumgehung von 11.500 bis 15.800 KFZ täglich. Nach der letzten Verkehrszählung 2005 wird von einer Verkehrsbelastung in Kreuztal (etwa auf der Höhe Ernsdorf) von 18.349 Fahrzeugen ausgegangen.

1. Auf welchen Daten bzw. Verkehrszählungen basieren die Zahlen aus dem Lärmaktionsplan im Teil 2.2.2. a) ?
2. Falls es sich bei den Verkehrszahlen um Schätzungen handelt: warum hält sich der Verfasser nicht an den realen Zahlen aus der Verkehrszählung 2005, zumal der „Gültigkeitszeitraum“ einer Lärmaktionsplanung max. 5 Jahren sein sollte?
3. Welche Erkenntnisse, Daten oder Zählungen unterstützen die Annahme einer solch hohen Entlastung von 15.800 KFZ täglich, zumal man unterstellen kann, dass es sich bei den 18.349 KFZ täglich nach heutigem Stand um überwiegend Ziel- und Quellverkehr handelt und dieser Verkehr auch nicht nur weiträumig in südlicher Himmelsrichtung unterwegs ist?
4. In Ferndorf schreiben Sie von einer Entlastung auf weit weniger als 50% und somit deutlich hörbar. Für Kredenbach (siehe 2.2.3a) gilt: Durch die Tatsache, dass eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens aufgrund der physikalischen Gesetze nur so eben hörbar wäre... Welches physikalische Phänomen könnte eine Erklärung dafür geben, dass eine Halbierung des Verkehrs in Ferndorf deutlich hörbar ist, eine Verdoppelung des Verkehrs in Kredenbach nur so eben hörbar wäre?

5. Sie bezeichnen die Südumgehung für Kreuztal als gute Maßnahme gegen den Lärm und beziehen sich dabei auf einen einzigen Aspekt, nämlich auf die evtl. Verkehrsminderung der B 508 durch Ferndorf.
6. Gehören zu einer fairen Betrachtung der Südumgehung Kreuztal nicht auch die Berücksichtigung der hinzukommenden Belastungen des Ortsteiles Buschhütten?
 - a) Wie erklären Sie die Tatsache, dass der Verkehr, der weniger durch Ferndorf rollen soll, nicht verschwindet, sondern nur verlagert wird?
 - b) Fazit aus Punkt 2.2.2: Aus welchen Zahlen, Fakten oder sonstigen Erkenntnissen ziehen Sie den Schluss, dass dem Nutzen der Südumgehung zur Lärmentlastung der Bevölkerung die ihr gebührende hohe Wertigkeit beigemessen wird?
 - c) Der durch die Südumgehung nachteilig betroffene Ortsteil Buschhütten erhält einen weit schallenden HTS -Auffahrt- bzw. Anschlussturm und eine hoch liegende Brücke in Höhe der Reitanlage Hubensgut. Das einzige Buschhüttener Naherholungsgebiet Mattenbachtal, der südliche Teil der Liesewaldsiedlung, der Friedhof, die Reitanlage und das Freibad sind direkt negativ betroffen. Wie erklären Sie die Tatsache, dass durch die Südumgehung die Ferndorfer Bevölkerung von dem Lärm entlastet, die Buschhüttener Bevölkerung aber zusätzlich belastet werden soll ?
 - d) bleiben die berechtigten Interessen der Buschhüttener Bürger außen vor oder wie soll man die vorgenannten Abwägungen bewerten?

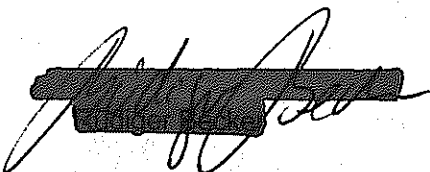
Allgemeine Fragen zu Maßnahmen

1. Ziel und Inhalt der EG- Umgebungslärmrichtlinie ist „ Ruhige Gebiete festzulegen und zu bewahren“.
 - a) Wie vereinbart sich der Bau der „Südumfahrung“ mit dem Schutz des letzten in Buschhütten noch verbliebenen ruhigen Gebietes dem Mattenbachtal?

Die Zeit der Bürgerbeteiligung ist zu knapp bemessen um sich sachkundig zu machen. Betrachten Sie deshalb die gestellten Fragen als einen ersten Beitrag zur Lärmaktionsplanung.

Ich bitte um Beantwortung der o.g. Fragen. Erst dann besteht die Möglichkeit einer konstruktiven Mitarbeit auf diesem Gebiet. Und dazu möchte ich beitragen.

Mit freundlichen Grüßen



Abwägung der zur Lärmaktionsplanung vorgebrachten Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung

[...]

12.) Stellungnahme von „Bürger 6“ – 19.11.2008

Abwägung, Abwägungsergebnis:

Unter 2.2.2 Lärmschutzschwerpunkt B 508 ... a)

- Zu 1.: Die Zahlen aus der Lärmaktionsplanung basieren auf der Regionalen Verkehrsuntersuchung zur B 508 / B 62 der Ingenieurgruppe IVV aus dem Jahr 2004.
- Zu 2.: Die Zahlen aus dem Jahr 2005 berücksichtigen nicht die voraussichtlich gegebene Steigerung des Verkehrsaufkommens infolge der HTS-Weiterführung, sind also nicht zweckdienlicher als die angenommenen Prognosewerte.
- Zu 3.: Siehe oben. Nach den offiziellen vorliegenden Zahlen handelt es sich eben gerade nicht zum überwiegenden Teil um Ziel- und Quellverkehr, sondern zu weniger als der Hälfte oder auch nur ca. einem Drittel (abhängig von den Ausgangswerten, s.o.). Hinsichtlich der näheren Details wird auf das Planfeststellungsverfahren zur Südumgehung verwiesen. Es kann nicht Aufgabe der Lärmaktionsplanung sein, diesem Verfahren vorzugreifen oder es gar zu ersetzen.
- Zu 4.: Für Kredenbach wird eine Zunahme des Verkehrs von 19.300 Kfz vor der L 729 und 20.200 Kfz nach der L 729 auf 23.300 Kfz vor der L 729 bzw. 23.600 Kfz nach der L 729 prognostiziert. Von einer Verdopplung des Verkehrsaufkommens ist hier keine Rede.
- Zu 5.
u. 6.: Das höhere Verkehrsaufkommen von McDonalds bis nach Kredenbach wurde bereits berücksichtigt, siehe oben. Zur Gegenüberstellung Ferndorf/Buschhütten: Im Stadtteil Ferndorf findet man eine gewachsene Situation vor. Die Verkehrsverhältnisse haben sich im Laufe der letzten Jahrzehnte nach und nach so verändert, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen nicht mehr gegeben sind. Es können nur noch passive Schutzmaßnahmen umgesetzt werden wie z.B. Lärmschutzfenster; die Außenwohnbereiche und die Ortslage bleiben jedoch verlärmert. Auch die Schadstoffbelastung lässt sich so nicht reduzieren. Bei der Neuplanung einer Straße wie z.B. der Südumgehung muss aufgrund der geltenden deutschen Vorschriften ein ausreichender Schallschutz für die bestehende Bebauung nachgewiesen bzw. – ggf. durch aktive Lärmschutzmaßnahmen – sichergestellt werden. Die Planungen zur Südumgehung werden entsprechende Berechnungen und Nachweise zum Schallschutz beinhalten. Eine unzumutbare Belastung infolge der Südumgehung im Sinne der Rechtsprechung kann daher ausgeschlossen werden. Ferndorf wird also in weit höherem Maße entlastet, als Buschhütten (oder auch Kredenbach) belastet wird. Zudem geht es in Ferndorf um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, während in Buschhütten die Qualität der Naherholung zur Diskussion steht. Im Rahmen des straßenbaurechtlichen Planfeststellungsverfahrens wird u.a. zu prüfen sein, ob der Möglichkeit zur verkehrsfreien Naherholung eines Teiles der Bevölkerung ein höheres Gewicht beizumessen ist als der Herstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse für einen anderen Teil der Bevölkerung. Diese Abwägung ist

jedoch nicht Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung. Unter dem reinen Lärmaspekt (und auch im Hinblick auf Schadstoffe) muss die Südumgehung befürwortet werden.

Allgemeine Fragen zu Maßnahmen

Zu 1.: Derzeit ist nicht vorgesehen, für Kreuztal ruhige Gebiete festzulegen, siehe Ziffer 2.2.4 auf Seite 11 der Lärmaktionsplanung. Die Stadt Kreuztal ist nicht dazu verpflichtet, ruhige Gebiete festzulegen. Das ist in ihr Ermessen gestellt. Selbst wenn die Stadt Kreuztal das Mattenbachtal als ruhiges Gebiet festsetzen wollte, ginge das höherrangige Recht – wie in der Bauleitplanung auch – vor. Die Südumgehung wäre damit voraussichtlich nicht zu verhindern.

Die Zeit der Bürgerbeteiligung entspricht annähernd der Zeit, wie sie in Bauleitplanverfahren vorgeschrieben ist, und muss somit als angemessen und ausreichend erachtet werden. Der Gesetzgeber legt für die Lärmaktionsplanung keine Mindestbeteiligungszeiträume fest. In Anbetracht der knappen Fristen und der Sitzungstermine war es leider nicht möglich, einen längeren Beteiligungszeitraum zu wählen. Dessen ungeachtet muss bis 18.07.2013 die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung abgeschlossen sein. Und die Lärmaktionspläne sind künftig im 5-Jahres-Turnus zu prüfen. Insoweit ergeben sich im Bedarfsfall noch weitere Möglichkeiten zur Zusammenarbeit.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, die Fragen sachgerecht beantwortet.

[...]

Hinweis: Sämtliche Seitenangaben in der Abwägung beziehen sich auf die Entwurfsfassung der Lärmaktionsplanung vom 20.10.2008, welche dem Beteiligungsverfahren zugrunde lag.

11
Pkt: entgegengenommen
am 21.11.08

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Kreuztal, den 20.11.2008

[REDACTED]
Stadt Kreuztal
Der Bürgermeister
Dezernat III
Sachgebiet 61-Stadtplanung
Siegener Straße 5
57223 Kreuztal

Vorab zur Fristwahrung per Mail u. Fax an :
P Kramer @kreuztal.de
und Fax 02732 -27910-229

"Bürger 7"

**Lärmaktionsplanung Stufe 1 –Entwurf
Fassung u. a.--- für die Beteiligung der Öffentlichkeit
Sachbearbeiterin : Frau Petra Kramer**

Sehr geehrte Frau Kramer

unbeschadet der Zweifel an der sachlichen Richtigkeit einiger Aussagen in o.g. Lärmaktionsplanung
---es handelt sich im wesentlichen um Verkehrszahlen ---
unterbreite ich Ihnen , im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Lärmaktionsplan , Vorschläge
zur Verbesserung der Lärmsituation im Bereich der Marburger Straße .

Zusätzlich werde ich in meiner Stellungnahme einige Fragen stellen , um deren Beantwortung
ich Sie höflichst bitte .

Zunächst zur Lärmsituation Marburger Straße :

Die Planung und Koordinierung der Lärmaktionsplanung obliegt der Stadt. Gerade für die Bürger und
Bürgerinnen an den Hauptverkehrsadern kann / muss die Lebensqualität nachhaltig verbessert werden.
Nur die Summe vieler / aller Einzelmaßnahmen führt zur notwendigen und hörbaren Entlastung. Es
gilt mögliche Lärminderungspotentiale auszunutzen .

Sie wissen in **Punkt 2** Maßnahmen zu Lärminderung unter 2.1 ---geplante Maßnahmen
zur Lärminderung in Abs.2 auf den Bau einer **Südumgehung Kreuztals von Buschhütten bis zum
östlichen Ende von Ferndorf** hin und wiederholen diese Maßnahme unter 2.2.2 als Schwerpunkt der
Lärminderung in der Marburger Straße .

Bei dieser Aussage **verstoßen** Sie m.E. gegen die **EG- Umgebungslärmrichtlinie** , deren Ziel und
Inhalt es ist , " **ruhige Gebiete festzulegen und zu bewahren** " .

**Um einen evtl. Verstoß gegen diese Richtlinie zu verhindern , weiß ich auf einige
Möglichkeiten zur Lärminderung in der Marburger Straße hin :**

1. Verkehrsfluss verstetigen

Gleichmäßiges Tempo der Kraftfahrzeuge kann zu einer Pegelminderung von einigen dB(A) führen.
Ziel muss es sein, einen möglichst stetigen Verkehrsfluss ohne Brems- und Beschleunigungsvorgänge
zu erreichen. Hierzu schlage ich vor:

a) **Ertüchtigung** der Hauptkreuzung HTS-Auffahrt durch **Verbreiterung der Brücke / Fahrbahn und Verlängerung der Abbiegespuren**. Entsprechende Maßnahmen sind auf technische Machbarkeit zu prüfen.

b) Die Möglichkeiten an der Marburger Straße B508, in jede Nebenstraße **links abzubiegen**, werden **eingeschränkt** und die Realisierbarkeit von **Links-Abbiegespuren** sind zu prüfen. Eine Bündelung der Verkehre auf wenige Nebenstraßen ist durch verkehrslenkende Maßnahmen (z.B. Rechtsabbiegeverbot) im Gegenzug zu vermeiden.

c) Der gemeinsame Rad-Fußweg an der Marburger Straße sollte in ein deutlich getrennten Rad-Fußweg aufgeteilt werden. Der Fahrbahnbelag und das Wiedereinfädeln in den fließenden Verkehr ist so zu gestalten, dass der Radweg auch tatsächlich von Alltagsradlern genutzt wird.

d) Konsequentes Abschalten aller Ampelanlagen in der Zeit von 23.00 – 5.00Uhr.

e) Herstellung einer **niederflurbustauglichen Busbucht** an der Marburger Straße auf der Höhe „Hotel Finke“ in Fahrtrichtung Kreuztal (lange Standzeit durch viele Zusteiger). Andere sogenannte Buscaps auf dieser Strecke halten ich zur Beschleunigung des Busverkehrs ausdrücklich für sinnvoll.

2. Weitere Maßnahmen

a) Versuchsweise Temporeduzierung auf 30 km/h in der Zeit von 23.00 – 5.00 Uhr im Bereich von der Ernsdorfstraße bis Kirche Ferndorf. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme sollte nach einer angemessener Zeit durch Anwohnerbefragung überprüft werden.

b) Zur Verbesserung der ÖPNV schlagen ich die Wiederherstellung der Schienenhaltepunkte Kreuztal-Mitte und Buschhütten vor. Der Fahrplan ist in den Morgenstunden zu verdichten.

Allgemeine Fragen zur Lärmaktionsplanung :

1. Auf welchen Daten bzw. Verkehrszählungen basieren die Zahlen aus dem Lärmaktionsplan im Teil 2.2.2. a) ?
2. Falls es sich bei den Verkehrszahlen um Schätzungen handelt, warum hält sich der Verfasser **nicht an den realen Zahlen aus der Verkehrszählung 2005**, zumal der „Gültigkeitszeitraum“ einer **Lärmaktionsplanung max. 5 Jahren** sein sollte.
3. Welche Erkenntnisse, Daten oder Zählungen unterstützen die Annahme einer solch hohen Entlastung von **15 800 KFZ** täglich zumal man unterstellen kann, dass es sich bei den 18349 KFZ täglich **nach heutigem Stand um überwiegend Ziel- und Quellverkehr** handelt und dieser Verkehr auch nicht nur weiträumig in südlicher Himmelsrichtung unterwegs ist.
4. In Ferndorf schreiben sie von einer Entlastung **auf weit weniger als 50%** und somit **deutlich hörbar**. Für Kredenbach (siehe 2.2.3a) gilt: *Durch die Tatsache, dass eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens aufgrund der physikalischen Gesetze nur so eben hörbar wäre...* . Welches **physikalische Phänomen** könnte eine Erklärung dafür geben, dass eine **Halbierung des Verkehrs in Ferndorf deutlich hörbar** ist, eine **Verdoppelung des Verkehrs in Kredenbach nur so eben hörbar wäre?**

Lärmschwerpunkt B54 (2.2.1a)

1. Ist es richtig, dass ein Lärmaktionsplan sich **auf Verbesserung/Maßnahmen in der Zukunft** bezieht (in den nächsten 5 Jahren)? Falls ja, warum werden Maßnahmen aus der Vergangenheit (hier Anschluß der HTS an die A4) aufgeführt?
2. Auf welche Tatsachen, Zahlen, Fakten, oder Zählungen basiert die Annahme, dass die Fertigstellung einer Bundesfernstraße (HTS) sich lärmindernd auf die Hagener Straße auswirkt und das unter dem Gesichtspunkt, dass sich subjektiv für die Bürger und Bürgerinnen keine hörbare Entlastung (weniger Verkehr, besserer Verkehrsfluss, kürzerer Stau...) bemerkbar macht und gleichzeitig angeführt wird, dass man nunmehr nicht nur den Lärm vor dem Haus (B54), sondern auch hinter dem Haus (HTS) hat.

Allgemeine Fragen zu Maßnahmen

Ziel und Inhalt der EG- Umgebungslärmrichtlinie ist „ Ruhige Gebiete festzulegen und zu bewahren“

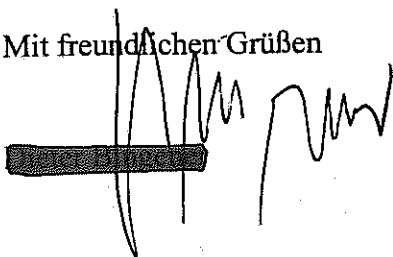
1. Welche Gebiete in Kreuztal werden als „ ruhige Gebiete“ festgelegt und bewahrt?
2. Wie vereinbart sich der Bau der „Südumfahrung“ mit dem Schutz „ruhiger Gebiete“ (z.B. Mattenbachtal)?
3. **Welche Maßnahmen gedenkt die Stadt durchzuführen , die zur wirksamen Verhinderung einer Beschallung von Buschhütten durch den geplanten Auffahrtturm ---Anschluß an die HTS--- führen .**

Die Bevölkerung soll über bestehende Fördermöglichkeiten zu Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Straßen informiert werden.

1. Welche Fördermaßnahmen gibt es und wie soll informiert werden?
2. Setzt die Stadt in der Zukunft eigene Haushaltsmittel in diesem Bereich ein?

Sehr geehrte Frau Kramer , ich bitte Sie meine Vorschläge zu überprüfen und ggfls. in den Lärmaktionsplan einzuarbeiten und meine Fragen rechtzeitig vor Abschluß des Lärmaktionsplan zu beantworten , damit eine weitere Mitarbeit im Interesse aller Bürger erfolgen kann .

Mit freundlichen Grüßen



The block contains a handwritten signature in black ink. To the left of the signature, there is a thick, horizontal black redaction bar. Below the signature, there is another thick, horizontal black redaction bar.

Abwägung der zur Lärmaktionsplanung vorgebrachten Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung

[...]

13.) Stellungnahme von „Bürger 7“ – 20.11.2008

Abwägung, Abwägungsergebnis:

Es ist *ein* mögliches Ziel der Umgebungslärmrichtlinie, ruhige Gebiete festzulegen, falls die Kommunen davon Gebrauch machen wollen. Sie sind dazu jedoch nicht verpflichtet, und der Nutzen einer solchen Festlegung für den Konfliktfall ist fragwürdig. Selbst wenn die Stadt Kreuztal beispielsweise das Mattenbachtal als ruhiges Gebiet festsetzen wollte, ginge das höherrangige Recht – wie in der Bauleitplanung auch – vor. Die Südumgehung wäre damit voraussichtlich nicht zu verhindern.

Die Begründung für die vom Bürger vorgeschlagenen Maßnahmen greift also nicht. Aber da es in der Lärmaktionsplanung auch und in erster Linie darum geht, Regelungen für bestehende Lärmkonflikte zu finden, werden die vorgeschlagenen Maßnahmen im folgenden noch näher betrachtet.

Verkehrsfluss verstetigen:

- Zu 1.: a) Es soll vorsorglich gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit entgegen den bisherigen Erkenntnissen möglicherweise doch noch Optimierungspotenzial zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Bereich der Hauptkreuzung besteht und ob dies eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärm-minderungsplanung darstellen würde.
- f) Es soll gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit ein Linksabbiegeverbot bzw. Linksabbiege- oder -aufstellspuren jeweils in Teilen der B 508 eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärm-minderungsplanung darstellen und an welchen Stellen dies ggf. machbar bzw. von Vorteil wäre. Gleiches gilt für ein Rechtsabbiegeverbot zur Vermeidung von Umfahrvverkehr beispielsweise auf der Ferndorfer Straße; allerdings würde der Ziel- und Quellverkehr längere Wege bekommen.
- g) Separate Fuß- bzw. Radwege sind nach den technischen Regelwerken nur dann zulässig, wenn gewisse Mindestbreiten gegeben sind. Unter den hier gegebenen Platzverhältnissen ließe sich diese Lösung zumindest nicht durchgängig durchhalten. Es soll gemeinsam mit dem Landesbetrieb Straßen NRW geprüft werden, ob eine Trennung von Fuß- und Radwegen eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärm-minderungsplanung darstellt und an welchen Stellen dies ggf. machbar bzw. von Vorteil wäre
- h) Es soll gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit ein Abschalten aller Ampelanlagen in der Zeit von 23.00 – 5.00 Uhr eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärm-minderungsplanung darstellt, und an welchen Stellen dies machbar und ggf. von Vorteil wäre.
- i) Die Herstellung von Busbuchten würde zwar möglicherweise eine Verbesserung des Verkehrsflusses darstellen, aber gab seinerzeit gute Gründe für ihren Rückbau. Letztendlich steht hier das Bestreben um Optimierung des Verkehrsflusses dem Wunsch nach größtmöglicher Sicherheit entgegen. In diesem Fall wiegt der Sicherheitsaspekt unzweifelhaft schwerer.

Weitere Maßnahmen:

- Zu 2.: a) Es soll gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit eine Geschwindigkeitsreduzierung in Teilen der B 508 eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt, und an welchen Stellen dies ggf. von Vorteil wäre.
- b) Es soll gemeinsam mit den zuständigen Behörden und Betreiberfirmen geprüft werden, inwieweit ein Bahn-Haltepunkt Buschhütten und ein Bahn-Haltepunkt Kreuztal-Mitte jeweils eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellt.

Den Anregungen wird in weiten Teilen gefolgt. Nutzen und Durchführbarkeit der angeregten Maßnahmen werden mit den zuständigen Stellen überprüft. Dies wird einige Zeit in Anspruch nehmen. Die Ergebnisse dieser Prüfung werden – ggf. gemeinsam mit den notwendigen Kosten-Nutzen-Analysen – in die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung eingestellt, sofern nicht vorher schon eine Umsetzung geeigneter Maßnahmen vorgenommen wird.

Hinweis: Alle vorgenannten Maßnahmen sind nicht oder voraussichtlich nur wenig geeignet, die Verkehrsmenge (und auch den Schadstoffausstoß) deutlich zu reduzieren. Sie mögen faktisch einen gewissen Nutzen bringen. Aber nach den derzeitigen vorläufigen Berechnungsmethoden, welche für die 1. Stufe der Lärmaktionsplanung anzuwenden sind, können sie nicht entsprechend bewertet werden, denn Ampelzuschläge, Stauzuschläge und dergl. fließen in die Berechnung nicht mit ein.

Eine relevante und vor allem nachprüfbare Verbesserung der Lärmsituation im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie kann daher in erster Linie durch eine Verringerung des Verkehrsaufkommens oder durch aktive Schallschutzmaßnahmen erreicht werden; letztere sind hier allerdings nicht umsetzbar. Es ist insoweit fraglich, ob es sich bei den vorgeschlagenen Maßnahmen formal überhaupt um wirksame oder geeignete Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung handeln kann. Eine Verpflichtung zur Untersuchung oder Durchführung kann zumindest nicht abgeleitet werden.

Allerdings würde eine derart formale Abhandlung der Anregungen dem Sinn der Lärmaktionsplanung zuwiderlaufen. Auch wenn die vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen dieser Planung voraussichtlich keinen rechnerisch darstellbaren Nutzen haben werden, sollen sie einer gewissenhaften Prüfung unterzogen und abgewogen werden. In Ermangelung eines anderen geeigneten Verfahrens ist die Lärmaktionsplanung zunächst ein geeigneter Rahmen für diese Überlegungen.

Sollte sich zeigen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen für die Lärmaktionsplanung praktisch in jeder Hinsicht ungeeignet sind, muss von ihrer Realisierung Abstand genommen werden. Ansonsten könnten sie in den nächsten Jahren weiterverfolgt werden. In der nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung werden die Ergebnisse der anstehenden Prüfungen dokumentiert.

Allgemeine Fragen zur Lärmaktionsplanung:

- Zu 1.: Die Zahlen aus der Lärmaktionsplanung basieren auf der Regionalen Verkehrsuntersuchung zur B 508 / B 62 der Ingenieurgruppe IVV aus dem Jahr 2004.
- Zu 2.: Die Zahlen aus dem Jahr 2005 berücksichtigen nicht die voraussichtlich gegebene Steigerung des Verkehrsaufkommens infolge der HTS-Weiterführung, sind also nicht zweckdienlicher als die angenommenen Prognosewerte.
- Zu 3.: Siehe oben. Nach den offiziellen vorliegenden Zahlen handelt es sich eben gerade nicht zum überwiegenden Teil um Ziel- und Quellverkehr, sondern zu weniger als der

Hälfte oder auch nur ca. einem Drittel (abhängig von den Ausgangswerten). Hinsichtlich der näheren Details wird auf das Planfeststellungsverfahren zur Südumgehung verwiesen. Es kann nicht Aufgabe der Lärmaktionsplanung sein, diesem Verfahren vorzugreifen oder es gar zu ersetzen.

Zu 4.: Für Kredenbach wird eine Zunahme des Verkehrs von 19.300 Kfz vor der L 729 und 20.200 Kfz nach der L 729 auf 23.300 Kfz vor der L 729 bzw. 23.600 Kfz nach der L 729 prognostiziert. Von einer Verdopplung des Verkehrsaufkommens ist hier keine Rede.

Lärmschwerpunkt B 54 (2.2.1a)

Zu 1.: Es werden in der Lärmaktionsplanung „Maßnahmen aus der Vergangenheit [...] aufgeführt“ – Anschluss der HTS an die A 4 –, weil sie in der Lärmkartierung des Landes noch nicht berücksichtigt wurden. Die Lärmkartierung basiert auf den Gegebenheiten im Jahre 2005. Der Anschluss der HTS an die A 4 wurde aber erst im Jahre 2006 in Betrieb genommen; Belastungszahlen wurden hierzu noch nicht ermittelt. Eine Lärmaktionsplanung, welche auf einer veralteten Lärmkartierung basiert, wäre zumindest fragwürdig. Sie hätte sicherlich erst recht die Kritik der Bürgerschaft provoziert. In dem Bestreben, die Grundlagen für die Lärmaktionsplanung so gut wie möglich aufzubereiten, wurde auf die o.g. Maßnahme verwiesen. Die entsprechenden Erläuterungen dazu finden sich unter Abschnitt 1.3.1 auf Seite 5 und unter Abschnitt 1.3.5 auf Seite 8 der Lärmaktionsplanung. Die Maßnahme wird unter Abschnitt 2.2.1 in einem Satz noch einmal erwähnt, weil sich der weitere Text auf eine Optimierung eben dieser Maßnahme bezieht.

Zu 2.: Auch diese Aussagen basieren auf der o.g. Regionalen Verkehrsuntersuchung zur B 508 / B 62 der Ingenieurgruppe IVV aus dem Jahr 2004. Es darf bezweifelt werden, dass jemand in Krombach den Lärm nicht mehr nur vor dem Haus, „sondern auch hinter dem Haus (HTS) hat“. Ein Blick auf das amtliche Kartenmaterial oder die Örtlichkeit würde den Irrtum offenbaren. Was hier für Krombach geschildert wird, könnte allerdings auf Bereiche in Buschhütten zutreffen.

Allgemeine Fragen zu Maßnahmen – Ruhige Gebiete

Zu 1.: Derzeit ist nicht vorgesehen, für Kreuztal ruhige Gebiete festzulegen, siehe Ziffer 2.2.4 auf Seite 11 der Lärmaktionsplanung.

Zu 2.: Die Stadt Kreuztal ist nicht dazu verpflichtet, ruhige Gebiete festzulegen. Das ist in ihr Ermessen gestellt. Selbst wenn die Stadt Kreuztal das Mattenbachtal als ruhiges Gebiet festsetzen wollte, ginge das höherrangige Recht – wie in der Bauleitplanung auch – vor. Die Südumgehung wäre damit voraussichtlich nicht zu verhindern.

Zu 3.: Die Stadt gedenkt überhaupt keine diesbezüglichen Maßnahmen durchzuführen, weil sie nicht Straßenbaulasträger ist und weder entsprechende Verpflichtungen hat, noch mit entsprechenden Befugnissen ausgestattet ist. Bei der Neuplanung einer Straße wie z.B. der Südumgehung muss jedoch aufgrund der geltenden deutschen Vorschriften ein ausreichender Schallschutz für die bestehende Bebauung nachgewiesen bzw. – ggf. durch aktive Lärmschutzmaßnahmen – sichergestellt werden. Die Planungen zur Südumgehung werden entsprechende Berechnungen und Nachweise zum Schallschutz beinhalten. Eine unzumutbare Belastung infolge der Südumgehung im Sinne der Rechtsprechung kann daher ausgeschlossen werden. Nähere Einzelheiten sind dem Planfeststellungsverfahren zur Südumgehung vorbehalten.

Allgemeine Fragen zu Maßnahmen – Lärmsanierung

Zu 1.: Diese Frage sollte eigentlich beantworten können, wer die Anlage 6 zum Entwurf des Lärmaktionsplanes gelesen hat. Diese dient nämlich der Information und enthält alle wesentlichen Angaben. Weitere Informationen sind beim Straßenbaulastträger erhältlich (hier: Landesbetrieb Straßen NRW).

Zu 2.: Die Stadt beabsichtigt derzeit nicht, eigene Haushaltsmittel in diesem Bereich einzusetzen.

Die Zeit der Bürgerbeteiligung entspricht annähernd der Zeit, wie sie in Bauleitplanverfahren vorgeschrieben ist, und muss somit als angemessen und ausreichend erachtet werden. Der Gesetzgeber legt für die Lärmaktionsplanung keine Mindestbeteiligungszeiträume und auch keine zweite Öffentlichkeitsbeteiligung fest. In Anbetracht der knappen Fristen und der Sitzungstermine war es leider nicht möglich, einen längeren Beteiligungszeitraum zu wählen. Fragen hätten dennoch während des Auslegungszeitraumes geklärt werden können. Von dieser Möglichkeit wurde jedoch kein Gebrauch gemacht, obwohl das Thema Lärmaktionsplanung bereits im Vorfeld durch ausführliche Berichterstattung in der Presse hinlänglich bekannt gemacht worden war. Bis zum 18.07.2013 muss die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung abgeschlossen sein. Und die Lärmaktionspläne sind künftig im 5-Jahres-Turnus zu prüfen. Insoweit ergeben sich im Bedarfsfall noch weitere Möglichkeiten zur Zusammenarbeit.

Die Fragen werden sachgerecht beantwortet.

[...]

Hinweis: Sämtliche Seitenangaben in der Abwägung beziehen sich auf die Entwurfsfassung der Lärmaktionsplanung vom 20.10.2008, welche dem Beteiligungsverfahren zugrunde lag.

Von [REDACTED]
An: <P_Kramer@kreuztal.de>
Datum: 20.11.2008 18:41:33
Betreff: =?ISO-8859-15?Q?L=E4rmaktionsplanung_der_Stufe_1_f=FCr_die_Stadt?= =?ISO-8859-15?Q?_Kreuztal?=-



**Reit- & Fahrverein
„Kindelsberg“ e.V.**



Lärmaktionsplanung der Stadt Kreuztal

Laut der EU-L rmverordnung sollten bei der Planung „Ruhige Gebiete“ gesch tzt werden.

L rmbedingte Konflikte gibt es in Kreuztal entlang der Hagener Str./ B54 und der Marburger Str. / Ferndorf, dies wird nicht bestritten. Nur durch die Südumgehung wird die Lärmbelastung auf andere, Einigermaßen ruhige Ortsteile Buschhütten/Liesewald und Ferndorf/Kredenbach verschoben.

Die Lärmbelastung durch die Südumgehung und der zur Zeit schon vorhandenen HTS auf die Reitanlage des „Reit- und Fahrverein Kindelsberg“ wäre durch die Verlagerung der Verkehrsaufkommen enorm. Der Reitbetrieb auf der Reitanlage wäre in großem Maße gestört.

Der Unterricht setzt sich aus Therapeutischen-, Pony-, Schulpferde-, Dressur und Springreiten zusammen.

„Pferde sind Fluchttiere“

Das Therapeutische Reiten wird in Zusammenarbeit mit der Kinderklinik Siegen seit 35 Jahren für schwerstbehinderte Kinder angeboten. Diese Kinder benötigen eine ruhige Umgebung für ihre Therapie.

Pony- und Schulpferdeunterricht wird vorwiegend von Kindern und Jugendlichen betrieben.

Durch die Verlagerung des Verkehrsaufkommens in Folge der Südumgehung entsteht eine enorme Lärmbelastung auf unsere Reitanlage.

Die Mitglieder des Reit- und Fahrverein Kindelsberg sehen ihren Sport und die Geselligkeit im Verein als Erholung für sich und ihre Pferde.



*Reit- & Fahrverein
„Kindelsberg“ e.V.*



Unser Fazit: Starke Lärmbelastung

Keine Erholung

Keine Geselligkeit

Ihr Fazit: Bei allen Maßnahmen zur Planung und zum Bau der Südumgehung, insbesondere bei der Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange, muss dem Nutzen der Südumgehung zur Entlastung der Bevölkerung dieses L rmschwerpunktes die ihm gebührende hohe Wertigkeit beigemessen werden.

Verlagerung der Lärmbelastung und des Verkehrsaufkommen auf andere

Stadtteile.

Das ist keine Lösung!!!

Abwägung der zur Lärmaktionsplanung vorgebrachten Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung

[...]

14.) Stellungnahme des Reit- und Fahrvereins Kindelsberg – 20.11.2008

Abwägung, Abwägungsergebnis:

Es ist *ein* mögliches Ziel der Umgebungslärmrichtlinie, ruhige Gebiete festzulegen, falls die Kommunen davon Gebrauch machen wollen. Sie sind dazu jedoch nicht verpflichtet, und der Nutzen einer solchen Festlegung für den Konfliktfall ist fragwürdig. Selbst wenn die Stadt Kreuztal beispielsweise das Mattenbachtal als ruhiges Gebiet festsetzen wollte, ginge das höherrangige Recht – wie in der Bauleitplanung auch – vor. Die Südumgehung wäre damit voraussichtlich nicht zu verhindern.

Zur Gegenüberstellung Ferndorf/Buschhütten: Im Stadtteil Ferndorf findet man eine gewachsene Situation vor. Die Verkehrsverhältnisse haben sich im Laufe der letzten Jahrzehnte nach und nach so verändert, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen nicht mehr gegeben sind. Es können nur noch passive Schutzmaßnahmen umgesetzt werden wie z.B. Lärmschutzfenster; die Außenwohnbereiche und die Ortslage bleiben jedoch verlärmte. Auch die Schadstoffbelastung lässt sich so nicht reduzieren. Bei der Neuplanung einer Straße wie z.B. der Südumgehung muss aufgrund der geltenden deutschen Vorschriften ein ausreichender Schallschutz für die bestehende Bebauung nachgewiesen bzw. – ggf. durch aktive Lärmschutzmaßnahmen – sichergestellt werden. Die Planungen zur Südumgehung werden entsprechende Berechnungen und Nachweise zum Schallschutz beinhalten. Eine unzumutbare Belastung infolge der Südumgehung im Sinne der Rechtsprechung kann daher ausgeschlossen werden. Ferndorf wird also in weit höherem Maße entlastet, als Buschhütten (oder auch Kredenbach) belastet wird. Zudem geht es in Ferndorf um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, während in Buschhütten die Qualität der Naherholung zur Diskussion steht.

Welcher Schutzanspruch für eine Freizeitnutzung wie die des Reit- und Fahrvereins anzusetzen ist, kann an dieser Stelle nicht beurteilt werden. Es ist nicht Sache der Stadt Kreuztal, darüber zu befinden, und die Lärmaktionsplanung ist dafür nicht das geeignete Verfahren. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist lediglich der diesbezügliche Nutzen der Südumgehung zu prüfen. Alle anderen Aspekte wie z.B. ökologische Aspekte, Entschädigungsfragen, Schutz der Erholungsfunktion etc. sind seitens des Straßenbaulastträgers im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu prüfen, durch welches konkretes Baurecht geschaffen wird. Es handelt sich dabei um ein öffentliches Verfahren, zu dem erneut Anregungen vorgebracht werden können.

Im Rahmen des straßenbaurechtlichen Planfeststellungsverfahrens wird u.a. zu prüfen sein, ob der Möglichkeit zur verkehrsfreien Naherholung eines Teiles der Bevölkerung ein höheres Gewicht beizumessen ist als der Herstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse für einen anderen Teil der Bevölkerung. Diese Abwägung ist jedoch nicht Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung. Unter dem reinen Lärmaspekt (und auch im Hinblick auf Schadstoffe) muss die Südumgehung befürwortet werden.

Die Zeit der Bürgerbeteiligung entspricht annähernd der Zeit, wie sie in Bauleitplanverfahren vorgeschrieben ist, und muss somit als angemessen und ausreichend erachtet werden. Der Gesetzgeber legt für die Lärmaktionsplanung keine Mindestbeteiligungszeiträume und auch

keine zweite Öffentlichkeitsbeteiligung fest. In Anbetracht der knappen Fristen und der Sitzungstermine war es leider nicht möglich, einen längeren Beteiligungszeitraum zu wählen. Fragen hätten dennoch während des Auslegungszeitraumes geklärt werden können. Von dieser Möglichkeit wurde jedoch kein Gebrauch gemacht, obwohl das Thema Lärmaktionsplanung bereits im Vorfeld durch ausführliche Berichterstattung in der Presse hinlänglich bekannt gemacht worden war. Bis zum 18.07.2013 muss die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung abgeschlossen sein. Und die Lärmaktionspläne sind künftig im 5-Jahres-Turnus zu prüfen. Insoweit ergeben sich im Bedarfsfall noch weitere Möglichkeiten zur Zusammenarbeit.

Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und als – im Rahmen der Lärmaktionsplanung – unbegründet zurückgewiesen.

[...]

Hinweis: Sämtliche Seitenangaben in der Abwägung beziehen sich auf die Entwurfsfassung der Lärmaktionsplanung vom 20.10.2008, welche dem Beteiligungsverfahren zugrunde lag.

Von <Klaus.Frettlöeh@strassen.nrw.de>
An: <P.Kramer@Kreuztal.de>
Datum: 20.11.2008 14:14:51
Betreff: AW: Lärmaktionsplanung

Hallo Frau Kramer,
ich habe Ihnen die DTV-Werte der Zählung 2005 für den Kernbereich Kreuztal aus der Datenbank von NWSib beigefügt. Soweit Sie weitere Daten (z.B. Richtung Krombach) benötigen, bitte ich um Rückmeldung.
Die Verkehrsmengen sind nicht direkt vergleichbar mit denen des Verkehrsgutachtens. Zum einen erfolgten die Erhebungen zu unterschiedlichen Zeiten, zum anderen auch nicht an gleicher Stelle. Ein Vergleich der Verkehrszahlen entlang der am stärksten belasteten Strecken - B 54, B 54n (HTS), B 508, L 908 - zeigt im Ergebnis jedoch Werte gleicher Größenordnung. Darüber hinaus ist zu beachten, dass die Verkehrszählungen 2000 und 2005 z.T. erhebliche, von hier nicht nachvollziehbare Unterschiede in der Höhe der Verkehrsaufkommen ausweisen (z.T. rückläufige DTV-Werte, s. auch Auszug aus SVZ 2005). Da das Verkehrsgutachten, dessen Werte Ihnen vorliegen und auch im Lärmaktionsplan Verwendung gefunden haben, sowohl auf der Zählung 2000 als auch auf hierzu ergänzend durchgeführten Knotenpunkts- und Querschnittszählungen basiert (somit verdichtete Verkehrserhebung) und darüber hinaus die Strukturdaten etc. eingeflossen sind, sollten diese Werte weiteren Betrachtungen zugrunde gelegt werden. Dadurch wird auch gewährleistet, dass sowohl der Lärmaktionsplanung als auch den noch anstehenden staßenbaurechtlichen Verfahren das gleich, gutachterlich abgesicherte Zahlenmaterial zugrunde liegt.

Hinsichtlich der Behördenbeteiligung gemäß Ziffer 9 des Lärmaktionsplanungserlasses zum Lärmaktionsplan der Stufe 1 für die Stadt Kreuztal ist seitens des Landesbetriebes Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Südwestfalen, folgendes auszuführen.

Die von der Straßenbauverwaltung zu vertretenden Belange, hier insbesondere der geplante Bau der TOU Kreuztal im Zuge der B 508 sowie die weiteren Bedarfplanmaßnahmen nebst der diesen Maßnahmen zugrunde liegenden Verkehrsdaten sind berücksichtigt. Verpflichtungen der Straßenbauverwaltung werden durch die Lärmaktionsplanung weder ausgelöst noch können diese abgeleitet werden. Entsprechende Hinweise sind im schriftlichen Teil enthalten.

Soweit von betroffenen Bürgern bei der Straßenbauverwaltung Ansprüche auf Lärmsanierung erhoben werden, werden hierzu nach entsprechender Überprüfung auf Grundlage der für die Straßenbauverwaltung geltenden Bestimmungen entsprechende Einzelfallentscheidungen getroffen.

Die im Schreiben vom 22.10.2008 aufgeführten Fragen sollten, gerade im Hinblick auf die mit Änderungen von Verkehrsbeziehungen eintretenden Wechselwirkungen, zwischen der Stadt und der Straßenbauverwaltung unter Hinzuziehung der Verkehrskommission im Einzelnen geprüft werden.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.

Klaus Frettlöh

Straßen NRW
Regionalniederlassung Südwestfalen
Koblenzer Straße 76
57072 SIEGEN

Tel. 0271/3372-336

Fax 02171/39 95 24 15

Abwägung der zur Lärmaktionsplanung vorgebrachten Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung

[...]

15.) Stellungnahme des Landesbetriebs Straßen NRW – 20.11.2008

Abwägung, Abwägungsergebnis:

Die Hinweise des Landesbetriebs Straßen NRW über das vorliegende Datenmaterial und die Notwendigkeit weitergehender Prüfungen im Hinblick auf geeignete Maßnahmen werden zur Kenntnis genommen.

[...]

Hinweis: Sämtliche Seitenangaben in der Abwägung beziehen sich auf die Entwurfsfassung der Lärmaktionsplanung vom 20.10.2008, welche dem Beteiligungsverfahren zugrunde lag.

Stadt Kreuztal
Kreis
Wittgenstein
21. NOV. 2008
11/61

"Bürger 8"
K.-J. W. 21.11.08
W. 2-E

Stadt Kreuztal
57223 Kreuztal

Lärmaktionsplan

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrem Lärmaktionsplan möchte ich mich folgendermaßen äußern bzw. beteiligen:

In Ihrem Punkt 1.3.5 geben Sie an, dass die Verkehrsbelastung auf der HTS-Nord bis zur Abfahrt Krombach ca. 22.000 pro Tag betragen soll. Meines Wissens geht man z.Zt. von einer ähnlichen Verkehrsbelastung für die Kreuztaler Kreuzung aus. Nun wird Ihnen aber jeder, der die Kreuztaler Kreuzung nutzt, bestätigen, dass die HTS ab Kreuztal in Richtung Krombach nur einen Bruchteil des Verkehrsaufkommens der Kreuzung aufweist.

Wo kommt also diese Zahl von 22.000 Fahrzeugen her ?

Im gleichen Zusammenhang stellt sich die Frage, wodurch die B54 alt von 19.700 auf 14.000 Fahrzeugen entlastet worden sein soll. Es ist doch wohl ein Irrglaube, dass Krombacher oder Littfelder PKW-Fahrer über die HTS-Abfahrt Krombach nach Krombach/Littfeld fahren. Vielmehr wird der Fahrer über die Kreuztaler Kreuzung Richtung Krombach/Littfeld fahren.

Da keine Verkehrszählung stattgefunden hat, bitte ich um Information, wo diese Zahlen herkommen bzw. wie sie belegt werden können.

Eine Entlastung der Kreuztaler Kreuzung in Richtung Norden kann nur stattfinden, wenn Eichener/Krombacher/Littfelder Zielverkehr von der Kreuzung fern gehalten wird, z.B. durch eine Eichener HTS-Abfahrt.

Für die Kreuzung in östlicher Richtung gehen Sie von 6.600.000 Fahrzeugen/p.a. aus, was etwa 18.000 pro Tag ausmacht. Sie prognostizieren einen Rückgang von etwa 50% auf ca. 9100/Tag. Im nächsten Satz schreiben Sie, dass dies ein Rückgang von 15.800 Fahrzeugen pro Tag bedeute.

Erklären Sie mir bitte, weshalb ein Rückgang von 50% = 9100 ist und im nächsten Satz eine Entlastung von 15800 Fahrzeugen stattfindet.

Unter 2.2.4 wird der Schutz von ruhigen Gebieten hervor gehoben. Im Rahmen der derzeitigen Verkehrsplanung wird ein ruhiges Gebiet betroffen: das Mattenbachtal kann im derzeitigen Zustand durchaus als ruhiges Gebiet bezeichnet werden. Es besteht also sehr wohl die Gefährdung eines

ruhigen Gebietes. Insofern erübrigt sich eine entsprechende Festsetzung keineswegs und ich beantrage diese hiermit.

Unter 2.2.1.B erwähnen Sie, dass der Verkehr flüssig gehalten werden soll.

Hierzu schlage ich folgende Maßnahmen im Bereich Ferndorf vor:

1. Der Verkehr von Vorm Berge Richtung B508 über das Gelände der Fa. Demandt leiten Richtung Bahnhof. Von dort entweder über die Austraße Richtung Kredenbach weiter oder/und über Maßnahme 2 zurück Richtung Kreuztal..
2. Zügiger Verkehr: Die LKW, welche Fa. Hoesch ansteuern, verursachen jedes Mal erheblichen Rückstau. Dieser kann vermieden werden, wenn die Ein- /Ausfahrt zu Hoesch über einen Kreisverkehr stattfindet. In Fahrtrichtung Kredenbach ist vor der Abzweigung zu Hoesch auf der rechten Seite ein Wiesengelände, welches ausreichenden Platz für einen Kreisverkehr bietet. Dieser Kreisverkehr könnte sowohl den Verkehr von Maßnahme 1 aufnehmen Richtung Kredenbach sowie Richtung Kreuztal.
3. In Ferndorf könnte Richtung Kredenbach das Linksabbiegen verboten werden und über den Kreisverkehr (Hoesch) umgelenkt werden, sodass dann Rechtsabbieger entstehen.

Diese Maßnahmen würden zu einer erheblichen Verflüssigung des Verkehrs beitragen und Stop and Go vermeiden.

Ich bitte im Rahmen der Bürgerbeteiligung um ernsthafte Prüfung dieser Vorschläge und erwarte diesbezüglich Ihre Nachricht.

Mit freundlichen Grüßen

Kredenbach, 20.11.2008



A handwritten signature in black ink, which is partially obscured by a thick black horizontal line drawn across it.

Abwägung der zur Lärmaktionsplanung vorgebrachten Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung

[...]

16.) Stellungnahme von „Bürger 8“ – 21.11.2008

Abwägung, Abwägungsergebnis:

Die Zahlen aus der Lärmaktionsplanung basieren auf der Regionalen Verkehrsuntersuchung zur B 508 / B 62 der Ingenieurgruppe IVV aus dem Jahr 2004. Die prognostizierten Zahlen beziehen sich auf den Zeithorizont 2020, stellen also quasi den „worst case“ dar. (Genauere Zahlen gibt es nicht.) Unter diesen Voraussetzungen werden direkt im Anschluss an die Hauptkreuzung 14.000 Kfz prognostiziert, für die weiter nördlich gelegenen Bereiche deutlich weniger. Es ist korrekt, dass der Eindruck entsteht, die B 54 alt, sei stärker belastet, und womöglich ist das auch der Fall. Das mag mit dem angenommenen Zeithorizont zusammenhängen, kann aber auch mit daran liegen, dass die neue Straßenführung noch nicht in alle Kartenwerke und Navigationssysteme aufgenommen wurde, also noch nicht beim Nutzer angekommen ist. Möglicherweise liegt es auch mit am Fehlen der Abfahrt Eichen. Daher wird in der Lärmaktionsplanung unter Abschnitt 2.2.1 vorgeschlagen, die Realisierbarkeit der Abfahrt Eichen erneut zu prüfen, wenn die gegebene Entlastung sich als nicht ausreichend erweist.

Die 6,6 Mio. Kfz/a wurden nicht von der Stadt Kreuztal, sondern seitens des Landes ermittelt und entsprechen den gemeldeten Daten aus dem Jahr 2005. Nach der Regionalen Verkehrsuntersuchung zur B 508 / B 62 der Ingenieurgruppe IVV aus dem Jahr 2004, welche für diese Lärmaktionsplanung maßgeblich ist, wird für den Zeithorizont 2020 ohne Südumgehung direkt hinter der Hauptkreuzung eine Belastung von 24.900 Kfz angenommen. Für den gleichen Zeithorizont wird mit Südumgehung an der gleichen Stelle eine Belastung von 9.100 Kfz angenommen. Das ist eine Entlastung auf weit weniger als 50 %, und so steht es in Abschnitt 2.2.2 der Lärmaktionsplanung.

Die Stadt Kreuztal ist nicht dazu verpflichtet, ruhige Gebiete festzulegen. Das ist in ihr Ermessen gestellt. Selbst wenn die Stadt Kreuztal das Mattenbachtal als ruhiges Gebiet festsetzen wollte, ginge das höherrangige Recht – wie in der Bauleitplanung auch – vor. Die Südumgehung wäre damit voraussichtlich ohnehin nicht zu verhindern. Außerdem hat der Rat der Stadt Kreuztal bereits in seiner Sitzung am 15.02.2007 folgenden Beschluss gefasst:

„Der Rat der Stadt Kreuztal spricht sich ausdrücklich für eine schnelle Realisierung der B 508 neu (Südumgehung) aus. Die Forderung nach einem ca. 400 Meter langen Tunnel wurde aufgegeben. Insofern wird der Ratsbeschluss vom 29.04.1999 sowie nachfolgende Positionierungen des Rates zur Tunnellösung aufgegeben. Eine konkrete Stellungnahme wird anlässlich des offiziellen Planfeststellungsverfahrens abgegeben. In diesem Zusammenhang soll auch noch einmal die Anlage der gewünschten Grünbrücken geprüft werden.“

Gerade auch nach den Ergebnissen der Lärmaktionsplanung besteht kein Anlass, von dem damaligen Beschluss abzurücken.

Zu 2.2.1 B:

Zu 1.: Da der Verkehrs aus Richtung Vorm Berge nur einen sehr geringen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen auf der B 508 n ausmacht, wäre diese Maßnahme lärm-

technisch praktisch nicht wirksam. Was den Verkehrsfluss angeht, würde die Problematik lediglich verlagert, aber nicht beseitigt. Für eine solche Maßnahme das dann benötigte Privatgelände in Anspruch zu nehmen, lässt sich nicht rechtfertigen.

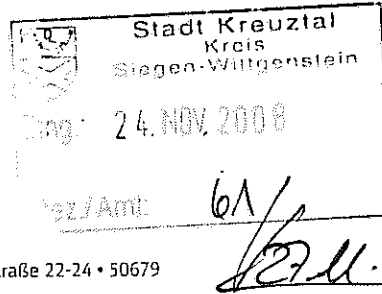
Zu 2.

u. 3.: Das Privateigentum genießt in diesem Land einen hohen Schutz. Es ist nicht möglich, so ohne weiteres über Privatgelände zu verfügen, erst recht nicht, wenn es andere Alternativen gibt. Es lässt sich grundsätzlich auch nicht überall ein Kreisverkehr einführen, denn dazu muss ausreichend Platz für Einfädelungsspuren gegeben sein, und das Verkehrsaufkommen ist ebenfalls ausschlaggebend. Dessen ungeachtet wäre es vielleicht denkbar, eine Art Ausweichspur für LKW einzurichten. Die vorgenannte Maßnahme würde sich nach den derzeitigen vorläufigen Berechnungsmethoden, welche für die 1. Stufe der Lärmaktionsplanung anzuwenden sind, nicht spürbar auswirken, denn Ampelzuschläge, Stauzuschläge und dergl. fließen in die Berechnung nicht mit ein. Dennoch soll gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger und der Fa. Hoesch geprüft werden, inwieweit bauliche Maßnahmen für die LKW, welche die Firma anfahren, zur einer Verbesserung des Verkehrsflusses führen können und eine praktisch geeignete Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellen.

Den Anregungen wird teilweise gefolgt. Nutzen und Durchführbarkeit der angeregte Maßnahme bezüglich des LKW-Verkehrs wird mit den zuständigen Stellen überprüft. Dies wird einige Zeit in Anspruch nehmen. Die Ergebnisse dieser Prüfung werden – ggf. gemeinsam mit den notwendigen Kosten-Nutzen-Analysen – in die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung eingestellt, sofern nicht vorher schon eine Umsetzung geeigneter Maßnahmen vorgenommen wird.

[...]

Hinweis: Sämtliche Seitenangaben in der Abwägung beziehen sich auf die Entwurfsfassung der Lärmaktionsplanung vom 20.10.2008, welche dem Beteiligungsverfahren zugrunde lag.



DB Services Immobilien GmbH • Deutz-Mülheimer Straße 22-24 • 50679
Köln

Stadt Kreuztal
Der Bürgermeister
Stadtplanung
Frau Kramer
Postfach 16 60
57207 Kreuztal

DB Services Immobilien GmbH
Niederlassung Köln
Deutz-Mülheimer Straße 22-24
50679 Köln
www.db.de/dbsimm

Karl-Heinz Sandkühler
Telefon 0221 141 3797
Telefax 0221 141 2244
karl-heinz.sandkuehler@bahn.de
Zeichen FRI-KÖL-11 Sa 6053

19.11.2008

Ihr Zeichen: 61.15.00-Km

Ihre Nachricht vom 22.10.08

Lärmaktionsplan der Stufe 1 für die Stadt Kreuztal

Sehr geehrte Damen und Herren,

unsererseits bestehen gegen die Aufstellung des Lärmaktionsplanes keine Bedenken, da die Lärmeinwirkung durch den Schienenverkehr in dem dargestellten Bereich wegen der relativ geringen Frequentierung ohne Bedeutung ist (siehe auch Anlage 1 zum Lärmaktionsplan).

Darüber hinaus weisen wir darauf hin, dass im Gegensatz zur Lärmvorsorge die Lärmsanierung an bestehenden Bahnstrecken gesetzlich nicht geregelt ist. Eine evtl. Lärmsanierung liegt damit nicht in der Verantwortung der Deutschen Bahn. Gegenüber der Straße, bei der bereits seit 1978 ein Lärmsanierungsprogramm besteht, gibt es für die Schiene großen Nachholbedarf. Daher hat die Bundesregierung 1998 das freiwillige Lärmsanierungsprogramm in ihrer Koalitionsvereinbarung beschlossen. Seit 1999 stellt sie hierfür jährlich Mittel in Höhe von rund 50 Millionen Euro bereit. 2006 wurde das Budget auf 76 Millionen Euro erhöht, seit Januar 2007 stehen 100 Millionen Euro zur Verfügung.

Die am stärksten belasteten Ortsdurchfahrten wurden seinerzeit in einer so genannten Dringlichkeitsliste durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung bekannt gegeben. Seit 2005 liegt das Gesamtkonzept zur Lärmsanierung vor, das die bisherige Dringlichkeitsliste und weitere sanierungsbedürftige Abschnitte mit einer Streckenlänge von insgesamt 3.400 Kilometern in 1.375 Städten und Gemeinden umfasst.

Das Lärmsanierungsprogramm kann eine erfolgreiche Bilanz aufweisen. Bisher wurden bereits rund 600 Kilometer, also mehr als 17 Prozent, der betroffenen Strecken saniert. In diesen Abschnitten errichtete die Bahn 171 Kilometer Schallschutzwände (aktiver Schallschutz) und statete 32.600 Wohnungen mit Schallschutzfenstern oder anderen Maßnahmen zum Lärmschutz aus, beispielsweise mit Schalldämmlüftern oder speziellen Isolierungen an Dächern (passiver Schallschutz).

Unabhängig hiervon werden von der DB weitere Aktivitäten zur Lärminderung an Rad und Schiene betrieben.

So hat sich die DB das Ziel gesetzt, bundesweit den Schienenverkehrslärm ausgehend vom Jahr 2000 bis 2020 zu halbieren. Das Ziel entspricht einer flächendeckenden Reduktion des Lärms um 10 dB(A).

Dieses Ziel ^{*Bild 1} kann nur mit einer Kombination von Maßnahmen erreicht werden:

- Fortsetzung des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes und der Lärmvorsorge
- Vollständige Umrüstung der Güterwagenflotte auf die Verbundstoffsohle ^{*Bild 2 und 3}

Um mittelfristig über weitere Lösungsmöglichkeiten der Lärminderungen zu verfügen, hat die Bahn folgende Projekte initiiert:

- Weitergehende technische Maßnahmen an Fahrzeugen und Fahrweg: Erforschung und Entwicklung neuer Technologien zur Lärminderung (Projekt „Leiser Zug auf realem Gleis – LZarG) ^{*Bild 4 und 5}
- Erprobung innovativer technischer Maßnahmen zur Lärminderung vor Ort.

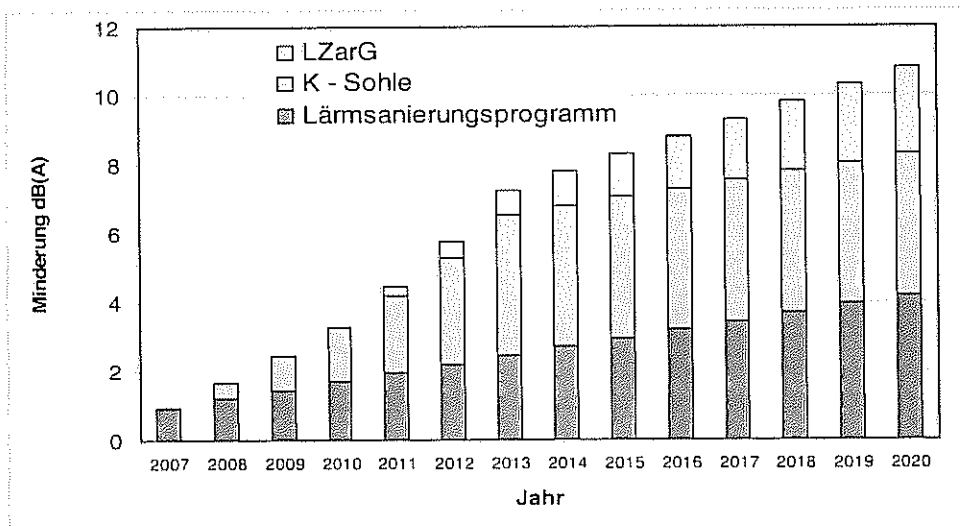
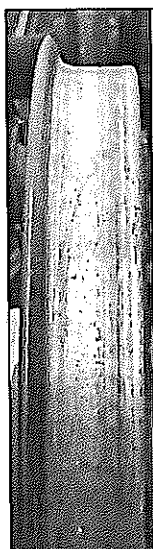


Bild 1: Lärminderung mit dem Ziel der Halbierung des Schienenverkehrslärms bis 2020



- Hauptquelle des Schienenverkehrslärms ist das Rollgeräusch, das an der Kontaktstelle Rad-Schiene entsteht. Je glatter Rad und Schiene, desto geringer das Rollgeräusch.
- Die Bremsen von Güterwagen bremsen auf der Lauffläche des Rades. Diese wird durch die eingesetzten Graugussbremsen aufgeraut
- Bei Personenzügen dagegen kommen Scheibenbremsen zum Einsatz, die nicht auf die Lauffläche des Rads wirken
- Das Augenmerk der Bahn richtet sich deshalb darauf, den Lärm des Güterverkehrs durch Maßnahmen an der Quelle zu reduzieren, vor allem auch weil der Güterverkehr in den Nachtstunden dominiert.

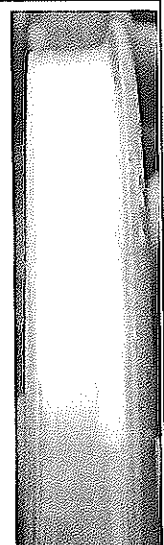


Bild 2 und 3: Maßnahmen am Fahrzeug: Eine Umrüstung auf die K-Sohle senkt das Rollgeräusch deutlich. Sie ist der schnellste Weg zu einer leisen Bahn. Hier geht es nicht, wie oft fälschlicherweise vermutet, primär um die Reduktion der Bremsgeräusche, sondern um das Verhindern der Aufrauung des Rades durch den Bremsvorgang. Ein glattes Rad führt zur erheblichen Reduzierung des Rollgeräusches.



- Durch den Einsatz von Bremssohlen aus Verbundstoffen bleibt die glatte Oberfläche am Rad erhalten. Der Vorbeifahrpegel wird um bis zu 10 dB(A) abgesenkt.
- Derzeit sind europaweit ca 600.000 umzurüstende Güterwagen unterwegs. Ca 135.000 Güterwagen davon werden von nationalen Betreibern eingesetzt. Railion betreibt davon ca. 80.000.
- Bei Neufahrzeugen setzt Railion bereits seit 2001 die Verbundstoffsohle ein. Über 3.300 DB-Wagen mit dieser Technik sind in Betrieb.
- Der Ersatz der Grauguss- durch Verbundstoffsohlen erfordert einen Umbau des Bremssystems. Die Kosten von durchschnittlich 4.500,- € pro Wagen sind wirtschaftlich für die Güterwagenbetreiber nicht darstellbar.

- Im Forschungsprojekt „Leiser Zug auf realem Gleis“ (LZarG) sollen neue Maßnahmen entwickelt werden, die ab 2011 zur Verfügung stehen
- Das Ziel ist die Entwicklung von Komponenten, die zusätzlich zur Verbundstoffbremssohle in das System integriert werden können
- Es sollen Maßnahmen entwickelt werden, die schnell betriebstauglich einsetzbar sind
- Das Projekt wird vom BMWi gefördert. Die DB AG hat die Projektleitung übernommen. Die Kompetenz des gesamten Sektors ist gebündelt:



Bild 4: Das Verbundprojekt „Leiser Zug auf realem Gleis“ soll eine weitere Schallminderung ermöglichen.

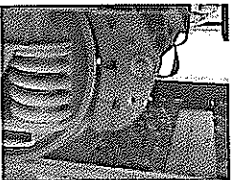
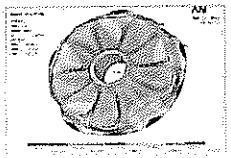
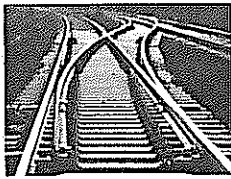
	<p>Optimierter Rad/Schiene-Kontakt mit schwingungsarmen Drehgestell:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Optimierung der Güterwagenbremstechnik, um Aufrauungen zu verhindern ■ Keine höheren Kosten – In die Instandhaltungsstrategie passend
	<p>Radschwingung und Abstrahlung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Akustische Gesamtoptimierung von Radsätzen ■ Entwicklung von Radabdeckungen und Absorbern, insbesondere für Güterfahrzeuge
	<p>Akustische Optimierung der Schiene und Schwelle:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Weiterentwicklung der Schienenstegbedämpfung ■ Verminderung der Lärmstehung zwischen Schiene und Schwelle durch akustisch verbesserte Lagerung

Bild 5: In drei Schwerpunktbereichen wird im Projekt „LzarG“ die Entwicklung vorangetrieben.

Die im Lärmsanierungsprogramm aufgeführten Lärmschutzmaßnahmen werden im Wesentlichen durch den Bund finanziert. Hierbei handelt es sich überwiegend um die Errichtung von Lärmschutzwänden und den Einbau von Schallschutzfenstern. Für Maßnahmen an Fahrzeugen und weiterer innovativer Modellprojekte konnten die Haushaltsmittel aufgrund der bestehenden Förderrichtlinie zur Lärmsanierung bisher nicht genutzt werden.

Um unser Ziel zu erreichen und die hierzu notwendigen Konzepte umzusetzen, bedarf es der Öffnung des Lärmsanierungsprogramms der Bundesregierung auch für innovative Modellprojekte und einer Anpassung der entsprechenden Förderrichtlinie des Bundes für die Lärmsanierung.

Auf Initiative des Landes Rheinland-Pfalz hat der Bundesrat im Dezember 2006 einstimmig eine Entschließung gefasst, die den Bund auffordert, entschlossen gegen den Schienenverkehrslärm, insbesondere bei vorhandenen Strecken, vorzugehen. Ein wesentlicher Inhalt dieser Entschließung ist die Öffnung des Lärmsanierungsprogramms des Bundes für innovative Modellprojekte. Das am 02.02.2007 von Bundesverkehrsminister Tiefensee verkündete nationale Verkehrslärmschutzpaket greift diese Forderung des Bundesrates auf. Näheres können Sie der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) entnehmen – <http://www.bmvbs.de/Verkehr/Schiene/Laermschutz> (...).

Die Aufstellung des Lärmaktionsplanes dient dem gesellschaftlichen Ziel, den Umgebungslärm zu senken – u.a. auch die Lärmemissionen der Bahn zu reduzieren und so die Akzeptanz des Schienenverkehrs zu sichern. Im Rahmen ihrer Planungshoheit zur Flächennutzungs- und Bauleitplanung werden sie sicherlich die Möglichkeit des vorbeugenden Lärmschutzes nutzen und somit einen wesentlichen Beitrag für dieses Ziel leisten.

Planungen zur Lärminderung erfolgen auf Basis der Verkehrslärmverordnung (16BImSchV). Diese regelt die Anwendung des sogenannten Schienenbonus („Korrektur um -5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringen Störwirkung des Schienenverkehrs“ gegenüber des Straßenverkehrs.) Die Anwendung dieser Regelung im Berechnungsverfahren für Lärmschutzmaßnahmen verringert den Handlungsbedarf erheblich. Die Lärmkarten enthalten diesen Schienenbonus nicht und zeigen demzufolge gegenüber der 16BImSchV um 5 dB(A) erhöhte Immissionen an.

Unabhängig von all dem Dargelegten möchten wir noch auf die von der DB Netz AG praktizierten Maßnahmen zur Instandhaltung des Fahrweges hinweisen. Hierbei wird auch der Zustand der Schienenfahrflächen auf Riffeln, Wellen und anderen Abnutzungserscheinungen in belastungsabhängig festgelegten Zeitabständen durch Messfahrzeuge und Inaugenscheinnahme mehrmals jährlich kontrolliert. Bei Abweichungen von festgelegten Verschleißwerten werden Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt, die auch zur Lärminderung beitragen.

Wir würden uns freuen, wenn wir zum Thema Lärmschutz gemeinsam mit der Politik alsbald weitere Maßnahmen umsetzen könnten, um unser anspruchsvolles Ziel, die Halbierung des Schienenverkehrslärms bis 2020, zu erreichen.

Bei evtl. Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
DB Services Immobilien GmbH

i.V. 
Bonner

i.A. 
Sandkühler

Abwägung der zur Lärmaktionsplanung vorgebrachten Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung

[...]

17.) Stellungnahme der DB Mobility Networks Logistics – 19.11.2008

Abwägung, Abwägungsergebnis:

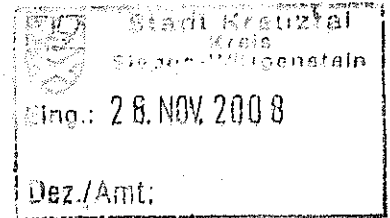
Die Hinweise der Deutschen Bahn auf ihre Aktivitäten zum Schallschutz und die gesetzlichen Regelungen werden zur Kenntnis genommen.

[...]

Hinweis: Sämtliche Seitenangaben in der Abwägung beziehen sich auf die Entwurfsfassung der Lärmaktionsplanung vom 20.10.2008, welche dem Beteiligungsverfahren zugrunde lag.



Bezirksregierung Arnsberg



Bezirksregierung Arnsberg • Postfach • 59817 Arnsberg
Der Bürgermeister
Stadt Kreuztal
- Stadtplanung -
Siegener Straße 5
57207 Kreuztal

Dienstgebäude
Seibertzstrasse 1
Auskunft erteilt
techAng. Kersting
Telefon
0293 1/82-2652
Telefax
0293 1/82-40407
E-Mail
markus.kersting@bra.nrw.de
Mein Zeichen (bitte stets angeben)
25.1.111.10.1
Datum
24. November 2008

Lärmaktionsplanung der Stufe 1 für die Stadt Kreuztal Stellungnahme aus verkehrstechnischer Sicht

Ihr Schreiben vom 22.10.2008

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den Fragestellungen (Fragen 1. – 6.) in Ihrem Anschreiben ist aus verkehrstechnischer Sicht grundsätzlich folgendes zu sagen:

Zur Frage 1.) nach einer Geschwindigkeitsreduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h zur Nachtzeit, muss zunächst einmal die vorhandenen Lärmbelastungen mit $V_{zul} = 70$ km/h errechnet und gebäudebezogen mit den zulässigen Grenzwerten gegenübergestellt werden. Je nach Funktion des Gebäudes sind dann die Lärmgrenzwertüberschreitungen zu ermitteln. Danach kann die lärmtechnische Berechnung mit der „neuen“ zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wiederholt werden. Entscheidend dabei ist die Frage ob mit dieser Reduzierung der Geschwindigkeit der vorgegebene Grenzwert bei Überschreitung dann eingehalten werden kann und ob die Differenz des Lärmpegels größer/ gleich 3 dB (A) beträgt. Denn bei dieser Größenordnung liegt der Bereich, der für das menschliche Ohr überhaupt noch wahrnehmbare ist. Alles was darunter liegt kann vom menschlichen Gehör in der Regel nicht mehr wahr genommen werden.

1/2

Erfahrungsgemäß eignen sich Geschwindigkeitsbegrenzungen nur sehr selten für eine erforderliche und nachhaltige Lärmreduzierung. In der Regel zieht eine solche Maßnahme auch stringente Geschwindigkeitskontrollen zur Nachtzeit nach sich.

Wesentlich besser und nachhaltiger eignen sind hier in erster Linie aktive (z.B. Lärmschutzwand, Lärmschutzwall etc.), gefolgt von passiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzfester) .

Die Fragen 2. bis 6. bedürfen einer konkreten Planung unter Berücksichtigung aller wichtigen Randbedingungen und Details die ich ohne entsprechendes Planungsmaterial und Informationen von hier aus nicht abschließend beurteilen kann.

So kann die Reduzierung der Linksabbiegemöglichkeiten bei einzelnen Punkten einer Straße durchaus sehr sinnvoll sein, um den Verkehr auf der durchgehenden Straße zu homogenisieren bzw. zu verflüssigen. Wo Punkt genau dies sinnvoll ist, vermag ich von hier allerdings nicht abschließend zu beurteilen.

Das gleiche gilt auch für die Wiedereinführung von Busbuchten und den Ausbau vorhandener Radwege. Grundsätzlich kann ich hierzu sagen das Busbuchten aus Verkehrssicherheitsgründen nur noch dort geplant oder gebaut werden sollten, wo sich dies aufgrund der Funktion der Haltestelle ergibt und sinnvoll ist. Sinnvoll kann eine Busbucht z.B an Bushaltestellen sein, wo Busse lange Standzeiten haben. Auch das ist aber im Einzelfall zu prüfen.

Der Ausbau von Radverkehrsnetzen ist von mir aus grundsätzlich zu begrüßen. Aber auch hier bedarf es einer detaillierten Planung.

In diesem Zusammenhang verweise ich auf die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAST 2006“. Hier sind alle wesentlichen Entwurfsэлеmente mit den Einsatzgrenzen, Randbedingungen etc. aufgeführt.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.


(Markus Kersting)

Abwägung der zur Lärmaktionsplanung vorgebrachten Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung

[...]

18.) Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg – 24.11.2008

Abwägung, Abwägungsergebnis:

Die Hinweise der Bezirksregierung Arnsberg werden zur Kenntnis genommen.

[...]

Hinweis: Sämtliche Seitenangaben in der Abwägung beziehen sich auf die Entwurfsfassung der Lärmaktionsplanung vom 20.10.2008, welche dem Beteiligungsverfahren zugrunde lag.

Von: "Poltz, Wolfgang, Dr." <poltz@biologie.uni-siegen.de>
An: <P_Kramer@Kreuztal.de>
Datum: 19.11.2008 13:50:30
Betreff: Lärmaktionsplan Stadt Kreuztal

Sehr geehrte Frau Kramer,

anliegend die Stellungnahme des NABU zum Lärmaktionsplan. Leider war die PDF-Seite der Stadt Kreuztal nicht zu öffnen. Wenn sich daraus noch weitere Punkte ergeben, behalten wir uns eine Erweiterung der Stellungnahme vor.

Mit freundlichen Grüßen,

Wolfgang Poltz

Dr. Wolfgang Poltz

Universität Siegen

FB 8, Chemie/Biologie

Biologie und ihre Didaktik

<http://www.uni-siegen.de/fb8/biologie/mitarbeiter/poltz/index.html?lang=de>

Tel. +49 (0)271 740 4166

Fax. +49 (0)271 740 4182

CC: <matthias.mennekes@online.de>, <helga.dueben@debitel.net>, <LB.Naturschutz@t-online.de>, <ulrich.banken@gmx.de>

NABU Naturschutzbund Deutschland



Kreisverband Siegen-Wittgenstein e. V., Kölner Straße 11, 57072 Siegen
Dr. Wolfgang Poltz, Stellungnahmen nach BNatSchG und WHG, Königsberger Str. 20, D-57223 Kreuztal, ☎ 02732-6565

den 19. November 2008

Naturschutzbund Deutschland, Kölner Str. 11, 57072 Siegen

An die
Stadt Kreuztal,
z. Hdn Frau Kramer,
Siegener Str. 5

57223 Kreuztal

Betr.: 61.15.00-Km, 22. 10. 08

Sehr geehrte Frau Kramer,

leider konnte ich die Datei mit dem aufgestellten Lärmplan der Stadt Kreuztal nicht öffnen, mein Rechner meldete „Datei beschädigt“.

Nach der Lärmkarte NRW möchte ich folgende Stellungnahme abgeben:

Situation

Die Lärmquellen für eine zu starke Belastung liegen zuerst in der Hüttentalstraße, zum Teil auch an der B 62 von Kreuztal nach Hilchenbach. Dabei waren die Messungen offensichtlich nur in direkter Umgebung der Straßen durchgeführt worden. Der Lärm der HTS trägt erheblich weiter.

Besonders belastet ist der Stadtteil Buschhütten. Seitdem Kyrill den Wald zwischen dem Bereich Bottenbach und Geisweid fast vollständig umgeworfen hat, sind Königsberger Straße und Gerhardt-Hauptmann-Weg von Geisweid her erheblich stärker belastet. Im übrigen Bereich von Buschhütten verringern die Lärmschutzwälle bzw. -wände den Schall etwas, auch, weil die HTS so praktisch in einem Graben verläuft.

An der B62 ist ebenfalls eine erhebliche Lärmbelastung festzustellen, die aber nicht wesentlich über die erste Häuserreihe weitergetragen wird. Hier machen sich auch die täglichen Staus in den Verkehrsstoßzeiten bemerkbar.

Maßnahmen

Generell kann man feststellen, dass das Verkehrsaufkommen zu hoch ist. Auch im Zusammenhang mit ihren Klimazielen ist hier die Bundesregierung gefragt, die auf eine Verringerung der Zulassungszahlen für Kraftfahrzeuge und eine Verstärkung des öffentlichen Personen- und Gütertransport hinarbeiten muss. Nur so können die Klimaziele erreicht werden.

Regional ist nur für die B62 etwas zu erreichen. Zum Beispiel ist schon vorgeschlagen worden, die Möglichkeiten für das Linksabbiegen zu verringern, um den Verkehr flüssiger zu gestalten. Dass dies bisher immer noch nicht durchgeführt wurde, lässt sich nur mit einem verkehrspolitischen Zweck erklären: Die Stadt Kreuztal hat sich für eine andere Lösung entschieden und muss die Anlieger der B62 deshalb noch so lange unzufrieden halten.

Durch die Hanglagen der Wohnbebauung in Buschhütten ist es kaum möglich, durch Lärmschutzmaßnahmen eine Verbesserung zu erreichen.

Zum Bau der Ortsumgehung im Zusammenhang mit der Ferndorf – Eder – Lahn – Straße (FELS)

Der Rat der Stadt Kreuztal hat sich dafür entschieden, den Bau der FELS mit einer Abfahrt zur jetzigen B62 im Gewerbegebiet Ferndorf voranzutreiben. Die Auswirkungen auf die Lärmbelastung kann man abschätzen:

Der Güterverkehr bekommt durch diese Straße eine mautfreie Verbindung in Richtung Bad Hersfeld und weiter nach Thüringen und Sachsen. Dadurch wird der Güterverkehr weiträumig auf diese Trasse gezogen. Die Lärmquellen werden dadurch in erheblichem Maß zunehmen.

1. Auswirkungen auf den Ortsteil Buschhütten: Durch das dreistöckige Anschlussbauwerk an der HTS wird der Kernbereich von Buschhütten einschließlich der Bereiche Langenau, Liesewald und Mühlberg erheblich stärker mit Lärm belastet. Wegen der hohen Lage der Bauwerke ist die Belastung hier nur geringfügig durch Lärmschutzmaßnahmen aufzufangen. Ähnlich ist es mit der Steigungsstrecke durch das Mattenbachtal. Sie wird vor Allem den gesamten Bereich Mühlberg betreffen.

2. Auswirkungen des Verkehrs auf der geplanten B62 neu auf das Ferndorftal: Die Abfahrt ins Ferndorftal hat ein erhebliches Gefälle, welches ausreichende Lärmschutzmaßnahmen unmöglich macht. Im Gegensatz zu der jetzigen Lärmbelastung, die nur die erste Häuserreihe betrifft, wird der Schall in Zukunft den gesamten Hang zum Kindelsberg und zur Martinshardt betreffen. Außerdem liegen Teile von Kredenbach direkt in der Richtung der abfallenden Straße, so dass sie besonders stark betroffen sein würden.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Poltz

Abwägung der zur Lärmaktionsplanung vorgebrachten Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung

[...]

19.) Stellungnahme des NABU – 19.11.2008

Abwägung, Abwägungsergebnis:

Hier wird offenkundig die B 508 mit der B 62 verwechselt, und die Rolle der Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung wird verkannt. Der Entwurf zum Lärmaktionsplan lag nicht vor. (Dem Landesbüro der Naturschutzverbände war die Planung übersandt worden; auf Wunsch wären weitere Exemplare nachgesandt worden.)

Maßnahmen:

Es soll gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit ein Linksabbiegeverbot bzw. Linksabbiege- oder -aufstellspuren jeweils in Teilen der B 508 eine wirkungsvolle Maßnahme im Sinne der Lärminderungsplanung darstellen und an welchen Stellen dies ggf. machbar bzw. von Vorteil wäre.

In der Lärmaktionsplanung geht es in erster Linie um eine Verbesserung der Lärmsituation im Bereich der Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung. Ein absoluter Lärmschutz ist nicht möglich und im Sinne der Lärmaktionsplanung auch nicht zwingend erforderlich.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird lediglich die Südumgehung als wirkungsvolle Maßnahme gesehen. Über die FELS ist in diesem Zusammenhang nicht zu befinden. Anregungen dazu müssen ggf. im Rahmen eines entsprechenden Planfeststellungsverfahrens vorgebracht werden, welches Baurecht zum Ziel hat. Die Lärmaktionsplanung ist hierfür nicht geeignet.

Den Anregungen wird zum Teil gefolgt.

Hinweis: Sämtliche Seitenangaben in der Abwägung beziehen sich auf die Entwurfsfassung der Lärmaktionsplanung vom 20.10.2008, welche dem Beteiligungsverfahren zugrunde lag.

Bekanntmachung der Stadt Kreuztal

Der Rat der Stadt Kreuztal hat in seiner Sitzung am 18. 12. 2008 im Verfahren gemäß § 47 d Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) zur Aufstellung der

Lärmaktionsplanung der Stufe 1 für die Stadt Kreuztal

die im Aufstellungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen abgewogen und den Entwurf zur Lärmaktionsplanung als Konzept im Sinne des § 1 Abs 6 Nr. 11 des Baugesetzbuches (BauGB) beschlossen. Das Konzept ist bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen und auch ansonsten der politischen Arbeit und dem Verwaltungshandeln zu Grunde zu legen.

Der Entwurf der Lärmaktionsplanung lag vom 27. 10. 2008 bis zum 21. 11. 2008 öffentlich aus. Die Planung war erforderlich, um in Erfüllung der EU-Umgebungslärmrichtlinie und der darauf fußenden nationalen Gesetzgebung auf der Basis einer Kartierung der gegebenen Lärmsituation Lärmprobleme und negative Lärmauswirkungen sichtbar zu machen und zu regeln, und zwar generell für 1.) Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. Kfz/a, 2.) Hauptbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen/a, 3.) Großflughäfen, 4.) Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern. Für die Stadt Kreuztal war eine Planung in der 1. Stufe nur für die o. g. Hauptverkehrsstraßen erforderlich. Untersucht wurden die B 54, die B 508 und die L 908. Auf Festlegungen zum Schutz „Ruhiger Gebiete“ wurde verzichtet. Die beschlossenen Maßnahmen beziehen sich auf die B 54 in Kreuztal und Eichen und auf die B 508 in Kreuztal, Ferndorf und Kredenbach, und zwar in erster Linie auf Straßenbaumaßnahmen in diesem Zusammenhang (HTS-Abfahrt Eichen, Südumgehung Kreuztal), auf passiven Schallschutz und auf eine Verstärkung des Verkehrsflusses.

Die Lärmaktionsplanung wird von jetzt an während der Dienststunden in Zimmer 206 des Rathauses der Stadt Kreuztal, Siegener Straße 5, 57223 Kreuztal, zu jedermanns Einsicht bereit gehalten. Über den Inhalt wird bei Bedarf Auskunft erteilt. Im Laufe des Januar 2009 wird die Lärmaktionsplanung auch auf der Homepage der Stadt Kreuztal (www.Kreuztal.de) zur Verfügung stehen. Dort können nähere Einzelheiten zu Inhalten und Verfahren abgerufen werden wie z. B. die Ergebnisse der Lärmkartierung gemäß § 47 c BImSchG, der Verlauf des Aufstellungsverfahrens, die eingegangenen Stellungnahmen und die Abwägungsergebnisse dazu sowie eine Maßnahmenliste mit Erläuterungen.

Kreuztal, 22. 12. 2008

Der Bürgermeister
gez. Biermann

Ausschnitt

aus der

Siegener Zeitung / Westfalenpost
Westfälischen Rundschau

Nr. 300 vom 24. 12. 2008

Bekanntmachungen

Bekanntmachung der Stadt Kreuztal

Der Rat der Stadt Kreuztal hat in seiner Sitzung am 18.12.2008 im Verfahren gemäß § 47 d Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) zur Aufstellung der

Lärmaktionsplanung der Stufe 1 für die Stadt Kreuztal

die im Aufstellungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen abgewogen und den Entwurf zur Lärmaktionsplanung als Konzept im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 des Baugesetzbuches (BauGB) beschlossen. Das Konzept ist bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen und auch ansonsten der politischen Arbeit und dem Verwaltungshandeln zu Grunde zu legen.

Der Entwurf der Lärmaktionsplanung lag vom 27.10.2008 bis zum 21.11.2008 öffentlich aus. Die Planung war erforderlich, um in Erfüllung der EU-Umgebungslärmrichtlinie und der darauf fußenden nationalen Gesetzgebung auf der Basis einer Kartierung der gegebenen Lärmsituation Lärmprobleme und negative Lärmauswirkungen sichtbar zu machen und zu regeln, und zwar generell für 1.) Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. Kfz/a, 2.) Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen/a, 3.) Großflughäfen, 4.) Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern. Für die Stadt Kreuztal war eine Planung in der 1. Stufe nur für die o.g. Hauptverkehrsstraßen erforderlich. Untersucht wurden die B 54, die B 508 und die L 908. Auf Festlegungen zum Schutz „Ruhiger Gebiete“ wurde verzichtet. Die beschlossenen Maßnahmen beziehen sich auf die B 54 in Kreuztal und Eichen und auf die B 508 in Kreuztal, Ferndorf und Kredenbach, und zwar in erster Linie auf Straßenbaumaßnahmen in diesem Zusammenhang (HTS-Abfahrt Eichen, Südumgehung Kreuztal), auf passiven Schallschutz und auf eine Verstärkung des Verkehrsflusses.

Die Lärmaktionsplanung wird von jetzt an während der Dienststunden in Zimmer 206 des Rathauses der Stadt Kreuztal, Siegener Straße 5, 57223 Kreuztal, zu jedermanns Einsicht bereit gehalten. Über den Inhalt wird bei Bedarf Auskunft erteilt. Im Laufe des Januar 2009 wird die Lärmaktionsplanung auch auf der Homepage der Stadt Kreuztal (www.Kreuztal.de) zur Verfügung stehen. Dort können nähere Einzelheiten zu Inhalten und Verfahren abgerufen werden wie z. B. die Ergebnisse der Lärmkartierung gemäß § 47 c BImSchG, der Verlauf des Aufstellungsverfahrens, die eingegangenen Stellungnahmen und die Abwägungsergebnisse dazu sowie eine Maßnahmenliste mit Erläuterungen.

Kreuztal, 22.12.2008

Der Bürgermeister

gez. Biermann

Ausschnitt

aus der

~~Siegener Zeitung / Westfalenspost~~
Westfälischen Rundschau

Nr. 301 vom 24.12.2008

Bekanntmachungen

Bekanntmachung der Stadt Kreuztal

Der Rat der Stadt Kreuztal hat in seiner Sitzung am 18.12.2008 im Verfahren gemäß § 47 d Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) zur Aufstellung der

Lärmaktionsplanung der Stufe 1 für die Stadt Kreuztal

die im Aufstellungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen abgewogen und den Entwurf zur Lärmaktionsplanung als Konzept im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 des Baugesetzbuches (BauGB) beschlossen. Das Konzept ist bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen und auch ansonsten der politischen Arbeit und dem Verwaltungshandeln zu Grunde zu legen.

Der Entwurf der Lärmaktionsplanung lag vom 27.10.2008 bis zum 21.11.2008 öffentlich aus. Die Planung war erforderlich, um in Erfüllung der EU-Umgebungslärmrichtlinie und der darauf fußenden nationalen Gesetzgebung auf der Basis einer Kartierung der gegebenen Lärmsituation Lärmprobleme und negative Lärmauswirkungen sichtbar zu machen und zu regeln, und zwar generell für 1.) Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. Kfz/a, 2.) Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen/a, 3.) Großflughäfen, 4.) Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern. Für die Stadt Kreuztal war eine Planung in der 1. Stufe nur für die o.g. Hauptverkehrsstraßen erforderlich. Untersucht wurden die B 54, die B 508 und die L 908. Auf Festlegungen zum Schutz „Ruhiger Gebiete“ wurde verzichtet. Die beschlossenen Maßnahmen beziehen sich auf die B 54 in Kreuztal und Eichen und auf die B 508 in Kreuztal, Ferndorf und Kredenbach, und zwar in erster Linie auf Straßenbaumaßnahmen in diesem Zusammenhang (HTS-Abfahrt Eichen, Südumgehung Kreuztal), auf passiven Schallschutz und auf eine Verstärkung des Verkehrsflusses.

Die Lärmaktionsplanung wird von jetzt an während der Dienststunden in Zimmer 206 des Rathauses der Stadt Kreuztal, Siegener Straße 5, 57223 Kreuztal, zu jedermanns Einsicht bereit gehalten. Über den Inhalt wird bei Bedarf Auskunft erteilt. Im Laufe des Januar 2009 wird die Lärmaktionsplanung auch auf der Homepage der Stadt Kreuztal (www.Kreuztal.de) zur Verfügung stehen. Dort können nähere Einzelheiten zu Inhalten und Verfahren abgerufen werden wie z. B. die Ergebnisse der Lärmkartierung gemäß § 47 c BImSchG, der Verlauf des Aufstellungsverfahrens, die eingegangenen Stellungnahmen und die Abwägungsergebnisse dazu sowie eine Maßnahmenliste mit Erläuterungen.

Kreuztal, 22.12.2008

Der Bürgermeister

gez. Biermann

Ausschnitt

aus der

~~Siegener Zeitung~~ / Westfalenpost
Westfälischen Rundschau

Nr. 301 vom 24.12.2008

Der Bürgermeister

Stadt Kreuztal, Postfach 1660, 57207 Kreuztal

«Name1»
«Name2»
«Straße»
«PLZ» «Ort»

- Verteiler siehe Anlage -
[aus Gründen des Datenschutzes nicht veröffentlicht]

Stadtplanung

Rathaus, Siegener Str. 5

Kontakt: Frau Kramer
Zimmer: 206

Tel.: 02732/51-229
Fax: 02732/27910-229
E-Mail: P_Kramer@Kreuztal.de

Ihr Datum und Zeichen

Mein Zeichen
61.15.00-Km

Datum
27.02.2009
Z.P. 02.03.2009

Lärmaktionsplanung der Stufe 1 für die Stadt Kreuztal

Information über die Abwägungsergebnisse

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Entwurf der Lärmaktionsplanung lag vom 27.10.2008 bis zum 21.11.2008 zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden im Rathaus der Stadt Kreuztal öffentlich aus (Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Ziffer 7 des Runderlasses des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz zur Lärmaktionsplanung vom 07.02.2008). Parallel dazu erfolgte die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im Sinne von Ziffer 9 des Lärmaktionsplanungserlasses. In beiden Beteiligungsverfahren wurden Stellungnahmen vorgetragen, welche vom Rat der Stadt Kreuztal im Abwägungsprozess zur Lärmaktionsplanung angemessen berücksichtigt werden mussten.

In seiner Sitzung am 18.12.2008 fasste der Rat der Stadt Kreuztal den Beschluss über die Abwägung der fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen. In gleicher Sitzung beschloss der Rat die Lärmaktionsplanung der Stufe 1 für die Stadt Kreuztal als Konzept im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch (BauGB), welches bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen ist und auch ansonsten der politischen Arbeit und dem Verwaltungshandeln zu Grunde zu legen ist. Inhaltlich wurde die Planung dahingehend ergänzt, dass eine bessere Bedienung der Bahnhaltunkte Eichen und Littfeld als weitere Maßnahme geprüft werden soll.

Das Ergebnis der Abwägung Ihrer Stellungnahme können Sie der Anlage entnehmen. Näheres zu Planung und Abwägung finden Sie im Internet. Die Lärmaktionsplanung kann auf der Homepage der Stadt Kreuztal (www.kreuztal.de) eingesehen werden.

Ich danke Ihnen für Ihren Beitrag zur Planung und verbleibe

mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Anlage

gez. Kramer

Kramer