



**LINDLAR**  
traditionell  
jung

**Gemeinde Lindlar**

**Lärmaktionsplan 4. Runde**

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Allgemeine Angaben</b> .....	Seite 3
1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde	
1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen	
1.3 Rechtlicher Hintergrund	
1.4 Geltende Lärmgrenzwerte	
<b>2. Bewertung der Ist-Situation</b> .....	Seite 6
2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	
2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind	
2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen	
<b>3. Maßnahmenplanung</b> .....	Seite 8
3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	
3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	
3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	
3.4 Schutz ruhiger Gebiete	
3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert	
<b>4. Mitwirkung der Öffentlichkeit</b> .....	Seite 9
4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung	
4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit	
4.3 Dokumentation der öffentlichen Bekanntmachung	
4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit	
<b>5. Evaluierung des Lärmaktionsplans</b> .....	Seite 11
<b>6. Inkrafttreten des Aktionsplans</b> .....	Seite 11

## 1 Allgemeine Angaben

## 1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Die Lärmaktionsplanung in der Gemeinde Lindlar wird durch die Gemeindeverwaltung der Gemeinde durchgeführt. Die Planung ist dem Fachbereich Bauen, Planen, Umwelt- und Denkmalschutz zugeordnet.

Name der Gemeinde	Lindlar
Amtlicher Gemeindeschlüssel	05 3 74 020
Name der Behörde	Gemeinde Lindlar
Straße	Borromäusstraße
Hausnummer	1
PLZ:	51789
Ort:	Lindlar
E-Mail	info@lindlar.de
Internet-Adresse	www.lindlar.de

Die für die Lärmaktionsplanung zu Grunde gelegten strategischen Lärmkarten werden durch das LANUV erstellt.

Der Lärmaktionsplan befasst sich nach §47 BImSchG mit Lärm in Ballungsräumen, an Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und mit Gewerbelärm. Die Untersuchung von Gewerbelärm wird auf Ballungsräume beschränkt.

Die Gemeinde Lindlar hat weniger als 100.000 Einwohner\*innen mit weniger als 1.000 EW/km<sup>2</sup>, womit sie nicht zu den Ballungsräumen gezählt wird.

Weiter ist sie nicht von Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen betroffen. Die Lärmaktionsplanung der Gemeinde wird sich somit nur mit Hauptverkehrsstraßen befassen.

Als Hauptverkehrsstraßen gelten hierbei Bundes- und Landesstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von >3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr.

## 1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird und ggf. anderen Lärmquellen.

Die Gemeinde Lindlar hat zum Stichtag 06.03.2024 22.106 Einwohner\*innen und setzt sich aus einem Hauptort, fünf Kirchdörfern und verstreuten Nebensiedlungen zusammen. Sie liegt im Oberbergischen Land und ist ländlich geprägt. Ein Industriegebiet liegt angrenzend an der Nebensiedlung Fenke. Die Zufahrt erfolgt größten Teils über den Autobahnzubringer Engelskirchen. Ebenfalls über den Autobahnzubringer Engelkirchen sind das Entsorgungszentrum Leppe mit Metabolon, nahe der Ortschaft Remshagen und ein kleineres Industriegebiet mit Stahl verarbeitenden Betriebe in der Ortschaft Kaiserau zu erreichen. Nahe dem Hauptort Lindlar befinden sich zwei Steinbrüche sowie Stein verarbeitende Betriebe.

Durch den Hauptort führt die L299 als Hupterschließungsstraße, eine weitere viel befahrene Verbindungsstraße ist die Borromäusstraße die im weiteren Verlauf zur Bismarckstraße wird.

Das Kirchdorf Frielingsdorf erreicht man aus Wipperfürth über die L 302 welche auf die L 97 trifft, die in östliche Richtung nach Hartegasse führt und in südöstlicher Richtung nach Kaiserau. Die beiden kommunalen Straßen „Corneliusstraße“ und „Jan-Wellem-Straße“ führen in Richtung Scheel.

Durch das Kirchdorf Hartegasse führt die L 284 welche eine Verbindung nach Wipperfürth darstellt, aber auch als Zubringer in Richtung Untereschbach genutzt wird. Ebenso lassen sich der Hauptort Lindlar und das Kirschdorf Linde erreichen.

Das östlich in Lindlar gelegene Dorf Schmitzhöhe wird von der K 24 durchquert, einer beliebten Verbindungsstraße nach Immekeppel oder weiter zum Autobahnzubringer nach Untereschbach.

Südöstlich liegt die Ortschaft Hohkeppel. Hier erreicht man über die L 84 und die K 37 Vilkerath, Overath und Rösrath.

Die Kirchdörfer und Ortschaften liegen demnach alle an wichtigen Verkehrsstrecken und sind dem entsprechend auch einer Verkehrsbelastung ausgesetzt.

### **1.3 Rechtlicher Hintergrund**

Die rechtlichen Grundlagen zur Lärmaktionsplanung in Deutschland sind im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) verankert, welches dem Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen, insbesondere Lärm, dient. Dabei bildet die EU-Umgebungslärmrichtlinie eine zentrale Grundlage für die nationale Gesetzgebung. Gemäß § 47 BImSchG sind Kommunen dazu verpflichtet, Lärmaktionspläne zu erstellen, wenn bestimmte Lärmgrenzwerte überschritten werden. Die konkreten Vorgaben, insbesondere zu Lärmkartierung und Lärmaktionsplänen, sind in der 34. BImSchV festgelegt, die ihrerseits die Umgebungslärmrichtlinie umsetzt.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG legt einen Rahmen für die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm in Mitgliedstaaten fest. Sie schreibt vor, dass Lärmkarten erstellt und Maßnahmenpläne entwickelt werden, um die Auswirkungen von Umgebungslärm zu mindern. Die Lärmaktionspläne müssen dabei den Richtlinienvorgaben entsprechen und eine effektive Lärminderung gewährleisten.

Die Einbindung der Öffentlichkeit sowie die regelmäßige Überprüfung und Aktualisierung der Lärmaktionspläne sind sowohl im nationalen Recht als auch in der Umgebungslärmrichtlinie verankert. Durch diese Verknüpfung von nationalen und europäischen Vorschriften soll eine einheitliche Herangehensweise und Zusammenarbeit gewährleistet werden, um lärmbedingte Umweltauswirkungen in Europa zu minimieren.

### **1.4 Geltende Lärmgrenzwerte**

Die Lärmkarten werden nach dem NOSSOS-EU Verfahren berechnet, über die BEB Methode können auf Grundlage der Lärmkarten Betroffenzahlen geschätzt werden.

Für die Evaluierung der Ergebnisse und Kriterien für die Umsetzung von Maßnahmen gibt es EU weit keine Einheitlichen Lärm Grenzwerte. Die im deutschen Recht verankerten Grenzwerte werden im Folgenden kurz zusammengefasst.

Die aufgeführten Werte beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die der strategischen Lärmkarten, weshalb ein direkter Vergleich nur eingeschränkt möglich ist und im Einzelfall geprüft werden muss.

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes sowie an Schienenwege n des Bundes	Richtlinien für straßenverkehrs- rechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz- Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007	Die Sechste Allgemeine Verwaltungsvor- schrift zum Bundes- Immissionsschutz- gesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) konkretisiert für die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtenden IE- Anlagen in Ballungsräumen die in der Nachbarschaft maximal zulässige Höhe der Geräuscheinwirkung
	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (für Krankenhäuser)
Reines (WR)- und Allgemeines (WA) Wohngebiet	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-, Kern- und Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbanes Gebiet	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/50

Weitere Orientierungswerte können der DIN 18005 Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau“ entnommen werden

Geltungsbereich	Orientierungswert Tags [dB(A)]	Orientierungswert nachts [dB(A)]
reine Wohngebiete, Wochen- endhausgebiete, Ferienhausgebiete	50	40 bzw. 35
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Campingplatzgebiete	55	45 bzw. 40
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete	60	45 bzw. 40
Dorfgebiete, Mischgebiete	60	50 bzw. 40
Kerngebiete, Gewerbegebiete	60	55 bzw. 50

## 2 Bewertung der Ist-Situation

### 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Das LANUV unterstützt die Gemeinden und Kommunen bei der Lärmkartierung und erstellt auf Grundlage einer modernen Lärmdatenbank die entsprechenden Lärmkarten für den Straßenverkehr. Da die Gemeinde Lindlar, wie bereits festgestellt, nur Straßenlärm in der Lärmaktionsplanung berücksichtigen soll, wird sich hier auf die Auswertung der Lärmkarten des LANUV beschränkt.

Die Lärmkarten zeigen über das Jahresmittel in Pegelbändern die Höhe der Lärmbelastung zu unterschiedlichen Beurteilungszeiträumen, für den 24 Stunden Tag ( $L_{den} = 0$  bis 24 Uhr) und die Nacht ( $L_{night} = 22$  bis 6 Uhr). Als Bezugsjahr wurde das Jahr 2022 verwendet. Pandemiebedingt wurden die Verkehrszahlen aus 2015, hochgerechnet auf das Jahr 2019 verwendet, wobei eine Verkehrszunahme von 3% angenommen wurde.

Die Pegelbänder für  $L_{den}$  werden ab 55-dB(A) in 5-dB(A) Schritten bis 75 dB(A), die Pegelbänder für  $L_{night}$  ab 50-dB(A) in 5-dB(A) Schritten bis 70 dB(A) aufgeführt.

Auf Basis der Ergebnisse der Lärmkarten wurden durch das LANUV Gemeinde spezifische Auswertungsberichte erstellt, die im Folgenden vorgestellt werden.

## 2.2 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind.

Als Grundlage für die Bewertung werden die Zahlen der Ergebnisse der Lärmkartierung für die Gemeinde Lindlar genutzt.

Lden dB(A)	55-59	60-64	65-69	70-74	75+
Anzahl der belasteten Personen	371	253	121	71	0

Die WHO empfiehlt die durchschnittliche Tagesbelastung von 53dB nicht zu überschreiten, bei Werten oberhalb dieses Dauerschallpegels ist mit gesundheitlichen Auswirkungen zu rechnen. Für die Gemeinde Lindlar bedeutet dies, dass insgesamt 816 Personen Verkehrslärm ausgesetzt sind, der den empfohlenen Grenzwert überschreitet. Zu beachten ist, dass hier nur die kartierten Bereiche berücksichtigt wurden.

Lnicht dB(A)	50-54	55-59	60-64	65-69	70+
Anzahl der belasteten Personen	250	123	69	0	0

Für den Nachtwert empfiehlt die WHO einen Grenzwert von 45dB, da oberhalb dieses Wertes mit einer Beeinträchtigung des Schlafs zu rechnen ist. Da die Berechnungen der Lärmkarten den Bereich von 45dB-49dB nicht abdecken, ist davon auszugehen, dass die Belasteten Zahlen höher liegen als die vorliegenden Schätzungen. Den Schätzungen zu Folge sind 442+ Bürger\*innen erhöhtem nächtlichen Verkehrslärm ausgesetzt.

Abweichend von den Empfehlungen der WHO gelten nach der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV Grenzwerte von Tagsüber 59dB und nachts 49dB in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten.

	Wohnungen	Fläche (km <sup>2</sup> )
Lden ab 55dB(a)	386	0,4918
Lden ab 65dB(a)	90	0,1505
Lden ab 75dB(a)	0	0

In Lindlar sind keine Schulen und keine Krankenhäuser durch Lärm belastet. Tagsüber sind insgesamt 476 Wohnung und eine Fläche von 0,6423 km<sup>2</sup> durch Verkehrslärm negativ beeinflusst.

Auf Grundlage der Schätzwerte lassen sich Betroffenenzahlen für gesundheitliche Auswirkung ermitteln. Hier sei darauf hingewiesen, dass die verwendeten Methoden für ausreichend große, repräsentative Bevölkerungsgruppen anzuwenden sind. Aufgrund der geringen Betroffenen Zahlen für Lindlar, sind die Ergebnisse als ein ungenauer Indikator zu betrachten.

Die Analyse der gesundheitlichen Auswirkungen und der Belästigung erfolgt entsprechend der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und insbesondere dem mit der Richtlinie 2020/367 geänderten Anhang III. Die Berechnungen beruhen auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-

Wirkungs-Beziehungen und dem zu Folge auf den Erkenntnissen der WHO (World Health Organization).

Für die Bewertung werden mittels Expositions-Wirkungs-Beziehungen Betroffenzahlen für

- Ischämische Herzkrankheiten (als Inzidenzrate wird von 540 je 100.000 Einwohnern ausgegangen)
- Starke Belästigung
- Starke Schlafstörungen

ermittelt.

Gesundheitliche Auswirkungen	starke Belästigung	Schlafstörungen	Ischämische Herzkrankheiten
Anzahl der Belasteten	141	28	0

Bei den drei untersuchten gesundheitlichen Auswirkungen von Verkehrslärm, handelt es sich um drei von fünf durch die WHO als „entscheidende gesundheitliche Auswirkung“ definierte Erkrankungen.

### 2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Besonders von der Lärmproblematik betroffen ist die L299 zwischen Kreisverkehr L299/K19 (Lidl Kreisverkehr) und der Ampelkreuzung L299/L129 (Ampelkreuzung Kastela-Platz). Mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 12.394 Fahrzeugen ist diese Strecke stark befahren und beeinflusst akustisch eine große Anzahl an Wohngebäuden. In den Lärmkarten werden nur Hauptverkehrsstraßen (Bundes und Landstraßen) mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr dargestellt, die kommunalen Straßen werden in den Lärmkarten demnach nicht berücksichtigt. So gibt es keine empirischen Nachweise über weitere, durch kommunale Straßen verursachte Lärmbelastung.

## 3 Maßnahmenplanung

Die Gemeinde Lindlar stellt erstmalig eine Lärmaktionsplanung auf. Im Zuge der Planaufstellung sollen Maßnahmen zur Lärmschutzplanung an den kartierten Straßen geprüft werden. Über das ODEN System ist es möglich Parameter wie Bodenbelag und Geschwindigkeitsbegrenzungen rechnerisch zu prüfen und die Ergebnisse mit der Straßenverkehrsbehörde zu diskutieren.

Zu beachten ist, dass der Lärmaktionsplan ein Instrument des gebietsbezogenen Lärmschutzes ist und keine eigene Rechtsgrundlage zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen straßenverkehrsrechtlicher Art.

### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

In dem untersuchten Bereich gibt es keine Lärminderungsmaßnahmen.

### **3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre (einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete)**

Nach Rücksprache mit den Landesbetrieben Straßen NRW, sind keine Maßnahmen für die betroffenen Straßenzüge geplant. Aufgrund der Ergebnisse der Lärmaktionsplanung müssen zukünftige Maßnahmen erörtert werden.

### **3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm**

Die in der Lärmkarte erfasste Bereiche werden im Zuge der erstmaligen Lärmaktionsplanung genau betrachtet und Handlungsmöglichkeiten zur Lärminderung untersucht und diskutiert.

Es wird der Bedarf nach ruhigen Gebieten geprüft und potentielle ruhige Gebiete identifiziert.

Die Fortschreibung der Lärmaktionsplanung wird als Kontrollorgan dienen um die Entwicklung der Lärmbelastung zu beobachten und mittel, sowie langfristige Maßnahmen gegen Verkehrslärm zu entwickeln und zu begleiten.

### **3.4 Schutz ruhiger Gebiete**

Die Gemeinde Lindlar ist ländlich geprägt und weist dörfliche Strukturen auf. Auch im Hauptort lebende Bürger\*innen haben einen schnellen Zugang zu natürlich ruhigen Bereichen. Neben wenig frequentierten Bereichen gibt es aber, besonders im Hauptort, stark frequentierte Räume zur Erholung. Hier sind insbesondere die Parkanlagen zu nennen, aber auch der Hauptfriedhof und das Waldgebiet „am Steimel“.

Eine Schaffung von ruhigen Gebieten ist somit nicht notwendig, eine Analyse der stark frequentierten Gebiete sollte aber im Rahmen einer langfristigen Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm in Betracht gezogen werden.

### **3.5 Geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplanerfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert.**

Bisher sind keine konkreten Maßnahmen geplant. Da es sich um die erste Lärmaktionsplanung der Gemeinde handelt, werden erst jetzt mögliche Maßnahmen erarbeitet und diskutiert.

## **4 Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Nach Artikel 8 (7) der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist die Öffentlichkeit angemessen bei der Erstellung der Lärmaktionsplanung zu beteiligen. Genauer wird die Beteiligung durch §47 d Absatz 3 des BImSchG geregelt. Die Gemeinde Lindlar beteiligt die Öffentlichkeit in zwei Phasen.

1: Phase

Im öffentlichen Ausschuss für Klima und Umweltschutz wird die Politik, die Presse und die Öffentlichkeit über die Hintergründe des Lärmaktionsplanes aufgeklärt. Anschließend erfolgt die

Veröffentlichung der Lärmkarten über das Portal Beteiligung NRW. Hier ist es der Öffentlichkeit möglich Anmerkungen zu den Ergebnissen der Lärmkartierung in die Lärmaktionsplanung einfließen zu lassen.

## 2: Phase

Ein Entwurf der Lärmaktionsplanung wird ortsüblich bekannt gemacht. Die Bekanntmachung liegt vier Wochen zur Einsicht aus, zwei weitere Wochen besteht die Möglichkeit sich zur Planung zu äußern.

Parallel werden die Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten.

Der überarbeitete Entwurf wird anschließend durch den Gemeinderat beschlossen und an die EU Kommission übermittelt.

### 4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im öffentlichen Ausschuss für Klima- und Umweltschutz vom 14.11.2023 wurde die Öffentlichkeit, die Presse und die Politik über das Vorgehen der Aufstellung eines Lärmaktionsplans informiert. Die Möglichkeit über das Beteiligungsportal NRW Anmerkung zu den veröffentlichten Lärmkarten zu übermitteln wurde erläutert. Die Möglichkeit der Beteiligung bestand vom 16.11.2023 bis zum 18.12.2023.

In der zweiten Phase wurden die TöB um eine Stellungnahme zum Entwurf der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Lindlar gebeten. Darüber hinaus wurde am 27.04.2024 eine Hinweisbekanntmachung zur Offenlage in der Oberbergischen Volkszeitung veröffentlicht und der Entwurf vom 30.04.2024 bis zum 31.05.2024 öffentlich zugänglich ausgelegt. Zusätzlich bestand im gleichen Zeitfenster die Möglichkeit digital über Beteiligung NRW Stellung zum Lärmaktionsplan zu nehmen. Die Bürger\*innen hatten somit die Möglichkeit den Entwurf einzusehen und Anmerkungen vorzubringen.

### 4.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

In der ersten Phase der Beteiligung gab es keine Meldungen über das Beteiligungsportal NRW. Nach Ablauf des Beteiligungszeitraums wurde eine Meldung nachgereicht. Die Nachgereichte Meldung bezog sich auf Verkehrslärm an einer weniger stark befahrenen Straße, sodass keine Relevanz für die Lärmaktionsplanung besteht. Die Problematik wird außerhalb der Lärmaktionsplanung weiterbearbeitet.

### 4.3 Dokumentation der öffentlichen Bekanntmachung

#### 1. Phase:

- Bekanntmachung der Beteiligung im öffentlichen Ausschuss für Klima und Umweltschutz (14.11.2023)
- Öffentlichkeitsbeteiligung über die Plattform Beteiligung NRW (16.11.2023 – 18.12.2024).

#### 2. Phase:

- Veröffentlichung der Hinweisbekanntmachung in der Oberbergischen Volkszeitung (27.04.2024)
- Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (29.04.2024)
- Aushang der Bekanntmachung (30.04.2024)
- Offenlage im Rathaus (30.04.2024-31.05.2024)

- Digitale Offenlage über Beteiligung NRW (30.04.2024-31.05.2024)

#### **4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Hinweise zur Lärmaktionsplanung wurden abgewogen und in der aktuellen Fassung der Planung berücksichtigt. Anmerkungen, die zwar den Lärmschutz in der Gemeinde betreffen, aber nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung abgehandelt werden können, werden an anderer Stelle weiterverfolgt.

#### **5 Evaluierung des Lärmaktionsplans**

Da die Lärmaktionspläne alle fünf Jahre fortgeführt werden, wird in dieser Fortführung auch eine Evaluierung stattfinden.

#### **6 Inkrafttreten des Aktionsplans**

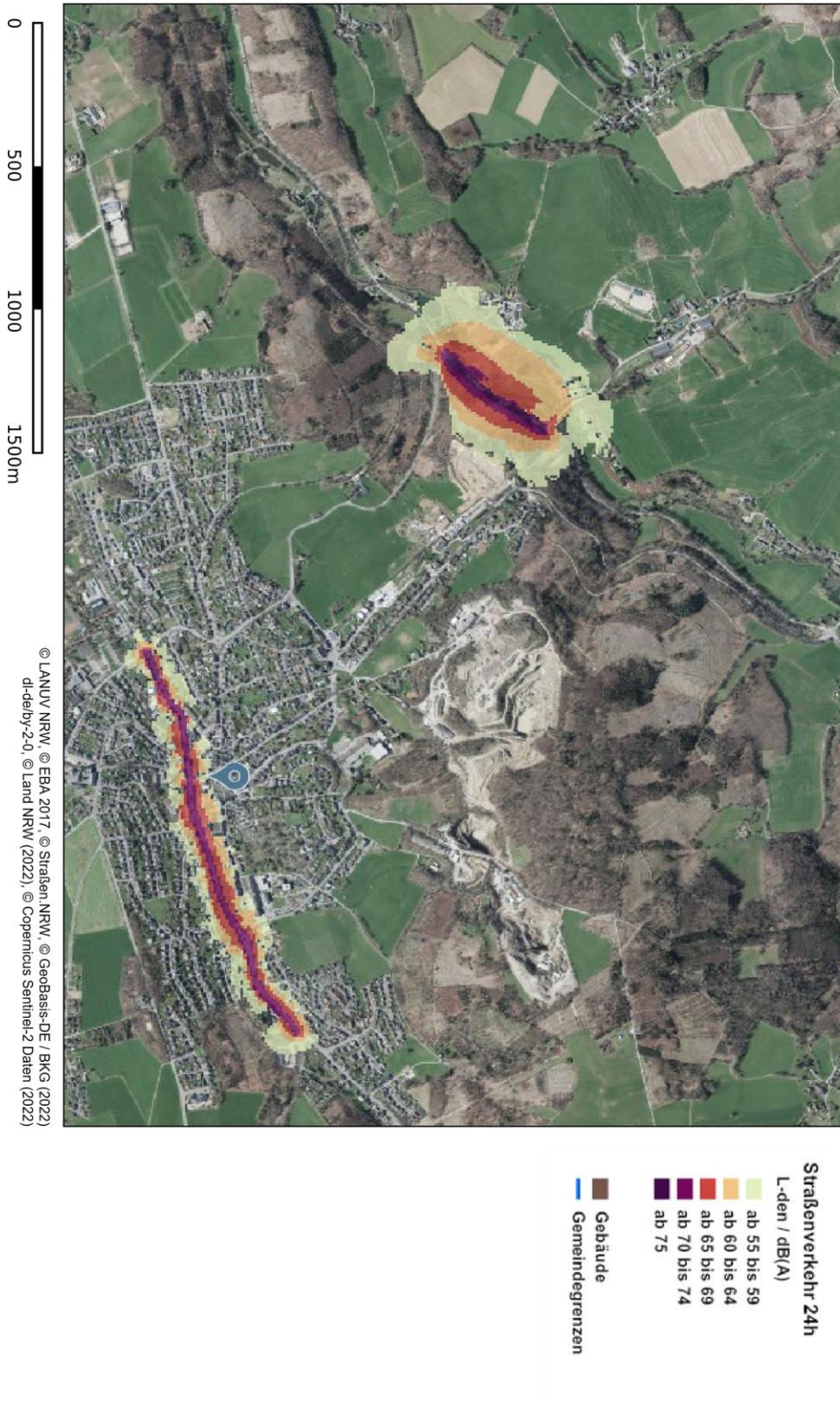
Der Plan ist am 19.06.2024 durch den Rat der Gemeinde Lindlar beschlossen worden und in Kraft getreten.

Einzusehen ist der Plan unter <https://www.lindlar.de/buergerinfo-und-service/bauen-und-wohnen/laermaktionsplan.html>

#### **Anhang**

1. Lärmkarte
2. Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange
3. Hinweise der Bürger\*innen

Anhang 1: Lärmkarte



Ministerium für Umwelt,  
Naturschutz und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



Anhang 2: Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung
Bundeswehr Referat Infra 3	30.04.2024	„...vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage werden Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt. Es bestehen daher zum angegebenen Vorhaben seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände. ...“	Zur Kenntnis genommen
BezReg Dezernat 25 – Verkehr, Energieleitung Integrierte Gesamtverkehrsplanung	17.05.2024	<p>„...seitens des Verkehrsdezernates der Bezirksregierung Köln bestehen folgende Anmerkungen, um deren Beachtung ich bitte:</p> <p>Die Gemeinde Lindlar gibt unter Kapitel 3 an, dass es möglich ist, Geschwindigkeitsbegrenzungen rechnerisch zu prüfen und die Ergebnisse mit den Straßenbaulastträgern zu diskutieren. Hier möchte ich darauf verweisen, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen im nachgeordneten Straßennetz unabhängig der Klassifizierung einer Straße immer durch die örtliche Straßenverkehrsbehörde entschieden und angeordnet wird. Der Baulastträger sowie die Polizei sind bei straßenverkehrlichen Anordnungen gem. StVO lediglich anzuhören.</p> <p>Zusätzliche Erläuterung: Der Lärmaktionsplan ist ein Instrument des gebietsbezogenen Lärmschutzes. Er stellt keine eigene Rechtsgrundlage zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen straßenverkehrsrechtlicher Art dar. Die rechtlichen Grundlagen</p>	Der Hinweis wurde in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.

		<p>der Lärmaktionsplanung enthalten keine verbindlichen Lärmgrenzwerte, bei deren Überschreitungen Maßnahmen zu ergreifen sind. In § 47d Abs. 6 in Verbindung mit § 47 Abs. 6 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) wird auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen verwiesen. Diese sind die StVO, die VwV-StVO und die Lärmschutzrichtlinien-StV mit Verweis auf die RLS-90 (Richtlinien für Lärmschutz an Straßen). In der Praxis heißt das, dass die berechneten Isophonen und Auslösepegel-Linien erst gem. RLS-90 nachgerechnet werden müssen, bevor über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen entschieden werden kann. ...“</p>	
Eisenbahn - Bundesamt	30.04.2024	<p>Die Möglichkeiten der Gemeinden, im Rahmen der Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes tätig zu werden, sowie die Einschränkungen, die sich aus bundesgesetzlichen Regelungen ergeben, hat das EBA im Rahmen einer Stellungnahme zu den von den Ländern erarbeiteten LAI Seite 2 von 2 Hinweisen zur Lärmaktionsplanung bereits dargelegt. Insofern erübrigt sich auch die Abgabe einer Stellungnahme des Eisenbahn - Bundesamtes zu einzelnen Lärmaktionsplänen der Länder.</p>	Zur Kenntnis genommen
Industrie- und Handelskammer zu Köln	13.05.2024	<p>„...Die IHK Köln, Geschäftsstelle Oberberg, hat gegen die Lärmaktionsplanung Lindlar keine Bedenken. Es werden zur Zeit keine konkreten Maßnahmen geplant. Wir weisen darauf hin, dass es sich bei den im Lärmaktionsplan untersuchten Straßen grundsätzlich um Verkehrsträger</p>	Zur Kenntnis genommen

		<p>des übergeordneten Verkehrsnetzes handelt. Diese Straßen sind für die Aufnahme größerer Verkehrsmengen vorgesehen. Um einen reibungslosen Verkehrsfluss nicht zum Erliegen zu bringen und Verkehr nicht auf untergeordnete Straßen zu verlagern, sind zukünftig alle Maßnahmenvorschläge in Einzelfallprüfungen abzuwägen. Alle die Wirtschaft betreffenden Maßnahmenvorschläge sollten daher, wenn geplant, im Dialog mit der Wirtschaft überprüft werden....“</p>	
<p>Oberbergischer Kreis</p>	<p>16.05.2024</p>	<p>„...<b><u>Landschaftspflege, Artenschutz</u></b></p> <p>Gemäß dem Lärmaktionsplan der Gemeinde Lindlar (4. Runde) sind aktuell noch keine konkreten Maßnahmen zur Lärminderung geplant. Bei allen zukünftigen Maßnahmen, welche sich in die freie Landschaft erstrecken (bspw. die Errichtung von Lärmschutzwänden), ist jeweils zu prüfen, ob das Vorhaben genehmigungspflichtig und ob die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung anzuwenden ist. Das Amt für Planung, Entwicklung und Mobilität des Oberbergischen Kreises (61/2) ist in diesen Fällen zu beteiligen.</p> <p><b><u>Umweltamt</u></b></p> <p>Aus der Sicht des Immissionsschutzes werden keine Anregungen und Hinweise vorgebracht.</p> <p><b><u>Straßenverkehrsamt</u></b></p> <p>Der vorliegende Entwurf zum „Lärmaktionsplan 4. Runde“ der Gemeinde Lindlar nennt noch keine konkret geplanten Maßnahmen, so dass zum</p>	<p>Zur Kenntnis genommen</p>

		<p>gegenwärtigen Zeitpunkt eine Stellungnahme entbehrlich ist. Soweit im Entwurf des Lärmaktionsplans von der Möglichkeit verkehrsrechtlicher Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierungen u.a.) gesprochen wird ist darauf hinzuweisen, dass sie nicht alleine aufgrund des Lärmaktionsplans angeordnet werden könnten, sondern im Folgeverfahren unter Beachtung der einschlägigen Bestimmungen (StVO, VwV-STVO, Lärmschutzrichtlinie-StV, RMS ...) zu prüfen sind.</p> <p><b><u>Polizei NRW, Oberbergischer Kreis, Direktion Verkehr</u></b></p> <p>Gegen die Lärmaktionsplanung der Gemeinde Lindlar bestehen unter Bezugnahme auf die eingereichten Unterlagen aus polizeilicher Sicht grundsätzlich keine Bedenken.</p> <p>Derzeit sind keine neuen Maßnahmen geplant die der Zustimmung der Polizei bedürfen.</p> <p>Falls zustimmungspflichtige Maßnahmen vorgesehen sind, bitte ich um Übersendung der Unterlagen.</p>	
--	--	---	--

Anhang 3: Hinweise der Bürger\*innen

Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung
17.05.2024	„...Ich habe ein Anliegen zum massiven Motorradverkehr auf der Engelskirchener Straße zwischen Lindlar-Eichholz und Engelskirchen (L299). Sobald das Wetter "gut" ist, fahren in	Da der Straßenabschnitt keine Berücksichtigung in den Lärmkarten findet, kann der Hinweis nicht in der Lärmaktionsplanung bearbeitet werden. Die Problematik wird



	<p>der Woche (Nachmittagsstunden bis Einbruch der Dämmerung) und an den Wochenenden (besonders sonntags, ab ca. morgens 9 Uhr bis Einbruch der Dämmerung, mehrere hundert pro Tag) Massen von Motorrädern auf der Straße.</p> <p>Da sich nur die wenigsten an die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h halten, ist dies mit einem unglaublichen Lärm verbunden, und da es so viele sind, ist häufig über Stunden kaum mal eine Minute Pause (man hört das Wummern im ganzen Haus). Häufig wenden aus Engelskirchen kommende Motorräder an der Talstraße, Horpestraße oder am Kreisverkehr zur Jugendherberge, holen Schwung und brettern dann mit Vollgas an meinem Haus vorbei und den Berg hinunter nach Engelskirchen. Und das immer wieder. Andere Anwohner haben mir erzählt, dass der Verkehr seit der zeitweisen Sperrung der Horpestraße für Motorräder sehr stark zugenommen hat (ich selbst kann das nicht beurteilen, da ich erst seit September 2022 dort wohne).</p> <p>Leider halten auch diverse Male am Tag Motorräder direkt vor meinem Haus (was natürlich auch extrem stinkt), machen dort mit laufendem Motor minutenlang Pause und hinterlassen auch gerne den Müll ihrer Snacks dort, den ich dann in meine Mülltonnen entsorge. Also alles in allem keine angenehme Situation.</p> <p>Viele Anwohner in Eichholz wären sicher dankbar, wenn</p>	<p>jedoch hausintern weiter verfolgt.</p>
--	--	---

	<p>sich die Situation deutlich entzerren würde. Dringend müsste die Geschwindigkeit dauerhaft kontrolliert werden, damit nicht so durch den Ort gerast wird. Gerade am Wochenende sind auch sehr viele Fahrradfahrer auf der Straße unterwegs, was extrem gefährlich ist. Sinnvoll wären am Ortseingang sicher auch Knubbel auf der Straße, um die Motorräder zu verlangsamen....“</p>	
<p>08.01.2024</p>	<p>„...bei mir vor der Haustüre ist es lauter als an anderen Teilen der Straße. Hier liegt im Bereich einer Straßeninsel (ohne Fußgänger Überquerung) Pflaster als Straßenbelag. Das Pflaster an sich ist schon beim Überfahren mit Kraftfahrzeugen lauter. Der Übergang von Asphalt auf die Pflasterfläche verursacht beim Überfahren noch einmal zusätzliche Lärm Spitzen.  Die Fläche liegt auf der Hauptverkehrsstraße Landstraße 84 im Bereich Laurentiusstraße 2-4, 51789 Lindlar-Hohkeppel...“</p>	<p>Da der Straßenabschnitt keine Berücksichtigung in den Lärmkarten findet, kann der Hinweis nicht in der Lärmaktionsplanung bearbeitet werden. Die Problematik wird jedoch hausintern weiter verfolgt.</p>