

Lärmaktionsplanung (Stufe 4)

nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie
für die Stadt Lüdinghausen

Bericht Nr. 5616.1/01

Auftraggeber: **Stadt Lüdinghausen**
Der Bürgermeister
Borg 2
59348 Lüdinghausen

Bearbeiter: Jürgen Gesing, Dipl.-Ing.

Datum: 10.06.2024



Akkreditiert nach DIN EN ISO/IEC 17025:2018
für die Ermittlung von Geräuschen

Bekannt gegebene Messstelle nach § 29b
Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

Qualitätsmanagementsystem
nach DIN EN ISO 9001:2015

1 Zusammenfassung

Auf Basis der Lärmkartierung des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (nachfolgend LANUV genannt) ist im Auftrag der Stadt Lüdinghausen nach den Vorgaben gemäß § 47 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes für die in der vierten Runde kartierten Bereiche Lüdinghausens erstmalig ein Lärmaktionsplan aufzustellen.

Im vorliegenden Plan sind die Lärmprobleme und Lärmauswirkungen dargestellt und bewertet, die in Lüdinghausen durch den Straßenverkehr entstehen. Berücksichtigt wurden hierbei die von der Lärmkartierung des LANUV betrachteten Streckenabschnitte der Bundesstraßen 58 (B 58) und 235 (B 235) sowie der Landesstraße L 835 mit den Verkehrsbelastungsdaten der Fortschreibung/Hochrechnung der Ergebnisse der bundesweiten Verkehrszählungen aus dem Jahr 2015 und der temporären Messungen 2016 bis 2019 auf das Jahr 2019.

Als Ergebnis der Lärmkartierung lässt sich feststellen, dass bezogen auf den Tag (0.00 - 24.00 Uhr) insgesamt 179 Menschen bzw. im Nachtzeitraum (22.00 - 6.00 Uhr) 214 Menschen Belastungen oberhalb der Auslösewerte des Runderlasses des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) von $L_{den} \geq 70$ dB(A) (24 Stunden-Wert) bzw. $L_{night} \geq 60$ dB(A) ausgesetzt sind. Die davon betroffenen Wohnungen befinden sich vornehmlich entlang der B 58 und der B 235 und dort insbesondere in der Ortsdurchfahrt Lüdinghausen.

Zum Schutz der betroffenen Wohngebäude sind grundsätzlich aktive Lärmschutzmaßnahmen möglich. Weitere organisatorische Maßnahmen (z. B. Tempolimits, Lkw-Durchfahrverbote etc.) sind im vorliegenden Fall vermutlich schwer umsetzbar und bedürfen unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, ebenso wie aktiver Lärmschutz, zwingend der Zustimmung des Straßenbaulastträgers.

Angaben zu Lärmschutzmaßnahmen, die seit der letzten Kartierung umgesetzt wurden bzw. in Zukunft realisiert werden sollen, enthält Kapitel 6. Dort finden sich auch Aussagen bzw. Empfehlungen zum Schutz sogenannter "ruhiger Gebiete".

Dieser Bericht umfasst einschließlich Anhang insgesamt 30 Seiten.

Ahaus, den 10.06.2024

WENKER & GESING
Akustik und Immissionsschutz GmbH



Jürgen Gesing, Dipl.-Ing.

- Berichtserstellung -



WENKER & GESING
Akustik und Immissionsschutz GmbH
Bahnhofstraße 102 • 48683 Ahaus
www.wenker-gesing.de



Jens Lapp, Dipl.-Met.

- Prüfung und Freigabe -

*) Die Vervielfältigung dieses Berichts ist nur dem Auftraggeber zum internen Gebrauch und zur Weitergabe in Zusammenhang mit dem Untersuchungsobjekt gestattet.

Inhalt

1	Zusammenfassung.....	2
2	Situation und Aufgabenstellung.....	5
3	Beschreibung der Gemeinde sowie der kartierten Hauptverkehrsstraßen	6
4	Informationen zur Rechtslage	8
4.1	Zuständige Behörde.....	8
4.2	Rechtlicher Hintergrund	8
4.3	Geltende Grenzwerte	10
5	Berechnungsmethodik und -ergebnisse der Lärmkartierung	12
5.1	Berechnungsmethodik	12
5.2	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten.....	12
5.3	Bewertung der Berechnungsergebnisse.....	14
5.4	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungswürdigen Situationen	15
6	Maßnahmenplanung	18
6.1	Allgemeine Maßnahmen und Möglichkeiten zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms.....	18
6.2	Bereits umgesetzte Maßnahmen	20
6.3	Schutz ruhiger Gebiete	21
6.4	Geplante Vorhaben und langfristige Strategien	22
6.5	Schätzwerte der Reduzierung betroffener Personen	22
7	Anregungen und Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	23
7.1	Phase 1.....	23
7.2	Phase 2.....	24
8	Formelle Information	25
8.1	Datum des Abschlusses des Aktionsplanes	25
8.2	Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörung	25
8.3	Bestimmungen zur Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes.....	25
9	Grundlagen und Literatur	26
10	Anhang	28
10.1	Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr L_{den} /14/.....	29
10.2	Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr L_{night} /14/.....	30

Tabellen

Tab. 1:	Hauptverkehrsstraßen mit Angabe des jährlichen Verkehrsaufkommens	6
Tab. 2:	Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in Lüdinghausen	12
Tab. 3:	Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Lüdinghausen	12
Tab. 4:	Geschätzte Gesamtzahl der ganztags lärmbelasteten Menschen in Lüdinghausen	13
Tab. 5:	Geschätzte Gesamtzahl der nachts lärmbelasteten Menschen in Lüdinghausen	13
Tab. 6:	Bewertung der Anzahl der Menschen, die Lärm ausgesetzt sind	14
Tab. 7:	Zuständigkeiten beim Straßenverkehr in NRW (EW = Einwohner)	20
Tab. 8:	Schätzwerte für die Anzahl der von Umgebungslärm entlasteten Personen	22

Abbildungen

Abb. 1:	Übersichtskarte mit Darstellung der kartierten Hauptverkehrsstraßen in Lüdinghausen	7
Abb. 2:	Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr L_{den} (day, evening, night)	13
Abb. 3:	Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr L_{night}	13
Abb. 4:	Lärmbelasteter Straßenabschnitt der B 58 / B 235 in der OD Lüdinghausen - L_{den}	16
Abb. 5:	Lärmbelasteter Straßenabschnitt der B 58 / B 235 in der OD Lüdinghausen - L_{night}	16
Abb. 6:	Lärmbelasteter Straßenabschnitt der B 58 im Ortsteil Seppenrade - L_{den}	17
Abb. 7:	Lärmbelasteter Straßenabschnitt der B 58 im Ortsteil Seppenrade - L_{night}	17
Abb. 8:	Lärmminderungspotentiale ^{*)} verschiedener Maßnahmen	19

2 Situation und Aufgabenstellung

Die Stadt Lüdinghausen beabsichtigt die erstmalige Aufstellung eines Lärmaktionsplanes.

Auftragsgemäß ist die aktuell vierte Stufe der Lärmaktionsplanung gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) /2/ gutachterlich durch unser Büro zu begleiten. Die Lärmaktionsplanung muss dabei den Mindestanforderungen des Anhangs V der genannten Richtlinie entsprechen.

Mit der Umgebungslärmrichtlinie wurde von der Europäischen Gemeinschaft ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Minderung des Umgebungslärms aufgestellt. Diese EG-Richtlinie ist durch die Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) /1/ und durch die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) /7/ in deutsches Recht umgesetzt worden.

Basis der Untersuchung ist die auf Grundlage des Artikels 7 der Richtlinie 2002/49/EG vom LANUV zuletzt erarbeitete Lärmkartierung, die Ende Oktober 2022 abgeschlossen wurde. Diese besteht aus grafischen Darstellungen (Lärmkarten) und Erläuterungen /14/. Die den Lärmkarten zugrunde liegenden Straßenverkehrsbelastungsdaten resultieren dabei aus der Fortschreibung/Hochrechnung der Ergebnisse der bundesweiten Verkehrszählungen aus dem Jahr 2015 und der temporären Messungen 2016 bis 2019 auf das Jahr 2019.

Die Lärmkarten der vierten Runde wurden mit den neuen EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren sowie den o. g. Belastungsdaten berechnet. Die Verkehrsmengen wurden entsprechend angepasst, damit die Lärmkarten nicht durch die Corona-Situation verfälscht werden. Durch die neuen Berechnungsverfahren kommt es zu Änderungen in der dargestellten Lärmsituation sowie bei der Anzahl der Betroffenen; ein direkter Vergleich der Ergebnisse von 3. und 4. Runde ist daher nicht möglich.

Für die Festlegung, wie tiefgreifend die Lärmaktionsplanung angelegt wird, ist die jeweilige Gemeinde oder Stadt zuständig. Die vergleichsweise hohen Auslösewerte der Lärmaktionsplanung orientieren sich in NRW vor allem an der Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen.

Eine notwendige Priorisierung soll in Abwägung von der Größe des betroffenen Gebiets, der Anzahl der betroffenen Personen sowie der Höhe der Lärmbelastung (gesundheitliche Risiken, erhebliche Belästigungen etc.) erfolgen. Da die Kartierung alle fünf Jahre überarbeitet wird, sollen die gewonnen Ergebnisse daraus verwertet und die Lärmaktionsplanung langfristig weiter vertieft werden.

In der Lärmaktionsplanung ist u. a. der Schutz "ruhiger Gebiete" (vgl. Kap. 6.3) vorzusehen. Darüber hinaus ist die Öffentlichkeit gemäß § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auch bei der Fortschreibung der Planung mit einzubeziehen.

3 Beschreibung der Gemeinde sowie der kartierten Hauptverkehrsstraßen

Die Stadt Lüdinghausen liegt im Süden des Münsterlandes in Nordrhein-Westfalen und ist eine kreisangehörige Stadt des Kreises Coesfeld im Regierungsbezirk Münster. Sie verfügt über eine Gesamtfläche von 140,5 km² und besitzt neben dem Kernort Lüdinghausen den Ortsteil Seppenrade. Die Gesamtbevölkerung liegt bei etwa 25.700 Einwohnern /15/.

Lüdinghausen ist durch die Bundesstraßen 58 (B 58), 235 (B 235) sowie 474 (B 474) an das Fernstraßennetz angebunden. Die nächstgelegene Anbindung an die Bundesautobahn 1 (BAB 1), Anschlussstelle "Ascheberg" befindet sich östlich in ca. 15 Kilometern Entfernung. Darüber hinaus existiert im Kernort Lüdinghausen eine Zuganbindung an die Bahnstrecke Dortmund – Enschede, der Deutschen Bahn AG.

Die "Hauptverkehrsstraßen" im Sinne des im BImSchG /1/ verankerten Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr sind demnach Straßenabschnitte der B 58, B 235 und der L 835 /14, 21/. Umgerechnet entspricht diese Grenze einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) von etwa 8.200 Kfz/24h. Straßen mit einer DTV < 8.200 Kfz/24 h sind daher nicht Bestandteil der Lärmkartierung und somit auch vom Lärmaktionsplan ausgenommen.

Kreis- und Gemeindestraßen sind definitionsgemäß ebenfalls von der Lärmkartierungspflicht des LANUV ausgenommen /14/.

Die relevanten Straßen sind in nachfolgender Tabelle mit Angabe des jährlichen Verkehrsaufkommens aufgelistet.

Tab. 1: Hauptverkehrsstraßen mit Angabe des jährlichen Verkehrsaufkommens

Hauptverkehrsstraßen	jährliches Verkehrsaufkommen [Kfz/a]	Verlauf und Lage
B 58	5,3 Mio.	West - Ost (zwischen KP B 474 u. KV H.-Böckler-Str./J.-Maggi-Str.)
	3,2 Mio.	West - Ost (zwischen KV H.-Böckler-Str./J.-Maggi-Str. u. KP K 14)
	5,5 Mio.	West - Ost (zwischen KP K 14 u. B 235)
	7,5 Mio.	West - Ost (zwischen KP B 235 u. Selmer Str./L 835)
B 235	3,4 Mio.	Nord - Süd (zwischen KP L 884 u. KP L 835)
	3,6 Mio.	Nord - Süd (zwischen KP L 835 u. KV B 58)
L 835	3,2 Mio.	Nord - Süd (zwischen KV B 58 u. KP L 810)

KP = Knotenpunkt, KV = Kreisverkehr

Abb. 1: Übersichtskarte mit Darstellung der kartierten Hauptverkehrsstraßen in Lüdinghausen

4 Informationen zur Rechtslage

4.1 Zuständige Behörde

In Nordrhein-Westfalen sind die Städte und Gemeinden für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung zuständig. Die Lärmberechnung wird dabei für Gebiete, die nicht zu Ballungsräumen (> 100.000 Einwohner mit > 1.000 Einwohner/km²) zählen, durch das LANUV durchgeführt und die Ergebnisse im Internet zur Verfügung gestellt.

Zuständig für die Fortschreibung der Lärmaktionsplanung (4. Stufe) ist die Stadt Lüdinghausen:

- Stadt Lüdinghausen
Borg 2
59348 Lüdinghausen
- Telefon: 02591 926-0
- E-Mail: mobilitaet@stadt-luedinghausen.de
- Homepage: www.luedinghausen.de

4.2 Rechtlicher Hintergrund

Auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) /2/ des Europäischen Parlaments aus dem Jahr 2002 hat die Europäische Gemeinschaft ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm erarbeitet. Ziel ist es, schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung durch Umgebungslärm, zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Notwendig dafür ist das schrittweise Durchführen folgender Maßnahmen:

- Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten durch ein gemeinsames Bewertungsverfahren aller Mitgliedsstaaten
- Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen
- Aufstellung von Lärmaktionsplänen auf Grundlage der Ergebnisse der Lärmkarten mit dem Ziel, den Umgebungslärm soweit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern

Unter Umgebungslärm versteht man *"unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten [...] ausgeht."*

Aufbau und Untersuchungsumfang eines Lärmaktionsplanes orientieren sich hierbei an dem Anhang V "Mindestanforderungen für Aktionspläne nach Artikel 8" der Richtlinie 2002/49/EG bzw. den Regelungen des BImSchG:

- *"eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupt-eisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,*
- *Benennung der zuständigen Behörde,*
- *Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,*
- *Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5,*
- *eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,*
- *eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,*
- *das Protokoll der öffentlichen Anhörung gemäß Artikel 8 Absatz 7,*
- *die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung,*
- *die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,*
- *die langfristige Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeits-analyse, Kosten-Nutzen-Analyse,*
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplanes."*

Ziel der Lärmaktionspläne ist es auch, ruhige Gebiete gegenüber einer Zunahme von Lärm zu schützen. Die Öffentlichkeit wird gemäß § 47d zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört und erhält die Möglichkeit, an der Ausgestaltung und Prüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Mitwirkung und Einwendungen sollen im abschließenden Beschluss des Lärmaktionsplanes berücksichtigt werden.

Bei der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden klassifizierten Straßen (Lärmsanierung) ist zu beachten, dass sich diese nach bundeseinheitlich festgelegten Kriterien richtet. Dazu zählt, dass Lärmsituationen anhand der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes (VLärmSchRL-97) /9/ in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) /8/ zu ermitteln und zu bewerten sind. Voraussetzung zur Gewährung von Schallschutzmaßnahmen ist dabei, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind.

Beim Bau sowie der wesentlichen Änderung von Straßen (Lärmvorsorge) gelten die Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) /1/ in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) /5/ und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) /6/.

Die Grundlagen zur Aufstellung der Lärmaktionspläne sind dagegen die Regelungen der §§ 47a-f des BImSchG. Im Gegensatz zu den vorgenannten lärmtechnischen Berechnungen nach den RLS-19 erfolgten die Berechnungen der dritten Stufe der Lärmkartierung (2017) nach der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) /17/, welche an die Anforderungen der Anhänge I und II der Richtlinie 2002/49/EG angepasst ist. In der vierten Runde (2022) erfolgten die Berechnungen nun nach der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) /19/. Ein direkter Vergleich der nach VBUS bzw. BUB und RLS-19 berechneten Beurteilungspegel ist *nicht* möglich. Eine Bewertung der Ergebnisse der strategischen Lärmkarten hinsichtlich des Lärmaktionsplanes kann daher nur von den jeweiligen Städten und Gemeinden vorgenommen werden.

4.3 Geltende Grenzwerte

Auf nationaler Ebene existieren derzeit keine allgemein gültigen Grenzwerte für Lärmimmissionen aus dem Verkehrsbereich. In den bestehenden Vorschriften zum Lärmschutz, dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) /5/ und dem Beiblatt 1 zur DIN 18005 /10/ werden lediglich verschiedene Grenz-, Richt- und Orientierungswerte zum Schutz vor Lärm - abhängig von der Nutzungsart der betroffenen Gebiete und von der Tageszeit - definiert, die allerdings nur für den Um- und Neubau von Verkehrsanlagen dienen bzw. als Orientierungswerte gelten.

Da sich die Berechnungsverfahren für die strategischen Lärmkarten mit den Lärmindizes L_{den} (day, evening, night) und L_{night} von den nationalen Grenz- und Richtwerten unterscheiden, können die nationalen Grenz- und Richtwerte nur zur Orientierung für die Bewertung der Lärmsituation in diesen strategischen Lärmkarten herangezogen werden. Im Einzelfall sind für die Prüfung, ob Immissionsgrenz- oder -richtwerte überschritten sind, weitergehende Berechnungen unter Anwendung der nationalen Berechnungsverfahren für die jeweiligen Immissionsorte notwendig.

Gemäß dem Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) /13/ liegen Lärmprobleme im Sinne von § 47d Abs. 1 des BImSchG auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden Beurteilungspegel von $L_{den} \geq 70$ dB(A) oder $L_{night} \geq 60$ dB(A) erreicht werden. Diese Werte werden als Auslösewerte für die Untersuchung von Lärmschutzmaßnahmen zu Grunde gelegt.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie gibt keine Richt- oder Grenzwerte vor, bei deren Überschreitung Maßnahmen verpflichtend umgesetzt werden müssen. Die in den Lärmkarten des LANUV dargestellten Isophonenflächen der Beurteilungspegel L_{den} ab 55 dB(A) (24 Stunden) und L_{night} ab 50 dB(A) (8 Stunden) dienen zur Abgrenzung der Gebiete, für die ggf. ein Handlungsbedarf besteht (siehe Kap. 5.2, Abbildungen 2 und 3).

Da sich die strengerer, vorgeschlagenen Auslösewerte von verschiedenen Institutionen auch in Bezug auf gesundheitliche Aspekte zum Teil sehr unterscheiden, hat das Umweltbundesamt (UBA) vor diesem Hintergrund folgende Empfehlungen ausgesprochen /12/:

- kurzfristig: zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen werden als Auslösewerte Immissionspegel von $L_{den} = 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{night} = 55 \text{ dB(A)}$ vorgeschlagen
- mittelfristig: zur Minderung erheblicher Belästigungen schlägt das UBA Auslösekriterien von $L_{den} = 60 \text{ dB(A)}$ und $L_{night} = 50 \text{ dB(A)}$ vor
- langfristig: zur Vermeidung erheblicher Belästigungen werden Auslösewerte von $L_{den} = 55 \text{ dB(A)}$ und $L_{night} = 45 \text{ dB(A)}$ vorgeschlagen

5 Berechnungsmethodik und -ergebnisse der Lärmkartierung

5.1 Berechnungsmethodik

Grundsätzlich gibt es für die verschiedenen Lärmquellenarten (Straßen, Schienen, Flughäfen sowie Industrie und Gewerbe) jeweils spezielle Berechnungsmethoden, nach denen die Ermittlung der Geräuschimmissionen erfolgt.

Laut /13/ ist seit dem 31. Dezember 2018 ein europaweit harmonisiertes Berechnungsverfahren (CNOSSOS-EU) /3/ vorgeschrieben und kommt erstmals bei der vierten Runde der Lärmkartierung 2022 zur Anwendung. Daher sind die Lärmkarten der vierten Runde nicht mit denen der vorherigen Runden vergleichbar.

Die Berechnungsverfahren berücksichtigen neben den jeweiligen Quellgrößen (z.B. Verkehrsstärke und -zusammensetzung, Geschwindigkeit, Straßenoberfläche) auch die Ausbreitungsbedingungen (z. B. Abstand von der Straße, schallmindernde Hindernisse, Einfluss des Geländes).

Bei der Erstellung der Lärmkarten der vierten Stufe kam die "Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen - Straßen, Schienenweg, Industrie und Gewerbe" (BUB) /19/ zum Einsatz. Die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Menschen in Wohnungen, die innerhalb der jeweiligen Isophonen-Bänder liegen, wird ab der vierten Runde nach der "Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (BEB) /20/ ermittelt.

5.2 Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die Ergebnisse der vom LANUV im Jahr 2022 durchgeführten Lärmkartierung wurden im Internet unter www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de /14/ veröffentlicht und sind nachfolgend zusammengefasst.

Tab. 2: Gesamtfläche der lärmbeeinträchtigten Gebiete in Lüdinghausen

L_{den}	$\geq 55 \text{ dB(A)}$	$\geq 65 \text{ dB(A)}$	$\geq 75 \text{ dB(A)}$
Größe/km ²	4,78	1,22	0,18

Tab. 3: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbeeinträchtigten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Lüdinghausen

L_{den}	$\geq 55 \text{ dB(A)}$	$\geq 65 \text{ dB(A)}$	$\geq 75 \text{ dB(A)}$
N Wohnungen	897	257	2
N Schulgebäude	10	3	0
N Krankenhausgebäude	1	0	0

Tab. 4: Geschätzte Gesamtzahl der ganztags lärmbelasteten Menschen in Lüdinghausen

L_{den}	$\geq 55... \leq 59$ dB(A)	$\geq 60... \leq 64$ dB(A)	$\geq 65... \leq 69$ dB(A)	$\geq 70... \leq 74$ dB(A)	≥ 75 dB(A)
N	930	416	365	174	5

Tab. 5: Geschätzte Gesamtzahl der nachts lärmbelasteten Menschen in Lüdinghausen

L_{night}	$\geq 50... \leq 54$ dB(A)	$\geq 55... \leq 59$ dB(A)	$\geq 60... \leq 64$ dB(A)	$\geq 65... \leq 69$ dB(A)	≥ 70 dB(A)
N	439	369	208	6	0

Die vom LANUV erstellten Lärmkarten zu den Lärmindizes L_{den} und L_{night} sind in den Abbildungen 2 und 3 sowie im Anhang dieses Berichts dargestellt /14/.

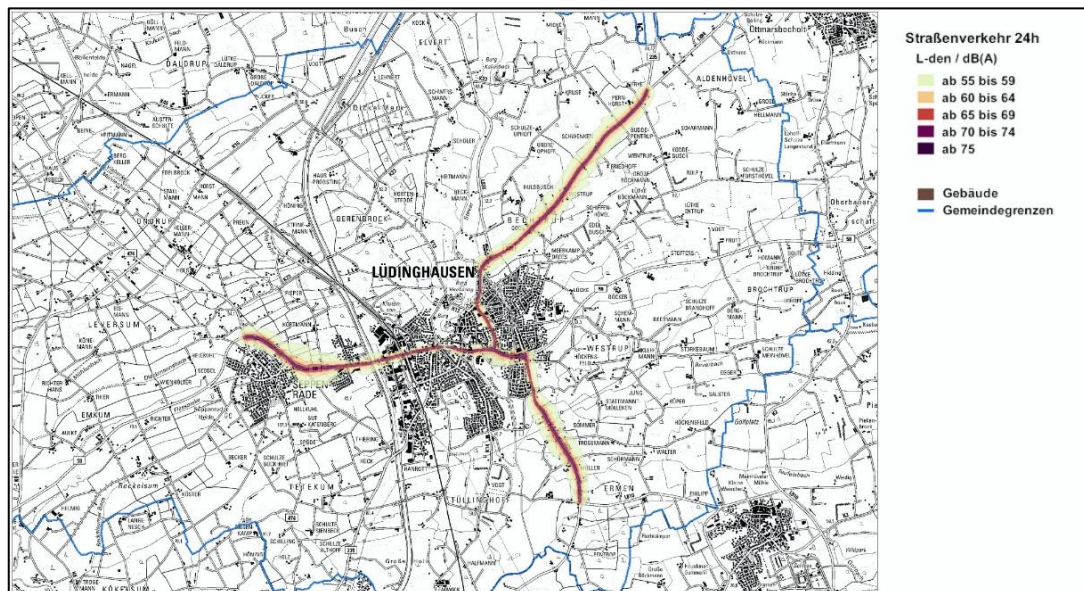


Abb. 2: Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr L_{den} (day, evening, night)

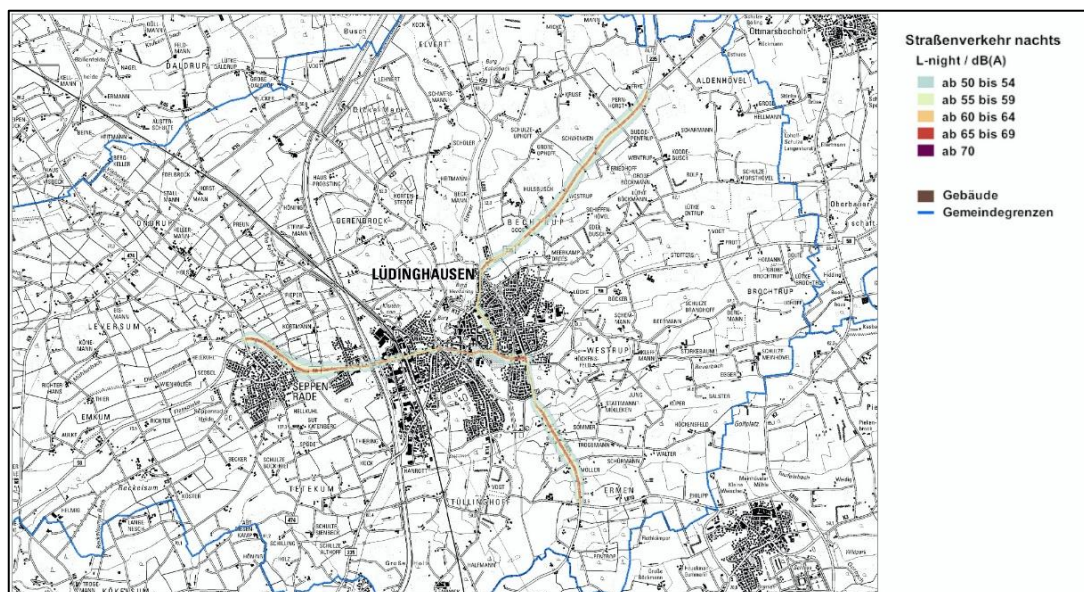


Abb. 3: Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr L_{night}

5.3 Bewertung der Berechnungsergebnisse

Die Ermittlung der Belastetenzahlen für den Straßenverkehrslärm findet unter Berücksichtigung der "Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen" (BUB) statt /19/ (vormals: VBEB /18/). Die Betroffenenzahlen werden dabei mit einem Berechnungsmodell ermittelt, das die Einwohnerdichte berücksichtigt und die Einwohner gleichmäßig auf die berechneten Fassadenpegel der Gebäude im Gemeindegebiet verteilt.

Tab. 6: Bewertung der Anzahl der Menschen, die Lärm ausgesetzt sind

a) Anzahl an Menschen, die <u>ganztägig</u> sehr hohen Belastungen (≥ 70 dB(A)) ausgesetzt sind:	179
b) Anzahl an Menschen, die <u>in der Nacht</u> sehr hohen Belastungen (≥ 60 dB(A)) ausgesetzt sind:	214
c) Anzahl an Menschen, die <u>ganztägig</u> hohen Belastungen ($\geq 65 - 69$ dB(A)) ausgesetzt sind:	365
d) Anzahl an Menschen, die <u>in der Nacht</u> hohen Belastungen ($\geq 55 - 59$ dB(A)) ausgesetzt sind:	369
e) Anzahl an Menschen, die <u>ganztägig</u> Belastungen/Belästigungen (55 - 64 dB(A)) ausgesetzt sind:	1.346
f) Anzahl an Menschen, die <u>in der Nacht</u> Belastungen/Belästigungen (50 - 54 dB(A)) ausgesetzt sind:	439

^{*)} ganztägig: 24 h (L_{den})

Das heißt:

1.890 Menschen sind ganztägig Pegeln von ≥ 55 dB(A) ausgesetzt, die zu erheblichen Belästigungen führen können.

544 Menschen sind ganztägig Pegeln von ≥ 65 dB(A) ausgesetzt, die zu gesundheitlichen Auswirkungen führen können.

1.022 Menschen sind nachts Pegeln von ≥ 50 dB(A) ausgesetzt, die zur Beeinträchtigung des Nachtschlafes führen können.

583 Menschen sind nachts Pegeln von ≥ 55 dB(A) ausgesetzt, die dazu führen können, dass Nachtschlaf nur bei geschlossenem Fenster möglich ist.

Darüber hinaus hat die Auswertung des LANUV ergeben, dass die folgende Anzahl an Menschen gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen entsprechend § 4 Abs. 4 Nr. 9 der 34. BImSchV /7/ ausgesetzt ist:

- schätzungsweise 331 Personen leiden unter starken Belästigungen
- schätzungsweise 70 Personen leiden unter starken Schlafstörungen
- schätzungsweise eine Person leidet unter ischämischen Herzkrankheiten

Die Ermittlung erfolgt nach /16/ entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie /2/ auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen getrennt für jede Lärmquellenart. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der "Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region" veröffentlichte /11/.

Den Ergebnissen der Lärmkartierung kann entnommen werden, dass insgesamt allerdings vergleichsweise wenige Menschen in Lüdinghausen von Werten oberhalb der Auslösewerte von $L_{den} \geq 70$ dB(A) (ca. 0,7 % der Einwohner) bzw. $L_{night} \geq 60$ dB(A) (ca. 0,8 % der Einwohner) betroffen sind.

In der aktuellen vierten Stufe der Lärmkartierung ergaben sich zu den in der dritten Stufe (2017) berücksichtigten Straßen keine Veränderungen, d. h. es kamen keine Verkehrswege hinzu, die nun ein Verkehrsaufkommen von 3 Mio. Kfz/a bzw. 8.200 Kfz/d aufweisen und es fielen auch keine Straßenabschnitte heraus, die nun unterhalb der o. g. Schwellenwerte liegen.

5.4 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungswürdigen Situationen

Im Gemeindegebiet Lüdinghausens ist ein Anteil von ≤ 2 % der Bevölkerung von hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie /2/ betroffen.

Die Gebiete, die von Pegeln oberhalb der Auslösewerte von $L_{den} \geq 70$ dB(A) und $L_{night} \geq 60$ dB(A) betroffen sind, befinden sich vornehmlich entlang der B 58 sowie der B 235. Die höchsten Anteile lärmbelasteter Menschen sind in Lüdinghausen in den Wohngebieten entlang der Ortsdurchfahrten der B 58 und der B 235 sowie in Seppenrade an der Wohnbebauung südwestlich der B 58.

Derzeit existieren entlang der o. g. Verkehrswege im Kernort Lüdinghausen punktuell aktive Lärmschutzmaßnahmen. Durch verlängerte bzw. weitere Lärmschutzwälle oder -wände wäre grundsätzlich eine Reduzierung des Straßenverkehrslärms auf die betroffene Wohnbebauung möglich. Ob die hierfür benötigten Flächen auch tatsächlich verfügbar sind, muss allerdings im Einzelfall geprüft werden. Zusätzliche organisatorische Maßnahmen (z. B. Tempolimits, Lkw-Durchfahrverbote etc.) sind im vorliegenden Fall schwer umsetzbar und bedürfen, unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, ebenso wie aktiver Lärmschutz, zwingend der Zustimmung des Straßenbaulastträgers.

Die Beeinträchtigungen sind hauptsächlich auf die geringen Abstände zwischen der Bebauung und den Bundes- und Landesstraßen zurückzuführen.

Ausschnitte der Situation im Bereich des Kreisverkehrs Disselhook bzw. Valve (B 58) / Konrad-Adenauer-Straße (B 235) in der Ortsdurchfahrt (OD) Lüdinghausens sowie ent-

lang der B 58 im Ortsteil Seppenrade sind in den nachfolgenden Abbildungen beispielhaft dargestellt.

Die B 474, die als Ortsdurchfahrt (Dülmener Straße / Dattelner Straße) durch Seppenrade verläuft, wurde in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt, da deren Verkehrsbelastung bei einer DTV von 4.029 Kfz/24 h (2019) bzw. 1,5 Mio. Kfz/Jahr unterhalb der maßgeblichen Schwellenwerte von etwa 8.200 Kfz/24 h bzw. 3,0 Mio. Kfz/Jahr liegt.

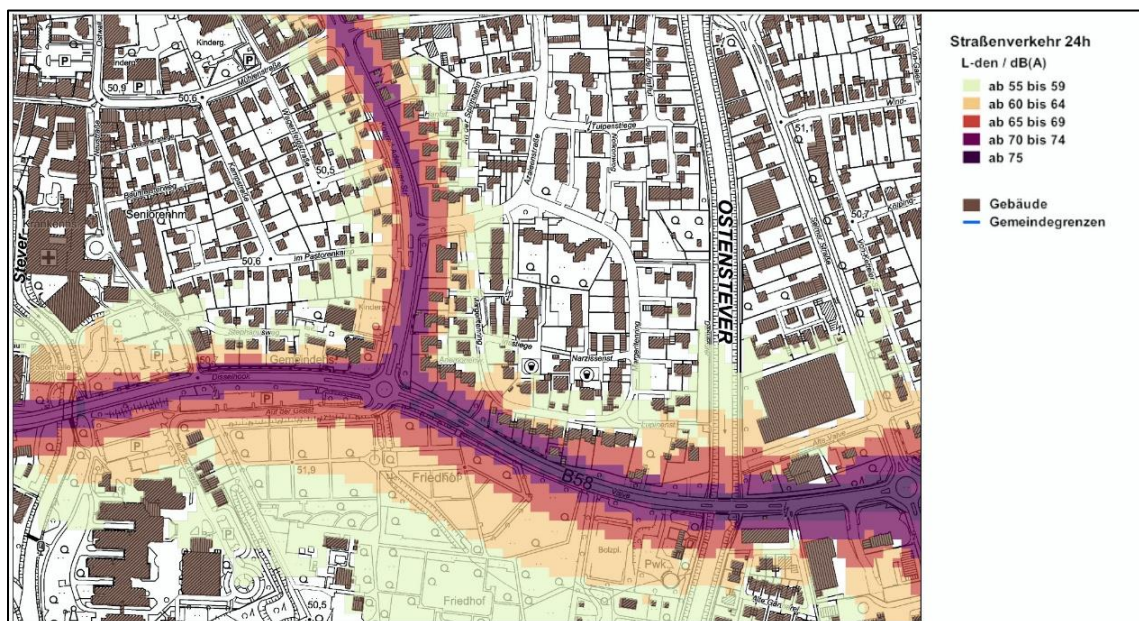


Abb. 4: Lärmbelasteter Straßenabschnitt der B 58 / B 235 in der OD Lüdinghausen - L_{den}

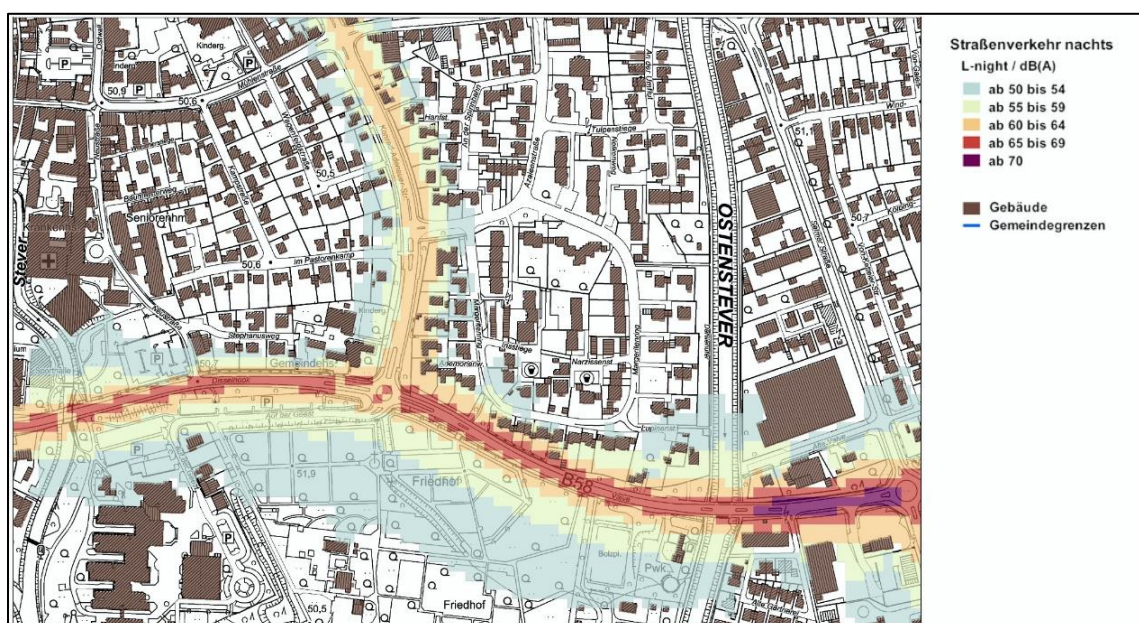


Abb. 5: Lärmbelasteter Straßenabschnitt der B 58 / B 235 in der OD Lüdinghausen - L_{night}

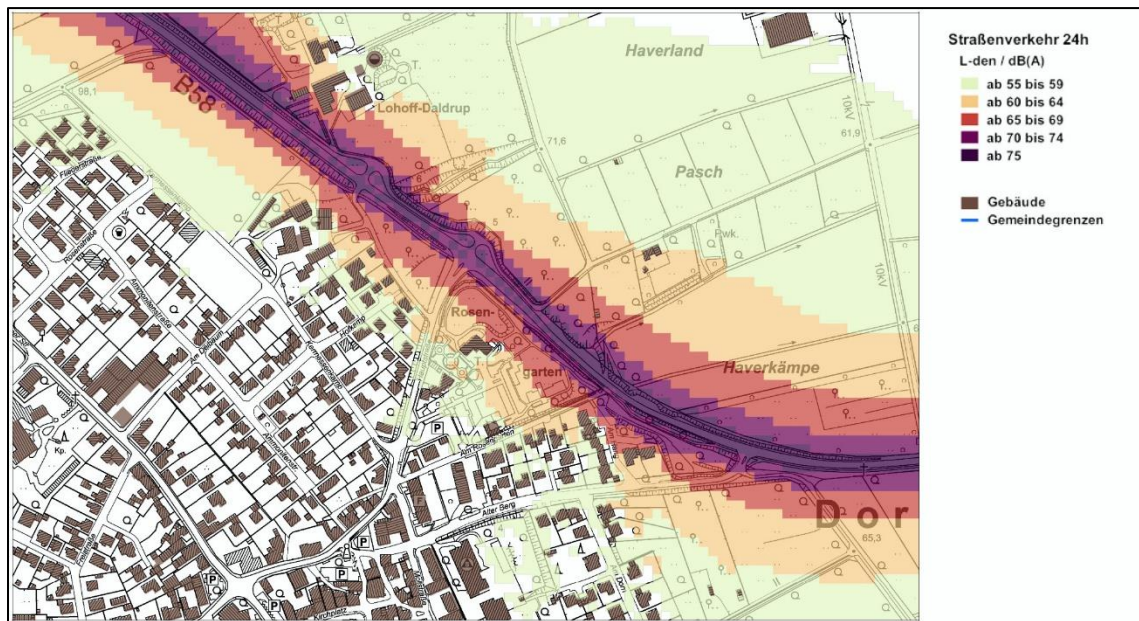


Abb. 6: Lärmbelasteter Straßenabschnitt der B 58 im Ortsteil Seppenrade - L_{den}

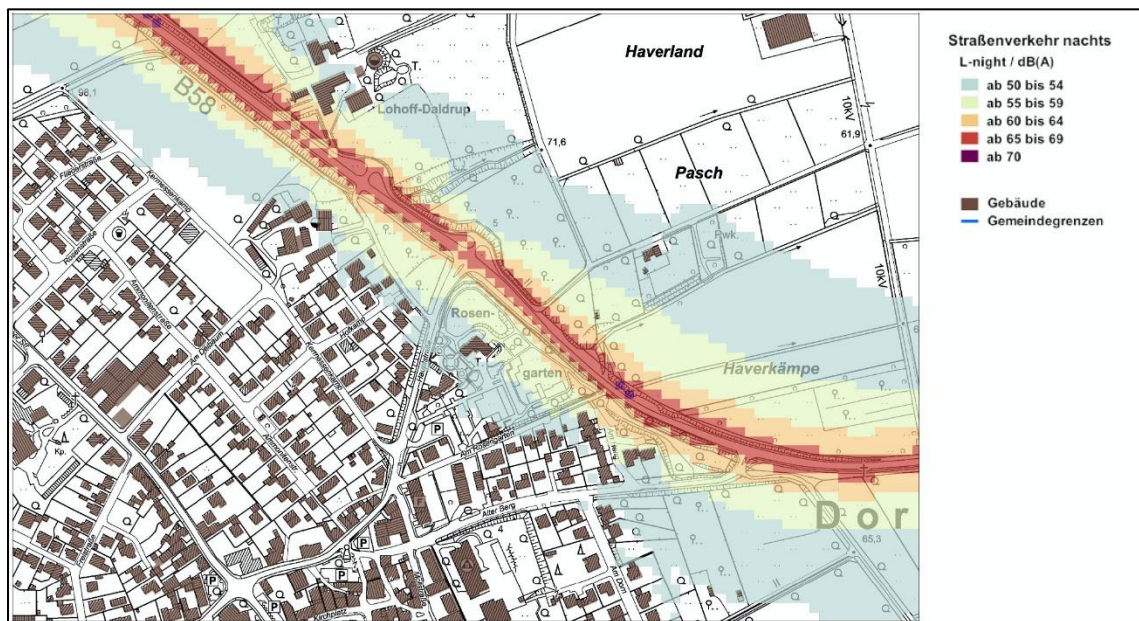


Abb. 7: Lärmbelasteter Straßenabschnitt der B 58 im Ortsteil Seppenrade - L_{night}

6 Maßnahmenplanung

6.1 Allgemeine Maßnahmen und Möglichkeiten zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms

Als Maßnahmen für die Minderung des Straßenverkehrslärms kommen sowohl verkehrsorganisatorische als auch bauliche Maßnahmen in Betracht. Dabei kann zwischen der Vermeidung, der Verminderung und der Verlagerung unterschieden werden.

Beispiele für die Vermeidung, Verminderung und die Verlagerung von Straßenverkehrslärm sind im Folgenden aufgeführt:

Vermeidung

- Verringerung des Pkw-Verkehrs, z. B. durch Parkraummanagement
- Förderung des ÖPNV-, Rad- und Fußverkehrs
- Reduzierung des Lkw-Verkehrs durch eine entsprechende Planung der Logistik
- Durchfahr- oder Nachtfahrverbote für Lkw

Verminderung

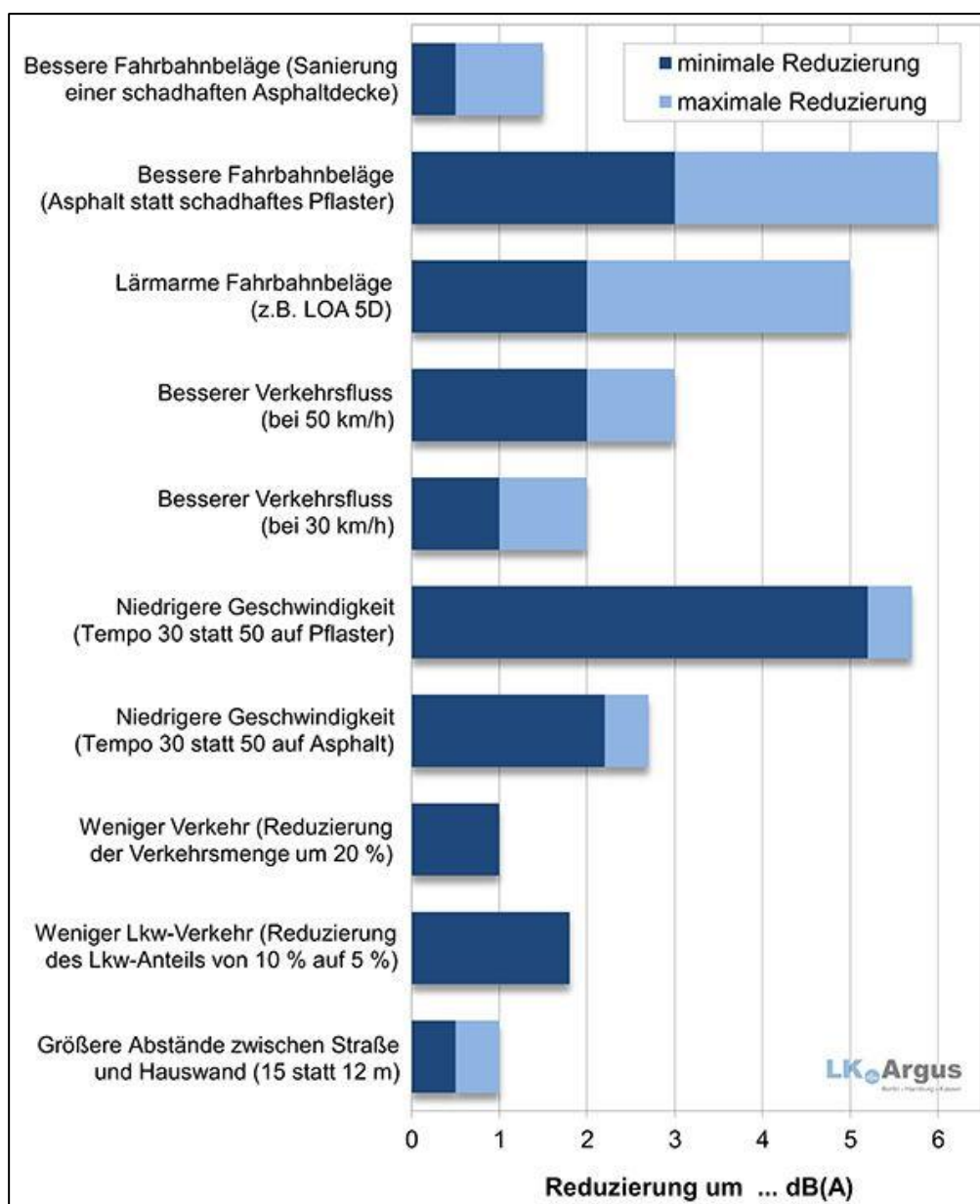
- Sanierung schadhafter Fahrbahnoberflächen oder Ersatz mit leiseren Fahrbahnbelägen
- Absenkung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf z. B. 30 km/h (ganztags/nachts)
- Verstetigung des Verkehrsflusses ("grüne Welle") durch Koordination der Lichtsignalanlagen bei Tempo 30 oder 50, Kreisverkehre
- Parkraummanagement mit Be- und Entladezonen zur Verhinderung von 2. Reihe-Parken
- Vorbereitende Bauleitplanung (Trennung unverträglicher Nutzungen, Festsetzung geschlossener Bauweise, straßenabgewandte Anordnung schutzbedürftiger Räume)

Verlagerung

- Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuggruppen bzw. zu bestimmten Zeiten
- Verkehrsorganisation wie Zuflusssdosierung, Leitsysteme oder Einbahnstraßen
- Verkehrsberuhigung des Nebennetzes und Vorhaltung eines leistungsfähigen Straßenhauptnetzes
- Umleitung des Durchgangsverkehrs

Aktive Schallschutzmaßnahmen, wie z. B. Schallschutzwände, sind vor allem innerorts aufgrund der überwiegend engen Bebauung nur selten zu realisieren. Eine ergänzende bauliche Maßnahme ist das Schließen von Baulücken, um die dahinterliegende Bebauung vor Straßenverkehrslärm zu schützen. Passiver Schallschutz in Form des Einbaus von Schallschutzfenstern sollte lediglich in besonders kritischen Fällen herangezogen werden, nachdem andere Maßnahmen zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms an der Quelle bereits durchgeführt wurden.

In Abbildung 8 sind mögliche Minderungspotentiale verschiedener Maßnahmen aufgeführt:



^{*)} das Lärminderungspotential bei einer niedrigeren Geschwindigkeit (Tempo 30 statt 50 auf Pflaster) beträgt in Anlehnung an die Berechnungsgrundlagen der RLS-19 /8/ lediglich ca. 3 dB(A)

Abb. 8: Lärminderungspotentiale^{*)} verschiedener Maßnahmen

Anmerkung zu Abb. 8: Die Sanierung schadhafter Fahrbahndecken oder die Verstärkung des Verkehrsflusses führen in der Praxis zwar tatsächlich zu einer geringeren Lärmbelastung, allerdings wirken sie sich bei der rechnerischen Ermittlung nicht pegelmindernd aus, da die anzuwendenden Berechnungsvorschriften diesen Umständen nicht Rechnung tragen.

Die Zuständigkeiten für die Umsetzung von Maßnahmen beim Straßenverkehr sind in Tabelle 7 aufgeführt. Sie zeigt, dass allein für einen Straßenabschnitt, je nach Maßnahme, verschiedene Behörden verantwortlich sein können /14/.

Tab. 7: Zuständigkeiten beim Straßenverkehr in NRW (EW = Einwohner)

Straßengattung	Straßenbaulastträger	Straßenbaubehörde	Straßenverkehrsbehörde
Bundesautobahnen	Bund	Autobahn GmbH des Bundes	Autobahn GmbH des Bundes
Bundesstraßen	Bund	Verkehrsministerium NRW / Straßen.NRW	Kreisordnungsbehörde
	Gemeinden > 80.000 EW bei Ortsdurchfahrt	Gemeinden	
Landesstraßen	Land	Straßen.NRW	Kreisordnungsbehörde
	Gemeinden > 80.000 EW bei Ortsdurchfahrt	Gemeinden	
Kreisstraßen	Kreise / kreisfreie Städte	Kreise / kreisfreie Städte	Kreisordnungsbehörde
	Gemeinden > 80.000 EW bei Ortsdurchfahrt	Gemeinden	
Gemeindestraßen	Gemeinden	Gemeinden	Kreisordnungsbehörde

Da bei der Lärmaktionsplanung im vorliegenden Fall ausschließlich Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b BImSchG /1/ mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr untersucht wurden, ist bei den betrachteten Straßen - B 58, B 235 und L 835 - ausschließlich Straßen.NRW als Straßenbaubehörde zuständig.

6.2 Bereits umgesetzte Maßnahmen

Entsprechend der Anlage V der EU-Umgebungslärmrichtlinie /2/ sind die bisherigen Aktivitäten und Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms gesondert darzustellen.

Nach Angaben der Stadtverwaltung /15/ wurden in der Vergangenheit folgende Maßnahmen im Gemeindegebiet umgesetzt:

Lkw-Durchfahrverbote mit Zusatzzeichen "Anlieger frei":

- Mühlenstraße zwischen B 235 und Kreisverkehr "Im Rott"
- Ascheberger Straße zwischen Kreisverkehr "Im Rott" und Baumschulenweg
- Steverstraße - Borg - Blaufärbergasse

Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h:

- B474 - Höhe "Josefshaus"
- diverse Wohngebiete und Anliegerstraßen

Ausstattung der Fahrbahnoberfläche mit offenporigem Asphalt:

- Olfener Straße (B 235) bis Knotenpunkt Bahnhofsstraße
- Sendener Straße (B 235) bis Knotenpunkt Stadtfeldstraße

6.3 Schutz ruhiger Gebiete

Bei "ruhigen Gebieten (in einem Ballungsraum)" handelt es sich laut Definition der EU-Umgebungslärmrichtlinie um ein *"von der Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{den} -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt"*. Im Weiteren sind "ruhige Gebiete auf dem Land" *"ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist"*.

Aus dieser Begriffsdefinition ergibt sich, dass es keine "ruhigen Gebiete" per se gibt, die z. B. aufgrund ihrer akustischen oder anderen Eigenschaften als ruhige Gebiete in Frage kommen, sondern das Vorhandensein eines ruhigen Gebietes setzt voraus, dass es von der zuständigen Behörde als solches festgesetzt wurde.

Ruhige Gebiete können bebaute Gebiete, z. B. Wohngebiete, oder auch unbebaute Gebiete sein. Die Umgebungslärmrichtlinie hat das Ziel, "ruhige Gebiete" gegen die Zunahme vor Lärm zu schützen /2/. Der Schutz obliegt der zuständigen Behörde im Rahmen ihrer Planungen /14/.

Die Auswahl oder Eingrenzung der "ruhigen Gebiete auf dem Land" kann entweder durch Ortskenntnis oder Vorwissen über die herrschende Lärmbelastung erfolgen /14/.

Ruhige Gebiete werden bei der lärmfachlichen Bewertung der Flugrouten für Verkehrsfughäfen in der Abwägung berücksichtigt /14/.

Das Gemeindegebiet Lüdinghausens ist überwiegend ländlich geprägt. Daher finden die Menschen in Lüdinghausen außerhalb der bebauten Ortsteile auf weitläufigen Wanderwegen, insbesondere in dem Naturschutzgebiet Borkenberge sowie zwischen Feldern

und Wiesen ausreichend Ruhe und Erholung. Diese großräumigen Ruhezeiten werden nur teilweise durch Bundes- und Landesstraßen durchschnitten.

Aus vorstehenden Gründen ist zunächst nicht beabsichtigt, konkrete "ruhige Gebiete" festzusetzen.

6.4 Geplante Vorhaben und langfristige Strategien

Nach Aussage der Stadtverwaltung sind aktuell keine konkreten Maßnahmen in der Umsetzung, die zu einer Lärmreduzierung beitragen können /16/. Bei der Planung von neuen Wohnbauquartieren werden selbstverständlich, je nach Erfordernis, aktive Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt.

6.5 Schätzwerte der Reduzierung betroffener Personen

Da aktuell keine konkreten Maßnahmen vorgesehen sind (siehe Kap. 6.4), ergeben sich auch bei den Belastetenzahlen aus unserer Sicht keine signifikanten Änderungen.

Tab. 8: Schätzwerte für die Anzahl der von Umgebungslärm entlasteten Personen

	Veränderung
a) Anzahl an Menschen, die ganztägig sehr hohen Belastungen (≥ 70 dB(A)) ausgesetzt sind:	+/- 0
b) Anzahl an Menschen, die in der Nacht sehr hohen Belastungen (≥ 60 dB(A)) ausgesetzt sind:	+/- 0
c) Anzahl an Menschen, die ganztägig hohen Belastungen ($\geq 65 - 69$ dB(A)) ausgesetzt sind:	+/- 0
d) Anzahl an Menschen, die in der Nacht hohen Belastungen ($\geq 55 - 59$ dB(A)) ausgesetzt sind:	+/- 0
e) Anzahl an Menschen, die ganztägig Belastungen/Belästigungen ($55 - 64$ dB(A)) ausgesetzt sind:	+/- 0
f) Anzahl an Menschen, die in der Nacht Belastungen/Belästigungen ($45 - 54$ dB(A)) ausgesetzt sind:	+/- 0

7 Anregungen und Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

7.1 Phase 1

Während der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung, die vom 05.02.2024 bis zum 29.02.2024 (einschließlich) über das Beteiligungsportal des Landes NRW mit Verweis auf die vom LANUV vorgenommene Lärmkartierung erfolgte, gingen insgesamt 62 Anregungen und Stellungnahmen von Lüdinghauser und Seppenrader Bürgern ein.

Neben den Eingaben zu den kartierten Hauptverkehrsstraßen bezogen sich einige allein oder unter anderem auf den Gewerbelärm der Markant-Tankstelle an der Kreuzung Selmer Straße / Bundesstraße 58 in Verbindung mit verhaltensbezogenem Lärm, u. a. von Rasern, lauter Musik etc. (9 Eingaben), auf sonstigen Gewerbelärm (8) sowie auf Freizeit- und Nachbarschaftslärm (2). Hierzu ist Folgendes anzumerken:

- Gewerbelärm wird nur in Ballungsräumen für große Industrieanlagen (IED-Anlagen) kartiert (siehe Kap. 3).
- Freizeit- und Nachbarschaftslärm sowie verhaltensbezogener Lärm ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. In der Regel sind hier die kommunalen Ordnungsbehörden oder die Polizei zuständig.

Zu den kartierten Hauptverkehrsstraßen, den Bundesstraßen 58 (B 58) und 235 (B 235) sowie der Landesstraße 835 (L 835) gingen insgesamt etwa 30 Eingaben ein.

Die Anmerkungen waren dabei teilweise unspezifisch und allgemeiner Art ("zu laut" oder "es wird zu schnell gefahren"). Die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung werden entlang der o. g. Verkehrswege überwiegend eingehalten, insbesondere entlang der innerorts verlaufenden B 58 (Seppenrader Straße und Valve) sowie entlang der B 235 (Konrad-Adenauer-Straße / Sendener Straße) zum Teil auch überschritten. Es wäre ggf. zu prüfen, ob entlang der Bundesstraßen die überwiegend geforderten Tempolimits zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrslärmsituation führen. Eine solche Maßnahme hätte allerdings zwingend im Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger (hier: Straßen.NRW) und der Kreisordnungsbehörde zu erfolgen.

Es ist anzumerken, dass die Lärmkartierung für die B 58 lediglich für den Bereich westlich des Kreisverkehrs mit der Selmer Straße (L 835) erfolgte. Östlich dieses Knotens weist die Bundesstraße laut der Straßen-Informationsbank NRW (NWSIB) /21/ eine Belastung von 7.143 Kfz/24h (Hochrechnung 2019) auf und liegt somit unterhalb des für die vierte Stufe der Lärmaktionsplanung geltenden Schwellenwertes von ca. 8.200 Kfz/24h.

Hinsichtlich der südlich des Knotens mit der B 58 kartierten Selmer Straße (L 835) gingen fünf Anregungen ein. Hier wurden ebenfalls in erster Linie Tempolimits gefordert, die die Situation für das Wohngebiet westlich der Landesstraße sicherlich verbessern könnte. Die Auslösewerte werden hier ganztägig und nachts überwiegend eingehalten bzw. unterschritten. Bezüglich der Umsetzung solcher Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung gilt

hier in Analogie zu den Bundesstraßen, dass dieses nur mit Zustimmung des Straßenbaulastträgers (Straßen.NRW) und der Kreisordnungsbehörde erfolgen kann.

Über die kartierten Verkehrswege hinaus gab es auch drei Eingaben zur Dülmener Straße (B 474) in Seppenrade und drei zur Hiddingseler Straße (L 835) im Bereich der Ostlandsiedlung sowie zu weiteren Kreis- und Gemeindestraßen (20). Die Auslösewerte wurden dabei allerdings in sämtlichen Fällen unterschritten bzw. befanden sich die Adressen der Bürger außerhalb des kartierten Bereiches. Ein großer Anteil fiel dabei auf die gemeindliche Ascheberger Straße und im weiteren Verlauf auf die Mühlenstraße, die offenbar verstärkt als Ausweichstrecken für die B 58 genutzt werden. Auch hier wurde auf überhöhte Geschwindigkeiten hingewiesen. Entsprechend wurden hier ebenfalls Tempolimits und weitere Maßnahmen, die zu einer Reduzierung der Verkehrsmenge führen, gefordert.

Vorstehendes gilt für die Tüllinghofer Straße (K 14), die allein fünfmal genannt wurde, sowie für die Bahnhofstraße (K 14) mit zwei Anregungen. Des Weiteren wurden je einmal die Gemeindestraßen Kastanienallee und Hauptstraße genannt. Auch an diesen Straßen ergaben sich auf Basis der Lärmkartierung (deutliche) Unterschreitungen der Auslösewerte.

Die Anregungen zu den Bussen am Busbahnhof an der Kurt-Schumacher-Straße (B 58), deren Motoren während der Stand- und Ruhezeiten häufig nicht abgestellt werden sowie zur Feuerwehr in Seppenrade (Am Rosengarten) sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung, da es sich einerseits um verhaltensbezogenen und andererseits um sozial-adäquaten Lärm handelt.

7.2 Phase 2

In der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung, die vom 29.05.2024 bis einschließlich 09.06.2024 erfolgte, gingen keine weiteren Anregungen oder Stellungnahmen ein.

8 Formelle Information

8.1 Datum des Abschlusses des Aktionsplanes

Die Lärmaktionsplanung soll nach aktueller Planung am 13.06.2024 in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Bauerschaften, Klima und Mobilität der Stadt Lüdinghausen vorgestellt und am 04.07.2024 vom Rat der Stadt Lüdinghausen beschlossen werden.

Die Daten des Lärmaktionsplanes sind von der Stadt Lüdinghausen an das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV NRW) zu übergeben. Das LANUV NRW leitet diese an das Umweltbundesamt weiter, welches die Lärmaktionspläne fristgerecht spätestens am 18.07.2024 an die EU zustellt.

8.2 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörung

Die Öffentlichkeitsbeteiligung mit dem Entwurf des Lärmaktionsplanes erfolgte über das städtische Beteiligungsportal. Darüber hinaus wurde im Internet sowie in der Tageszeitung über die Auslegung des Berichtsentwurfs informiert.

Die aus der Beteiligung (Phasen 1 und 2) eingegangenen Anregungen der Öffentlichkeit sowie der Träger öffentlicher Belange wurden abgewogen (siehe Kapitel 7) und fanden somit Eingang in die Endfassung des Lärmaktionsplanes.

8.3 Bestimmungen zur Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG /1/ bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach fünf Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.

Mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes in den kommenden Jahren und der Neuberechnung der Lärmkarten und der Betroffenen unter Berücksichtigung eventuell umgesetzter Maßnahmen kann mit den Differenzen der Anzahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Menschen die Wirksamkeit der Lärmaktionsplanung mit den einzelnen Maßnahmen bewertet werden.

9 Grundlagen und Literatur

- | | | |
|-----|------------------------------|---|
| /1/ | BImSchG | Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 11 Absatz 3 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 202) geändert worden ist |
| /2/ | 2002/49/EG | Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 (EU-Umgebungslärmrichtlinie) |
| /3/ | 2015/996 | Richtlinie (EU) 2015/996 der Kommission zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Mai 2015 sowie der Berichtigung (Amtsblatt der Europäischen Union L 168 vom 1. Juli 2015) |
| /4/ | 96/61/EG | Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung |
| /5/ | 16. BImSchV | Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist |
| /6/ | 24. BImSchV | Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung vom 4. Februar 1997 (BGBl. I S. 172; 1253), die durch Artikel 3 der Verordnung vom 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329) geändert worden ist |
| /7/ | 34. BImSchV | Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) vom 6. März 2006 (BGBl. I S. 516), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Mai 2021 (BGBl. I S. 1251) geändert worden ist |
| /8/ | RLS-19
Ausgabe 2019 | Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen |
| /9/ | VLärmSchR-97
Ausgabe 1997 | Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes |

- /10/ DIN 18005 Beiblatt 1 Schallschutz im Städtebau - Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung
Juli 2023
- /11/ WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Umweltbundesamt, Berlin, Juli 2019
- /12/ Handbuch: Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung - Silent City, Umweltbundesamt, Berlin, 2008 (aktualisiert: 2018)
- /13/ Lärmaktionsplanung - Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) Nordrhein-Westfalen vom 7. Februar 2008
- /14/ Informationen zur Lärmaktionsplanung und Kartierung des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) Nordrhein-Westfalen bzw. des Umweltbundesamtes: www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de bzw. www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/umgebungs-laerm-richtlinie/laermkarten
- /15/ Informationen der Stadtverwaltung Lüdinghausens zu vorhandenen und geplanten Maßnahmen zur Lärminderung sowie allgemeine Informationen zur Stadt: www.luedinghausen.de
- /16/ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 3. Aktualisierung, 19. September 2022
- /17/ Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) vom 22. Mai 2006
- /18/ Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 9. Februar 2007
- /19/ Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB) vom 7. September 2021 (Banz AT 05.10.2021 B4, Ber. 02.12.2021 B6)
- /20/ Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) vom 28. Dezember 2018 (Banz AT 28.12.2018 B7, S. 1) zuletzt geändert am 7. September 2021 (Banz AT 05.10.2021 B4)
- /21/ Online-Auskunft der Straßeninformationsbank Nordrhein-Westfalen (NWSIB) des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW)

10 Anhang

10.1 Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr L_{den} /14/

10.2 Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr L_{night} /14/

