



Stadt Hörstel

E n t w u r f

Lärmaktionsplan

(Stufe 4)

Aufstellende Behörde:

Stadt Hörstel
Kalixtusstr. 6
48477 Hörstel

Inhalt

| | | |
|---|---|----|
| 1 | Allgemeine Angaben | 4 |
| 2 | Bewertung der Ist-Situation | 10 |
| 3 | Maßnahmenplanung | 18 |
| 4 | Mitwirkung der Öffentlichkeit | 24 |
| 5 | Evaluierung des Aktionsplans | 25 |
| 6 | Inkrafttreten des Aktionsplans | 25 |
| | Anlage 1: Abwägungstabelle Öffentlichkeitsbeteiligung | 26 |
| | Anlage 2: Karten Lärmkartierung Straße und Schiene | 29 |

Entwurf

Grundsätzliches

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten der Europäischen Union, Lärmaktionspläne aufzustellen. Der Lärmaktionsplan ist ein städtisches Gesamtkonzept, das die Lärmsituation vor Ort erfasst, bewertet und – falls notwendig und möglich – Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung und den Schutz sogenannter ruhiger Gebiete ausweist. In Nordrhein-Westfalen sind die Städte und Gemeinden für diese Aufgaben zuständig mit Ausnahme der Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Die Mitwirkung der Öffentlichkeit ist bei der Aufstellung oder Überprüfung von Lärmaktionsplänen vorgesehen.

Die Lärmaktionsplanung beginnt mit der Erfassung lärmintensiver Bereiche durch eine Lärmkartierung. Für die kleinen und mittleren Kommunen hat das Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) die Berechnung der Lärmkarten zentral übernommen. Die Lärmkartierung folgt der Umgebungslärmrichtlinie und dem Ausführungserlass des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW (MUNV). Danach wird Verkehrs- und Industrielärm kartiert. Außerhalb von Ballungsräumen (Kommunen mit weniger als 100.000 Einwohnern) sind das nur Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3,0 Mio. Fahrzeugen im Jahr.

Auf Basis der Lärmkartierung des LANUV hat die Stadt Hörstel einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Im vorliegenden Plan sind die Auswirkungen der Lärmemissionen, die durch die Autobahn A 30 und die Landstraße 591 (vom Kreisverkehr K38 bis zur Einmündung Surenburer Straße im Stadtteil Riesenbeck) sowie der Schienenstrecke in Hörstel erfolgen, dargestellt und bewertet. Andere Straßen erfüllen nicht die Voraussetzung der Schwelle von 3,0 Mio. Fahrzeugen jährlich. Ebenso sind keine Belastungen durch Industrie und Großflughäfen zu verzeichnen. Es ist festzustellen, dass Hörstel mit Personen, die oberhalb der Auslösewerte des Runderlasses des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MULNV) von $L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}$ (24 Stunden-Wert) bzw. $L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$ ausgesetzt sind, betroffen ist.

Die Stadt kann auch Maßnahmen zum Lärmschutz treffen, wenn die Auslösewerte nicht überschritten werden. Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation können organisatorische sein, wie z. B. Tempolimits, LKW-Durchfahrverbote oder bauliche wie Lärmschutzwälle bzw. -wände, der Einbau von lärmschluckendem Asphalt oder passiver Lärmschutz wie der Einbau von schallgedämmten Fenstern. Für die vom LANUV erfassten Bereiche sind die Maßnahmen vermutlich schwer umsetzbar und bedürfen unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, ebenso wie aktiver Lärmschutz, zwingend der Zustimmung des Straßenbaulastträgers.

1 Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

| | |
|---|-----------------------------------|
| Name der Stadt/Gemeinde: | Stadt Hörstel |
| Amtlicher Gemeindeschlüssel: | 05 566 016 |
| Vollständiger Name der Behörde: | Stadt Hörstel – Der Bürgermeister |
| Straße: | Kalixtusstraße |
| Hausnummer: | 6 |
| PLZ: | 48477 |
| Ort: | Hörstel |
| E-Mail (<i>freiwillige Angabe</i>): | stadt@hoerstel.de |
| Internet-Adresse (<i>freiwillige Angabe</i>): | www.hoerstel.de |

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Stadt Hörstel liegt im Norden des Tecklenburger Landes an der Landesgrenze zu Niedersachsen. Hörstel gehört zum Kreis Steinfurt im Regierungsbezirk Münster und liegt zwischen den Städten Osnabrück und Rheine. Zur niedersächsischen Stadt Osnabrück sind es rund 30 Kilometer in Richtung Osten, zur Stadt Rheine sind es rund 10 Kilometer in Richtung Westen. Der Mittellandkanal und der Dortmund-Ems-Kanal verlaufen im Stadtgebiet und treffen sich am Nassen Dreieck in Bergeshövede.

Die Stadt Hörstel besteht aus dem Stadtteilen Bevergern, Dreierwalde, Hörstel und Riesenbeck. Für die Berechnung der Lärmkarten auf der Basis der 34. BImSchV wurden von der zuständigen Stelle nur die Hauptverkehrsstraßen (HVS) ausgewertet. Zu den HVS zählen nach Definition des § 47b (BImSchG) die Autobahnen sowie die Bundes- und Landstraßen. Auf einer HVS muss laut Definition auch in der vierten Runde eine Verkehrsbelastung von mindestens 3 Mio. Kfz pro Jahr vorherrschen, damit sie bei der Lärmkartierung berücksichtigt wird. Für die Berechnungen wurden die Verkehrsmengen aus 2015 für das Jahr 2019 hochgerechnet.

Zu den Hauptverkehrsstraßen, die in der vierten Stufe der Lärmaktionsplanung untersucht werden, zählen die Autobahn A 30 und die Landstraße 591 (Bevergerner Straße) im Stadtteil Riesenbeck zwischen dem Abzweig Surenburger Straße und dem Kreisverkehr K 38.

Die Autobahn A 30 ist je nach Abschnitt mit 17,254 bzw. 17,386 Mio. Kfz pro Jahr belastet. Auf dem Abschnitt der Beverger Straße vom Kreisverkehr K38 bis zur Surenburger Straße (L591) verkehren 3,699 Mio. Kfz pro Jahr. Das entspricht 10.134 Kfz/Tag und liegt damit über den geforderten 3 Mio. Kfz/Jahr bzw. 8.200 Kfz/Tag.

Entgegen der Darstellung in den Lärmkarten (L501 vom Kreisverkehr Möllenbreede bis zum Industriegebiet Dornierstraße und die L591 von der Einmündung der Torfmoorstraße bis zum Kreisverkehr K38) sind nach objektiver Messung der Verkehrsdaten **keine** weiteren Schallquellen des Straßenverkehrs in der Lärmaktionsplanung in Hörstel zu berücksichtigen, da sie nicht der Mindestbelastung von 3,0 Mio. Fahrzeugen pro Jahr entsprechen.

Zur Ermittlung der Schallauswirkungen, die durch bundeseigene Schienenstrecken erzeugt werden, hat das Eisenbahnbundesamt (EBA) vom Bund den Auftrag erhalten, schalltechnische Berechnungen durchzuführen und die Ergebnisse in Form von Isophonenkarten und Tabellen für jede betroffene Kommune zu veröffentlichen. Dabei werden für die Lärmaktionsplanung vom Eisenbahnbundesamt nur die Hauptschienenstrecken untersucht, auf denen mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr stattfinden.

Im Stadtteil Hörstel befindet sich die Schienenstrecke 2992 (Löhne – Rheine) mit einer Streckenlänge von 5,6 km. Auf dieser Strecke gibt es mehr als 44.000 Zugbewegungen/Jahr, so dass dieser Bereich auch als Haupteisenbahnstrecke zu werten ist. In der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung haben sich 3 Personen aus der Stadt Hörstel beteiligt. Die Ergebnisse der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung sind auf der Internetseite des Eisenbahnbundesamtes unter (https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/laerm_an_schienenwegen_node.html) zu finden.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG sowie der Verordnung über die Lärmkartierung - 34.BImSchV.

Mit der Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments (Umgebungslärmrichtlinie) hat die Europäische Gemeinschaft ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung des Umgebungslärms erarbeitet. Als Ziel sind dort die Verhinderung, Minderung und Lärmvorbeugung des Umgebungslärms festgeschrieben. Die wesentlichen Aufgaben nach der Umgebungslärmrichtlinie sind die Ermittlung der Belastungen durch strategische Lärmkarten und die Verminderung und Vermeidung von Lärm durch Lärmaktionspläne.

Unter Umgebungslärm sind unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien zu verstehen, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden. Dazu gehört der Lärm, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht. Ziel des europäischen und nationalen Rechts

ist die Erfassung und Darstellung größerer Lärmquellen in Lärmkarten sowie die Erstellung von Lärmaktionsplänen, deren Aussagen und Umsetzung zu einer Verminderung des Lärms beitragen sollen.

Der Aufbau dieses Lärmaktionsplanes orientiert sich an Anhang V „Mindestanforderungen für Aktionspläne nach Artikel 8“ der Richtlinie 2002/49/EG.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie ist durch Novellierung des Bundesimmissionsschutzgesetzes und durch die Verordnung über die Lärmkartierung in deutsches Recht umgesetzt worden.

Das „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ ist vom Bundestag am 16. Juni 2005 verabschiedet worden. Es fügt in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) einen sechsten Teil mit dem Titel „Lärmmin- derungsplanung“ und die Paragraphen 47 a bis f ein. In der Lärmschutzpraxis werden die Begriffe Lärmmin- derungsplanung und Lärmaktionsplanung häufig gleichbedeutend verwen- det.

In der aktuellen Runde 4 der Lärmaktionsplanung sind die Berechnungs- und Bewertungsmethoden geändert worden. Die Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm (BUB) und die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen (BEB) sind für die Run- den 1 bis 3 als vorläufige Fassungen verwendet worden.

Seit 2021 gelten die endgültigen Fassungen, die erstmals in Runde 4 angewendet werden und als gemeinsame Berechnungsmethode für alle EU-Staaten als CNOSSOS-DE zusam- mengefasst wurden.

Die anonymisierten Einwohnerdaten stammen von den Einwohnermeldeämtern.

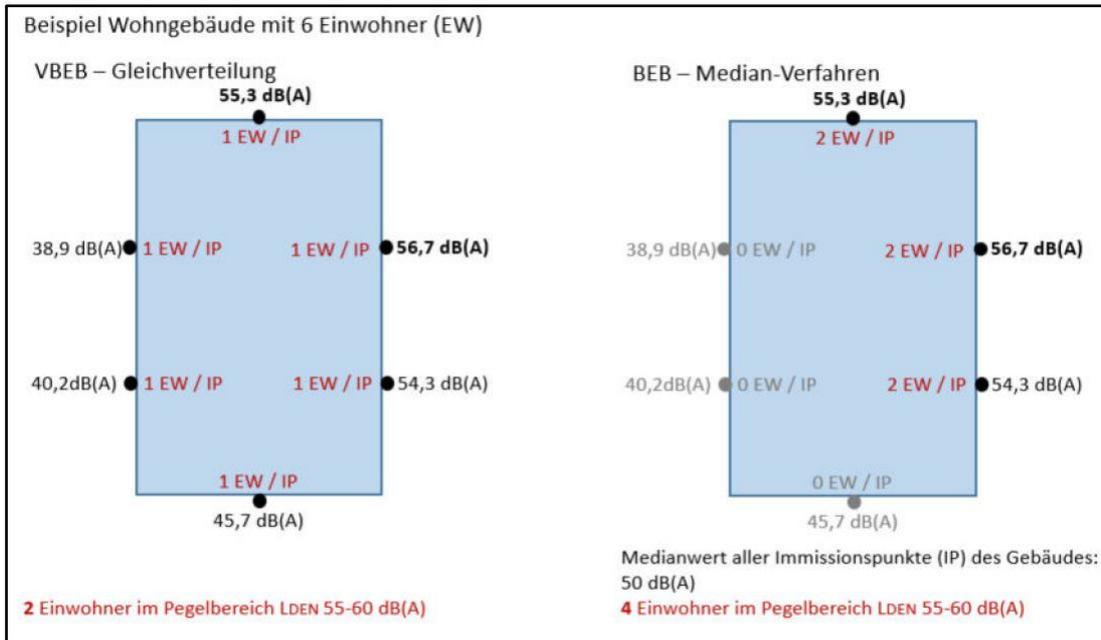
Wesentliche Änderungen bei der BUB (Eingangsdaten) sind:

- Zuschläge für Kreisverkehre und Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen
- Detaillierte Aufteilung der Lkw-Anteile in leichte und schwere Lkw
- Detailliertere Korrekturfaktoren für Straßenbeläge

Wesentliche Änderungen bei der BEB (Auswertung der betroffenen Anwohner) sind:

- Es wird nur noch die lauteste Hälfte der Fassadenpunkte eines Gebäudes bei der Ermittlung der betroffenen Anwohner herangezogen (Medianwert) (vgl. Abbildung 1)

Abbildung 1: Gegenüberstellung Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen [VBEB] (Runden 1-3) und BEB (Runde 4)



Auswirkungen:

Ein Vergleich der Lärmkarten aus Runde 3 mit Runde 4 ist aufgrund der oben benannten Änderungen nicht oder kaum möglich. Die Anzahl der Betroffenen in Runde 4 fällt deutlich größer aus als in Runde 3.

In der statistischen Auswertung werden des Weiteren neue gesundheitliche Auswirkungen erfasst. Dazu gehören die Angaben der

- Stark belästigten Personen, der
- Stark schlafgestörten Personen und der
- Personen mit ischämischen Herzkrankheiten (Sauerstoff-Unterversorgung des Herzens).

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Übersicht der Lärmgrenzwerte, die als Kriterien für die Evaluierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Bekämpfung und Minderung von Lärm in dem von dem Aktionsplan erfassten Gebiet verwendet werden. Die national geltenden Grenzwerte sind in der 16. BImSchV, VLärmSchR, in der Lärmschutz-Richtlinie StV und in der TA Lärm zu finden.

Die Festlegung von Maßnahmen sollte zwar gemäß § 47 d Abs. 1 BImSchG bei der Überschreitung "relevanter Grenzwerte" in den Aktionsplänen erfolgen, jedoch mangelt es bislang sowohl von europäischer Seite als auch von der Seite des Bundes an einer Festlegung verbindlicher Grenzwerte für den Gesundheitsschutz.

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr empfiehlt daher den Kommunen, ihre Entscheidung über die Notwendigkeit der Diskussion von Maßnahmen innerhalb eines Lärmaktionsplanes an einem Auslösekriterium zu prüfen.

Als Auslösewert wird ein Mittelungspegel L_{DEN} (gewichteter Lärmpegel day/evening/night) von 70 dB(A) bzw. L_{Night} von 60 dB(A) für Hauptverkehrsstraßen empfohlen. Die Grenz- und Richtwerte, die für Planungen nach deutschem Recht gelten, können für eine Bewertung der Lärmsituation nur zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten.

Bei der Festlegung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan ist generell zu beachten, dass im deutschen Recht die Beurteilungspegel L_rT (Tag) und L_rN (Nacht) bezogen auf 16 bzw. 8 Stunden bei der Durchsetzung von Maßnahmen maßgeblich sind, während sich die für den Umgebungslärm definierten Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} auf 24 bzw. 8 Stunden beziehen.

Die nachstehende Tabelle zeigt die nationalen Grenz- und Richtwerte.

| Geltungsbereich | Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ²⁴ Tag / Nacht [dB(A)] | Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ²⁵ sowie an Schienenwegen des Bundes ²⁶ Tag / Nacht [dB(A)] | Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen ²⁷ Tag / Nacht [dB(A)] | Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen ²⁸ Tag / Nacht [dB(A)] |
|---|---|---|--|--|
| Krankenhäuser, Schulen | 57/47 | 64/54 | 70/60 | 45/35 (für Krankenhäuser) |
| Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA) | 59/49 | 64/54 | 70/60 | 50/35 (WR) 55/40 (WA) |
| Dorf-/Kern-/Mischgebiet | 64/54 | 66/56 | 72/62 | 60/45 |
| Urbanes Gebiet | 64/54 | - | - | 63/45 |
| Gewerbegebiet | 69/59 | 72/62 | 75/65 | 65/50 |

²⁴ Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

²⁵ Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1201 und 12 Titel 891 05 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

²⁶ Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1202 Titel 891 05

²⁷ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

²⁸ Die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (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.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet der Stadt Hörstel...

... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:

2.304

... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night} durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind:

1.160

... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) L_{DEN} durch Lärm von Haupteisenbahnstrecken ausgesetzt sind:

1.020

... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) L_{Night} durch Lärm von Haupteisenbahnstrecken ausgesetzt sind:

1.825

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

Folgende statistische Kennzahlen sind aus der Lärmkartierung vom LANUV hervorgegangen:

- a) Anzahl an Menschen, die ganztägig sehr hohen Belastungen (≥ 70 dB(A)) ausgesetzt sind: 216
- b) Anzahl an Menschen, die in der Nacht sehr hohen Belastungen (≥ 60 dB(A)) ausgesetzt sind: 308
- c) Anzahl an Menschen, die ganztägig hohen Belastungen ($\geq 65 - 69$ dB(A)) ausgesetzt sind: 358
- d) Anzahl an Menschen, die in der Nacht hohen Belastungen ($\geq 55 - 59$ dB(A)) ausgesetzt sind: 508
- e) Anzahl an Menschen, die ganztägig Belastungen/Belästigungen ($\geq 55 - 64$ dB(A)) ausgesetzt sind: 2.065
- f) Anzahl an Menschen, die in der Nacht Belastungen/Belästigungen ($\geq 50 - 54$ dB(A)) ausgesetzt sind: 1.106

Die Ermittlung erfolgt nach den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung, 3. Aktualisierung, entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen getrennt für jede Lärmart.

In der statistischen Auswertung werden zusätzlich neue gesundheitliche Auswirkungen erfasst, die sich auf epidemiologischer Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ veröffentlichte, beziehen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht in jedem Fall repräsentativ.

Für die Stadt Hörstel wurden folgende Daten zu den Hauptverkehrsstraßen und zur Schienenstrecke mitgeteilt:

- 482 (Straße) und 183 (Schiene) stark belastigten Personen,
- 99 (Straße) und 90 (Schiene) stark schlafgestörten Personen und
- 1 Person (Straße) mit ischämischen Herzkrankheiten (Sauerstoff-Unterversorgung des Herzens).

Hinweis:

Die drei vorgenannten Kennziffern wurden auf der Basis statistischer Werte anhand der geschätzten Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen errechnet. Es wurden von der zuständigen Behörde keine realen Personen befragt oder ermittelt.

Die Gesamtzahl betroffener Personen der Hauptverkehrsstraßen im Vergleich zwischen der Lärmaktionsplanung der Runde 3 zur Runde 4 macht deutlich, dass die Umstellung vom VBEB- zum BEB-Verfahren (siehe Ziff 1.3) für die Lärmkartierung 2022 eine deutliche Zunahme der Belastetenzahlen bedeutet:

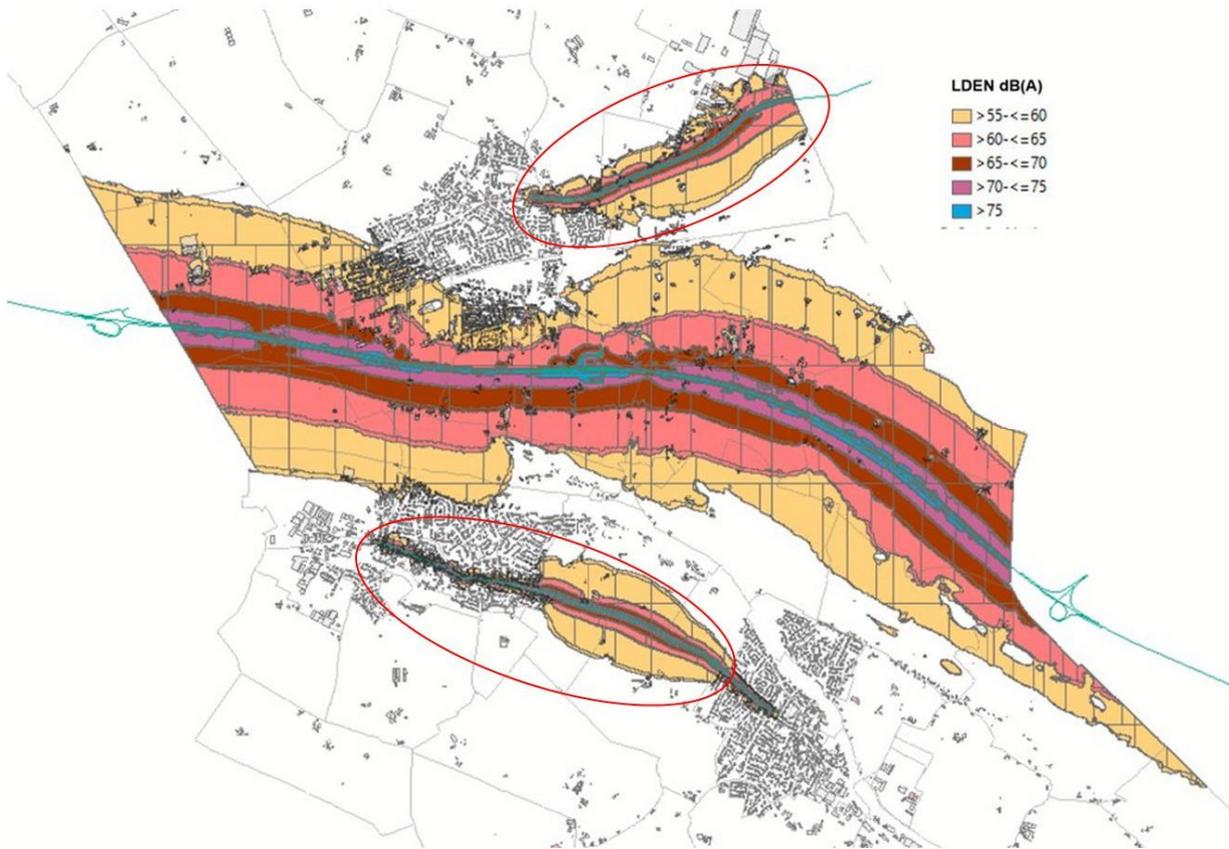
| | über 55 ≤70 / 50 ≤60 dB(A) | nur über 70 / 60 dB(A) |
|---------|---|---|
| Runde 3 | L _{DEN} : 756 / L _{Night} : 413 | L _{DEN} : 6 / L _{Night} : 22 |
| Runde 4 | L _{DEN} : 2.118 / L _{Night} : 935 | L _{DEN} : 186 / L _{Night} : 225 |

Im Einwirkungsbereich von Autobahnen wird mit Anwendung der BUB gegenüber der bisherigen Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen [VBUS] (siehe Ziff. 1.3) eine deutlich höhere Lärmbelastung ausgewiesen. Über fast alle Pegelklassen vergrößert sich die Fläche der einzelnen 5 dB-Isophonen-Bänder erheblich, zum Teil sogar bis zur Verdoppelung.

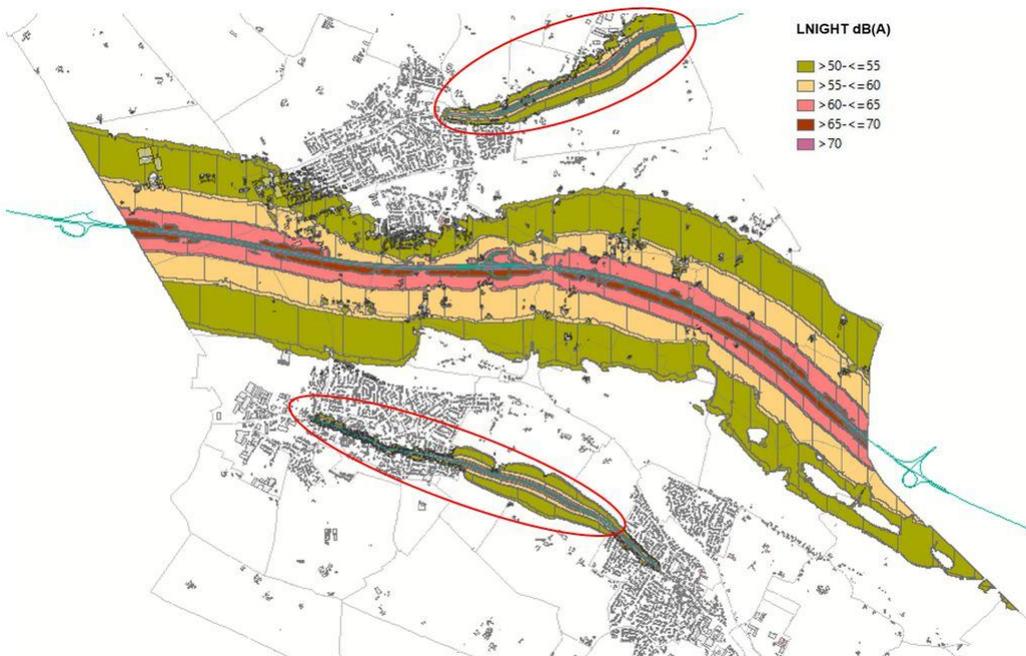
2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

In der Stadt Hörstel gibt es folgende Bereiche mit vorhandenen Lärmproblemen:

A. Hauptverkehrsstraßen (Autobahn 30 und L591 Bevergerner Straße)



Isophonenkarte Hauptverkehrsstraßen A30, L591 Tag L_{DEN} (24 Stunden)



Isophonenkarte Hauptverkehrsstraßen A30, L591 Tag L_{Night} (8 Stunden)

Die in den beiden vorstehenden Karten eingekreisten Bereiche (L501 Ibbenbürener Straße und L591 Beverger Straße vom Abzweig Torfmoorstraße bis zum Kreisverkehr K38/L591) erfüllen nach objektiven Verkehrsdaten nicht die Voraussetzungen (Belastung von 3 Mio. Kfz pro Jahr) und werden daher in der Lärmaktionsplanung der Stadt Hörstel nicht berücksichtigt. Der Darstellungsfehler wurde dem Umweltbundesamt gemeldet. Eine Korrektur des Kartenmaterials ist bislang nicht erfolgt.

Die Autobahn A30 ist schon in der 1 Phase der Lärmaktionsplanung enthalten. Auf der nördlichen Seite der Autobahn ist eine Lärmschutzwand vom Mittellandkanal bis kurz vor der Torfmoorstraße vorhanden (in der Karte gelb dargestellt).



Hierdurch wird der Verkehrslärm der Autobahn im nördlichen Siedlungsgebiet südl. der Talstraße schon recht gut abgeschirmt. Auf der westlichen Seite der Lärmschutzwand gibt es jedoch Lärmbeschwerden aus dem Siedlungsbereich Lüttmannstraße / Knobben, die insbesondere bei südwestlichen Windrichtungen den Verkehrslärm der Autobahn deutlich wahrnehmen.

Im Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung hat es 17 Äußerungen von Einwohnerinnen und Einwohner gegeben, die sich sowohl auf die bereits objektiv bekannten Lärmprobleme beziehen, aber auch auf andere Lärmquellen beziehen, die bisher nur rein subjektiv wahrgenommen wurden. Die Abwägungstabelle der Anregungen und Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung ist als Anlage 1 beigefügt.

Bewertung der Lärmsituation Straße

Der Lärmaktionsplan ist ein Instrument zur Darstellung von Lärmproblemen und deren Management. Dabei sollen vorrangig Straßenabschnitte identifiziert werden, die hohen und sehr hohen Schallpegeln ausgesetzt sind und an denen viele Anwohner gemeldet sind.

Die Landesregierung hat für die Diskussion von Maßnahmen innerhalb der Lärmaktionsplanung empfohlen, dass die Auslösewerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht überschritten sein sollten. Die Stadt Hörstel folgt dieser Empfehlung.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen gegenüber der Runde 3 eine deutlich höhere Betroffenheit der Bürgerinnen und Bürger durch den Verkehrslärm, der von den untersuchten Hauptverkehrsstraßen ausgeht. Die Gründe dafür sind unter 1.3 beschrieben worden.

Anhand der Berechnungen des LANUV ist festgestellt worden, dass insgesamt 2.119 Bürger zwischen 55 und 70 dB(A) ganztägig und nachts 935 Bürger zwischen 50 und 60 dB(A) betroffen sind. Die vom Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz NRW empfohlenen Auslösewerte von 70/60 dB(A) werden für 186 Personen ganztags und 225 Personen nachts überschritten.

Die Belastungen beziehen sich auf die Außenseite der Fassade, die Anzahl der Personen ist gemittelt und wurde nach der BEB berechnet. Folgende Lärmbelastungen sind im Stadtgebiet ermittelt worden, die von den Hauptverkehrsstraßen ausgehen:

186 Einwohner sind ganztägig sehr hohen Belastungen (ab 70 dB(A)) ausgesetzt und 225 Einwohner sind in der Nacht sehr hohen Belastungen (ab 60 dB(A)) ausgesetzt.

248 Einwohner sind ganztägig hohen Belastungen (65-69 dB(A)) ausgesetzt und 299 Einwohner sind in der Nacht hohen Belastungen (55-59 dB(A)) ausgesetzt.

385 Einwohner sind ganztägig Belästigungen (60-64 dB(A)) ausgesetzt und 636 Einwohner sind in der Nacht Belästigungen (50-54 dB(A)) ausgesetzt.

Es ist davon auszugehen, dass die Einwohner, die in der Nacht einer Belastung ausgesetzt sind, auch am Tag belastet werden. Die Einwohnerzahlen tags und nachts dürfen somit nicht addiert werden.

Für eine Bewertung können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung herangezogen werden. Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Einwohner auf Lärm-minderung alleine aus der strategischen Lärmkartierung besteht nicht.

B. Hauptschienenstrecke

Die Sichtung der Berechnungsergebnisse aus dem GeoPortal.EBA zeigt die Lärmbereiche nördlich und südlich der Eisenbahnstrecke im Stadtteil Hörstel.

Insgesamt ist der folgenden Statistik zu entnehmen, dass ca. 1.020 Bürger in Hörstel inner-halb von 24 Stunden (L_{DEN}) mit Pegel über 55 dB(A) und ca.

1.825 Bürger mit Pegeln über 45 dB(A) in der Nacht vom Schienenverkehrslärm betroffen sind. Von einer Überschreitung der Auslösewerte von 70/60 dB(A) sind 30 Bürger am Tag und ca. 75 Bürger in der Nacht betroffen.

Gemeindestatistik (ULR)

| | |
|---|----------|
| Gemeinde: | Hörstel |
| AGS: | 05566016 |
| Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß BEB) sowie kommunale Lärmkennziffer | |
| Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN}) | |
| ab 55 dB(A) bis 59 dB(A) | 580 |
| ab 60 dB(A) bis 64 dB(A) | 300 |
| ab 65 dB(A) bis 69 dB(A) | 110 |
| ab 70 dB(A) bis 75 dB(A) | 30 |
| ab 75 dB(A) | 0 |
| L_{DEN} Lärmkennziffer | 5.104 |
| Anmerkung: Bei den Angaben zu L_{DEN} handelt es sich um ganzzahlig gerundete Werte. | |
| Nacht-Lärmindex (L_{Night}) | |
| (ab 45 dB(A) bis 49 dB(A)) | 990 |
| ab 50 dB(A) bis 54 dB(A) | 470 |
| ab 55 dB(A) bis 59 dB(A) | 290 |
| ab 60 dB(A) bis 64 dB(A) | 70 |
| ab 65 dB(A) bis 69 dB(A) | < 10 |
| ab 70 dB(A) | 0 |
| L_{Night} Lärmkennziffer | 8.097 |
| Anmerkung: Bei den Angaben zu L_{Night} handelt es sich um ganzzahlig gerundete Werte. | |
| Geschätzte Zahl der Fälle gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen | |
| Fälle starker Belästigung L_{DEN} | 183 |
| Fälle starker Schlafstörung L_{Night} | 90 |
| Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude L_{DEN} | |
| Belastete Flächen in km² | |
| über 55 dB(A) | 3,12 |
| über 65 dB(A) | 0,56 |
| über 75 dB(A) | 0,03 |
| Belastete Wohnungen | |
| über 55 dB(A) | 490 |
| über 65 dB(A) | 70 |
| über 75 dB(A) | 0 |
| Belastete Schulen | |
| über 55 dB(A) | 0 |
| über 65 dB(A) | 0 |
| über 75 dB(A) | 0 |
| Belastete Krankenhäuser | |
| über 55 dB(A) | 0 |
| über 65 dB(A) | 0 |
| über 75 dB(A) | 0 |

Anmerkung: Bei der Auswertung der betroffenen Schulen und Krankenhäuser sind alle Einzelgebäude betrachtet worden. Bei Schulkomplexen aus beispielsweise drei Gebäuden sind somit drei Schulgebäude in die Auswertung genommen worden.

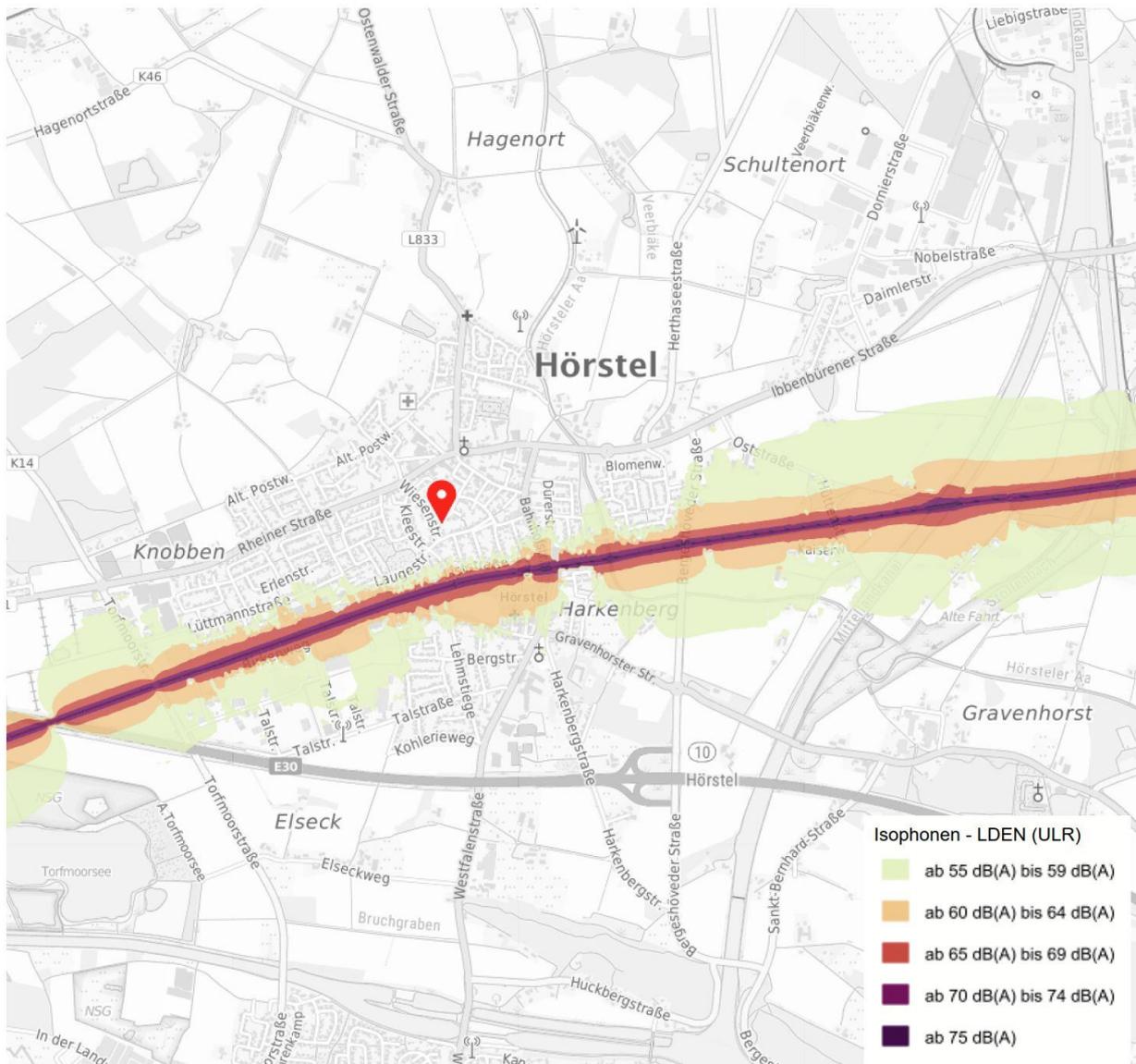
Die nachfolgenden Karten zeigen die flächenhafte Darstellung der Schallausbreitung. Die Ergebnisse der Berechnung sind unter folgendem Link veröffentlicht worden: <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de>

Der Lärmaktionsplan mit der Diskussion von Lärmschutzmaßnahmen wird vom Eisenbahn-bundesamt aufgestellt. Die Auswertung und Beurteilung nimmt das Eisenbahn-bundesamt vor.

Die Stadt Hörstel hat darauf keinen direkten Einfluss. Sie wird aber bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes „Schiene“ und bei der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen beteiligt.



EBA Lden Hörstel



Isophonenkarte Schienenstrecke L_{den} (24 Stunden)

EBA Lnight Hörstel



Isophonenkarte Schienenstrecke L_{Night} (8 Stunden)

3 Maßnahmenplanung

3.1 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)

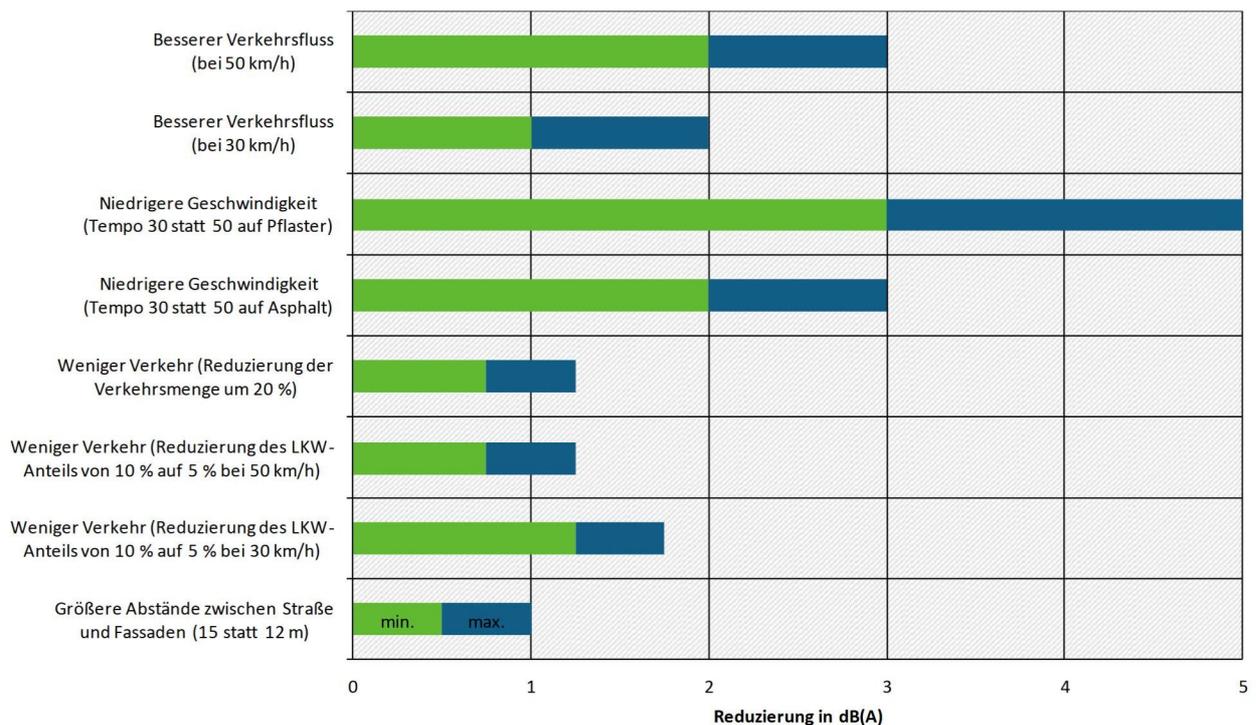
Verlagerung

- Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuggruppen bzw. zu bestimmten Zeiten
- Verkehrsorganisation wie Zuflussdosierung, 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 der nachstehenden Abbildung sind mögliche Minderungspotentiale verschiedener Maßnahmen aufgeführt:

Minderungspotentiale



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

| Straßengattung | Straßenbaulastträger | Straßenbaubehörde | Straßenverkehrsbehörde |
|-----------------|--|---------------------------------------|------------------------------|
| Bundesautobahn | Bund | Die Autobahn GmbH des Bundes | Die Autobahn GmbH des Bundes |
| Bundesstraße | Bund | Verkehrsministerium NRW / Straßen.NRW | Kreisordnungsbehörde |
| | Gemeinden > 80.000 EW bei Ortsdurchfahrten | Gemeinden | |
| Landesstraßen | Land | Straßen.NRW | Kreisordnungsbehörde |
| | Gemeinden > 80.000 EW bei Ortsdurchfahrten | Gemeinden | |
| Kreisstraßen | Kreise / kreisfreie Städte | Kreise / kreisfreie Städte | Kreisordnungsbehörde |
| | Gemeinden > 80.000 EW bei Ortsdurchfahrten | Gemeinden | |
| Gemeindestraßen | Gemeinden | Gemeinden | Kreisordnungsbehörde |

Da bei der Lärmaktionsplanung grundsätzlich ausschließlich Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b BImSchG mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr zu untersuchen waren, sind bei den betrachteten Bundes- und Landesstraßen - die Autobahn GmbH des Bundes sowie Straßen.NRW zuständig.

3.2 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärmmin- derung / zum Lärmschutz

Hauptverkehrsstraßen

In der bisherigen Lärmaktionsplanung bis zur Runde 3 ist bereits ausgeführt, dass an der Bundesautobahn 30 im nördlichen Bereich eine Lärmschutzwand vorhanden ist, die die nördlich davon wohnenden Personen vor Lärm schützen (siehe Grafik unter 2.3). Ferner ist der Autobahn GmbH vorgeschlagen worden, bei der anstehenden Sanierung der Autobahn einen Flüsterasphalt zu verwenden. Hierzu hat auf eine Anfrage das Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Jahr 2022 schon mitgeteilt, dass die BAB 30 vom Autobahnkreuz Lotte/Osnabrück bis zur Anschlussstelle Rheine-Nord grundhaft erneuert werden soll.

Hierzu sollen ab 2025 abschnittsweise Planungen aufgenommen werden. Ein Bestandteil der Erhaltungsplanung ist unter anderem auch ein lärmtechnischer Entwurf, in dem die lärmtechnischen Belange nach den aktuellen Richtlinien und Verkehrsbelastungen neu bewertet werden. Eine Grundvoraussetzung für die Gewährung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung ist die Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie. Diese kommen z.B. dann in Betracht, wenn die Auslösewerte von derzeit 64/54 dB(A) tags/nachts für Wohngebiete überschritten sind.

In der aktuellen Ausbauvorhabenplanung der Autobahn GmbH ist derzeit der Streckenabschnitt vom Autobahnkreuz Lotte bis Hasbergen-Gaste enthalten. Im Zuge der Planungen zur Lärmsanierung der Autobahn GmbH wird seitens der Stadt Hörstel auch die Verlängerung der Lärmschutzwand Richtung Westen zum Schutz der Wohnsiedlung Lüttmannstraße / Knobben eingebracht.

Wie der Abwägungstabelle der Öffentlichkeitsbeteiligung (Anlage 1) zu entnehmen ist, sind bereits in den letzten Jahren bei der Aufstellung der Bebauungspläne im Bereich der L 591 (Bevergerner Straße) und K 38 (Bergeshöveder Straße) [Bebauungspläne Nrn. 33 „Auf dem Klei“, 50 „Westring“, 102 „Westring II“] entsprechende Empfehlungen / Vorgaben zum Schallschutz aufgenommen worden.

Die L 501 Ibbenbürener Straße hat im Jahr 2023 einen neuen Fahrbahnbelag bekommen. Dies wird sich bei der künftigen Lärmaktionsplanung Phase 5, auf die fälschlicherweise jetzt schon in die Lärmkartierung vom LANUV aufgenommene L 501 in Hörstel, positiv bei der Anzahl der Betroffenen auswirken.

Haupteisenbahnstrecken

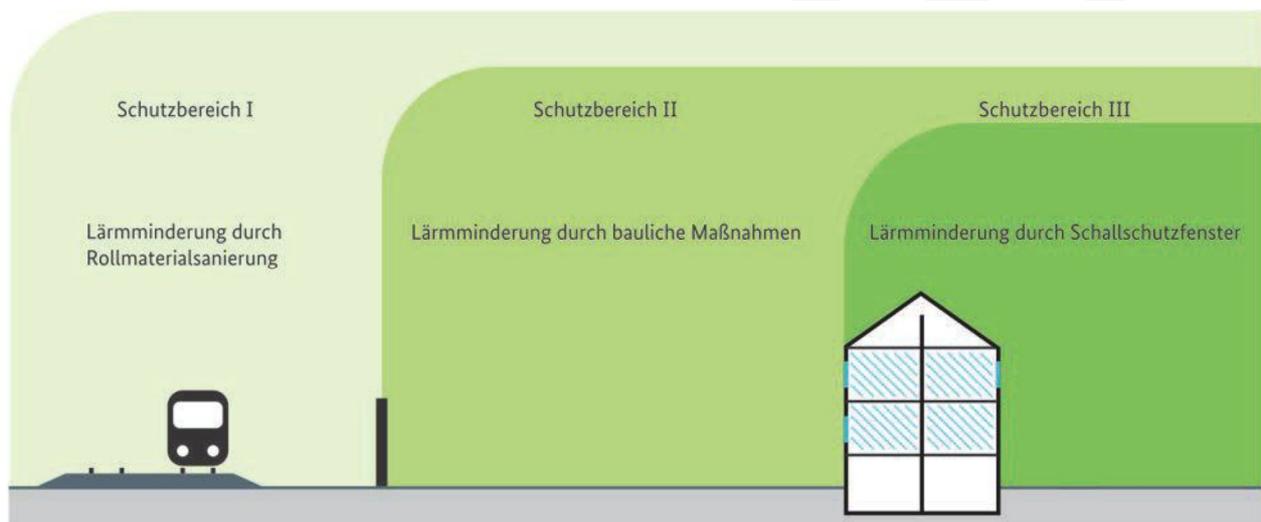
In der Lärmaktionsplanung der Runde 3 hat das Eisenbahnbundesamt (EBA) im Lärmaktionsplan folgendes festgeschrieben:

Die Bundesregierung verfolgt in der Lärminderungsstrategie das Ziel, den Schienenverkehrslärm bis 2020 zu halbieren. Dafür hat der Bund verschiedene Programme, Maßnahmen und Strategien initiiert, z.B.

Umsetzung und Strategie „Leise Schiene“ mit den Elementen

- Fördern (Lärminderung an der Quelle durch Umrüstung von Bestandsgüterwagen auf moderne, lärmreduzierte Bremstechniken)
- Ertüchtigen (Stationärer Lärmschutz an der Strecke z.B. durch Reduzierung der Auslösewerte für Lärmsanierungsmaßnahmen um 3 dB)
- Regulieren (strengere Vorschriften in den rechtlichen Rahmenbedingungen z.B. Fahrverbot für „laute“ Güterwagen oder Lärmgrenzwerte bei neuen Fahrzeugen)

Priorisierung von Lärminderungsmaßnahmen und –programmen nach verschiedenen Schutzbereichen gemäß der nachstehenden Abbildung.



Die Schienenstrecke Rheine – Ibbenbüren war in der Lärmaktionsplanung Runde 3 noch als nicht fertiggestellte Sanierungsmaßnahme aufgeführt. Inzwischen wurden die Sanierungsarbeiten im Jahr 2023 abgeschlossen. Dies dürfte mittlerweile dazu geführt haben, dass die in der Kartierung dargestellten Lärmprobleme und Betroffenenzahlen gesunken sind.

Im Entwurf des Lärmaktionsplanes der Runde 4 mit Stand von Dezember 2023 wird zum Lärmschutzziel 2023 ausgeführt, dass bis Ende 2030 die Hälfte aller Anwohnenden an Bahnstrecken von Schienenlärm durch Lärmschutzmaßnahmen entlastet werden soll. Dies bedeutet eine Lärminderung für rund 850.000 Menschen unter dem nächtlichen Lärmpe-

gel von 57 dB(A) an Schienenwegen des Bundes. Im aktuellen Entwurf des Lärmaktionsplanes (https://www.eba.bund.de/download/Laermaktionsplan_Entwurf.pdf) sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Lärminderung an der Schallquelle bzw. dem Emissionsort (z.B. am Fahrzeug)
- Maßnahmen im Ausbreitungsweg (z.B. Schallschutzwände)
- Maßnahmen am Immissionsort (z.B. Schallschutzfenster)

Für die Schienenstrecke 2992 in Hörstel ist im Verzeichnis der in Bearbeitung befindlichen und fertiggestellten Maßnahmen auch eine Maßnahme in Hörstel mit einer Länge von 5,6 km aufgenommen für die derzeit die schalltechnische Untersuchung durchgeführt wird und sich somit in der planerischen Umsetzung befindet. Mit der Umsetzung der Maßnahme wird es somit zu weiteren Verbesserungen in der Lärmsituation der betroffenen Anwohner in Hörstel kommen.

3.3 Schutz ruhiger Gebiete

Die Umgebungslärmrichtlinie verlangt die Diskussion von sogenannten ruhigen Gebieten. Ruhige Gebiete sind nach § 47 d Abs. 2 BImSchG Bereiche und Regionen, die vor einer Zunahme von Lärm zu schützen sind. Der Gesetzgeber liefert für die Festlegung ruhiger Gebiete aber keine konkreten Anhaltspunkte. Die Ausweisung von ruhigen Gebieten ist aber hauptsächlich für Ballungsräume wichtig, da die Wege vom Zentrum an den Stadtrand zur Erholung deutlich länger sind als in Kleinstädten oder Gemeinden.

Die Stadt Hörstel orientiert sich bei der Lärmaktionsplanung an den gesetzlichen Mindestanforderungen. Auf dieser Basis werden dementsprechend nur die hierfür maßgeblichen Abschnitte der Hauptverkehrsstraßen in Hörstel in die Lärmkartierung einbezogen, für die das Auslösekriterium von mehr als 3 Mio. Kfz im Jahr vorliegt. Kreis- oder Gemeindestraßen sind dementsprechend nicht erfasst worden, so dass kein flächendeckendes Bild der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr erstellt wurde. Voraussetzung für eine belastbare Prüfung von ruhigen Gebieten im Sinne der Richtlinie wäre allerdings eine derartige flächendeckende Datengrundlage, die nur unter erheblichen zeitlichen und finanziellen Aufwand zu ermitteln wäre.

Herauszustellen ist hierbei, dass das Instrument der „ruhigen Gebiete“ im Sinne der Richtlinie insbesondere auf Ballungsräume abzielt. Diese sind dadurch geprägt, dass dort konzentriert auf großer Fläche sehr hohe Lärmbelastungen für eine große Zahl an Betroffenen auftreten. Gezielt für derartige stark belastete Bereiche soll in der Lärmaktionsplanung geprüft werden, ob geeignete Bereiche als Erholungszonen ausgewiesen werden können. Die Stadt Hörstel stellt sich nicht als derartiger Ballungsraum mit vergleichbarer Belastung dar. Ruhige Bereiche sind im Stadtgebiet von allen Stadtteilen aus schnell zu erreichen.

Aus den oben genannten Gründen wird auf die Diskussion und Ausweisung von ruhigen Gebieten verzichtet.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

Vorgehen

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie fordert eine Information der Öffentlichkeit über die Ergebnisse der Lärmkartierung und die Mitwirkung bei der Aufstellung des Aktionsplanes. Die Ergebnisse der Mitwirkung sollen berücksichtigt und die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen informiert werden.

Die Ergebnisse der 4. Runde zur Lärmaktionsplanung wurden dem Ausschuss für Stadtplanung und Infrastruktur der Stadt Hörstel am 31.01.2024 vorgestellt.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung konnten auf der Internetseite der Stadt Hörstel unter <https://www.hoerstel.de/wirtschaft-umwelt/umweltlaerm-laermaktionsplanung/> und im Rathaus eingesehen werden. Die Bürgerinnen und Bürger hatten über die Beteiligungsplattform NRW durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligung vom 12.02. bis 04.03.2024 Gelegenheit, Anregungen und Hinweise zur Lärmaktionsplanung vorzubringen.

Frühzeitige Beteiligung (Ergebnisse der Lärmkartierung)

Insgesamt sind verschiedene Anregungen aus der Bürgerschaft eingegangen, die sich nicht nur auf die kartierten Hauptverkehrsstraßen beziehen. Es werden aber in Runde 4 der Lärmaktionsplanung nur die Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt, die eine Verkehrsbelastung von mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr aufweisen. Es wird bundesweit einheitlich mit den hochgerechneten Verkehrsbelastungen für das Jahr 2019 gerechnet. Lärmmessungen sind für die Planung von Lärmschutzmaßnahmen im Verkehrslärm nicht zugelassen. Die Lärmkarten

L_{DEN} und L_{Night} basieren auf den beschriebenen Verkehrsdaten und sind nach Aussage der zuständigen Landesbehörde (LANUV) korrekt.

Die Abwägungstabelle der Anregungen und Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 12.02. – 04.03.2024 liegt als Anlage 1 an.

5 Evaluierung des Aktionsplans

5.1 Überprüfung der Umsetzung

Der Lärmaktionsplan ist gemäß § 47 d BImSchG nach fünf Jahren zu überprüfen und fortzuschreiben.

5.2 Überprüfung der Wirksamkeit

Derzeit sind keine Regelungen für die Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans vorgesehen.

6 Inkrafttreten des Aktionsplans

6.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten

Die Lärmaktionsplanung soll in der Sitzung des Rates der Stadt Hörstel am 25.09.2024 beschlossen werden

6.2 Link zum Aktionsplan im Internet

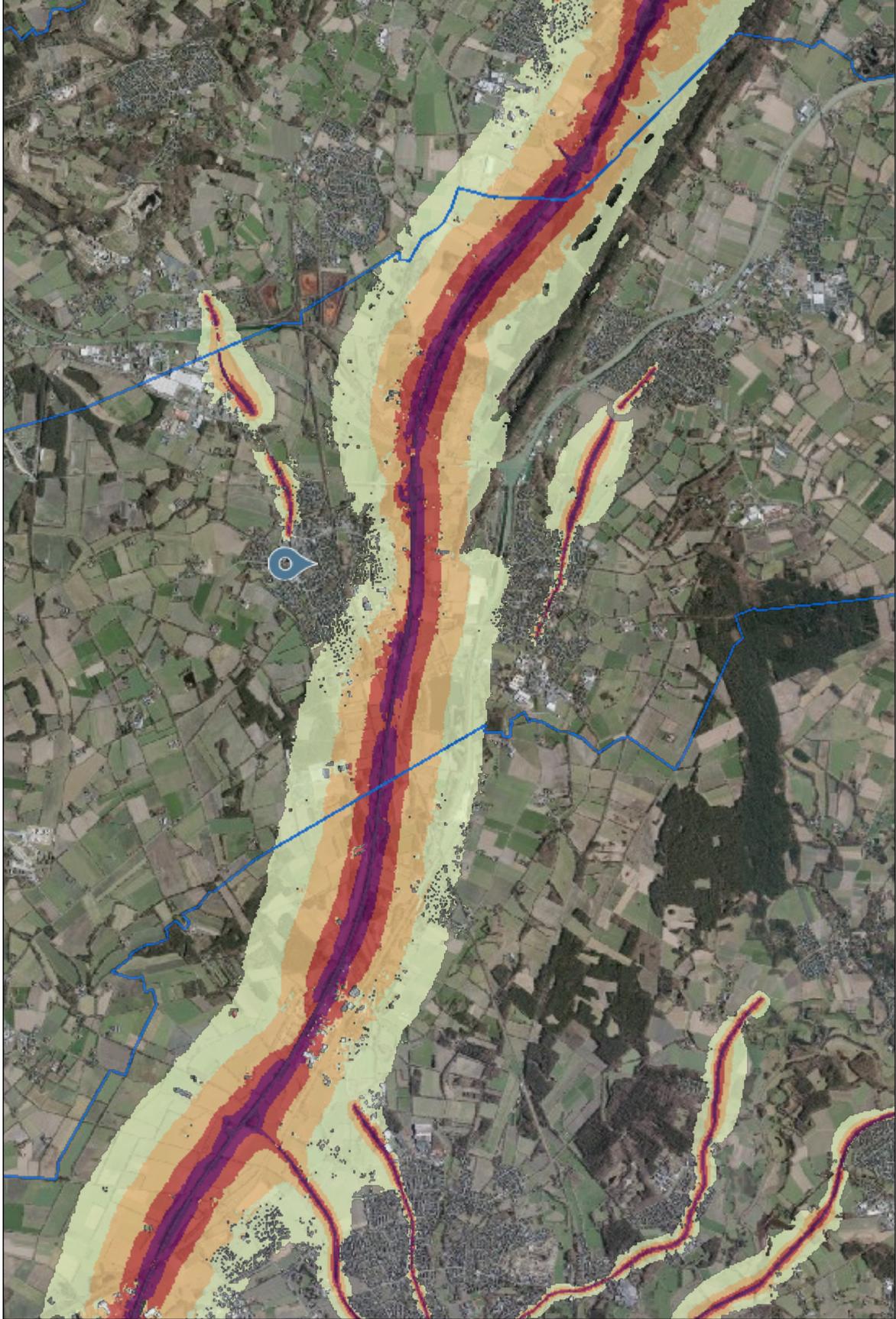
Wird später eingefügt.

Abwägungstabelle Anregungen und Hinweise Öffentlichkeitsbeteiligung 12.02. - 04.03.2024

| Nr. | Datum | Einwender | Stellungnahme | Erläuterung | Abwägung |
|-----|------------|--------------------------------------|--|---|---|
| 1 | 16.02.2024 | Hamburger, David | Surenburger Straße: Verkehrsbelastung ist hoch und somit auch der Verkehrslärm; Anregung Tempo 30 auf der Surenburger Straße; Möglichkeiten zur zukünftigen Ausgestaltung diskutieren | Surenburger Straße ist nicht von der Lärmaktionsplanung der Runde 4 betroffen; Anregungen können außerhalb der Lärmaktionsplanung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde erörtert werden. | Im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht zu behandeln |
| 2 | 25.02.2024 | Vogg, Rainer Beethovenstr. 27 | Lärmschutzwall ist deutlich abgesackt; wenn er nicht mehr den Vorgaben des BPL entspricht, soll er wieder angepasst werden; Fassade neuer Kindergarten - Schall strahlt von Fassade in den nördlichen Bereich der Bevergerner Straße ab; Vegetation auf Wall wurde großflächig auf den Stock gesetzt | <p>Im Bebauungsplan (BPL) Klei II wurden die möglichen Immissionsprobleme erörtert und auch bei der Aufstellung des BPL berücksichtigt. Für das Baugebiet wurden auf Grund des seinerzeit noch vorhandenen Einflussbereiches Flugplatzes Hopsten beschrieben, dass ein Lärmpegel von 62 bis 67 dB(A) zu erwarten ist. Auf Grund dessen wurde folgende textliche Festsetzung in den BPL übernommen: "Die Außenbauteile der Wohngebäude sind so aufzubilden, dass bei einem maximalen Außenschallpegel von 67 dB(A) in den Aufenthaltsräumen ein Innenpegel von tagsüber 30 - 40 dB(A) und nachts 20 - 30 dB(A) nicht überschritten wird."</p> <p>Zu den weiteren Emissionsquellen (Bevergerner Straße L591, Bergeshöveder Straße (K38) und geplanter Autobahnzubringer im Zuge der (K38) wurde folgendes ausgeführt: "Die Auflagen zum Schutz gegen Fluglärm übersteigen die notwendigen Maßnahmen bedingt durch den Verkehrslärm, so dass darüberhinausgehende Festsetzungen nicht erforderlich sind. Zur weiteren Sicherung der Nachtruhe wird für die erste Bauzeile entlang der L 591 die Empfehlung ausgesprochen, bei der Grundrißgestaltung darauf zu achten, dass die ruhebedürftigen Räume auf die dem Verkehrslärm abgewandte Seite gelegt werden."</p> <p>Hinsichtlich des angesprochenen Lärmschutzwall ist festzustellen, dass im BPL festgeschrieben wurde, dass der Wall zur L 591 eine Höhe von mind. 1 m über Straßenniveau haben muss. Die aktuelle Höhe des Walls übersteigt diesen Wert deutlich. Das auf den Stock setzen der Vegetation auf dem Wall ist eine notwendige pflegerische Maßnahme. Die Vegetation erholt sich von diesem Pflegeschnitt in recht kurze Zeit, so dass durch die aufwachsende Vegetation wieder ein zusätzlicher Lärmschutz erreicht wird. Durch die im BPL festgesetzten Maßnahmen und Empfehlungen können die Schallimmissionen in den Innenräumen deutlich unter die zulässigen Grenzwerte reduziert werden. An den Fassaden der Wohngebäude in der ersten Zeile nördlich der Bevergerner Straße (Beethovenstraße) werden am Tag Höchstwerte von 60,05 dB(A) und nachts von 51 dB(A) ermittelt. Die liegen deutlich unter den für den BPL beschriebenen Höchstwerten von 67 dB(A). Maßnahmen für die nördliche Bebauung der Bevergerner Straße (L 591) können vom Straßenbaulastträger vermutlich nicht gefordert werden. Auch eine mögliche Abstrahlung der Fassade des neuen Kindergartens dürfte nicht dazu führen, dass der angegebene Höchstwert für das Baugebiet von 67 dB(A) erreicht wird. Denn schon eine Steigerung von 3 dB(A) würde zu einer Verdoppelung der Schallenergie führen. Dies ist durch das mögliche Abstrahlen von der Fassade auf der gegenüberliegende Seite in mind. 60 Meter Entfernung nicht zu erwarten.</p> | <p>Anregung: Lärmprobleme Bevergerner Straße werden dem Straßenbaulastträger mitgeteilt zwecks Prüfung geeigneter Maßnahmen unter Bezugnahme auf die getroffenen Regelungen in den Bebauungsplänen.</p> |
| 3 | 25.02.2024 | Weismann, Stefan Beethovenstr. 35 | Inhaltsgleiche Stellungnahme wie Nr. 2 | wie Nr. 2 | wie Nr. 2 |

| | | | | | |
|----|------------|-------------------------------------|--|---|---|
| 4 | 25.02.2024 | Edelbusch, René Beethovenstr. 37 | Inhaltsgleiche Stellungnahme wie Nr. 2; zusätzliche Anmerkung, dass die Geschwindigkeit von 50 km auf der Beverger Straße nicht eingehalten wird und Tempo 30 angelegt wird | siehe Nr. 2; Nach einer aktuellen Messung der Geschwindigkeiten in Höhe des Kindergartens beträgt der V85-Wert aus Richtung Bevergern 59 km und aus Richtung Riesenbeck 61 km, wobei es auch "Ausreißer" gibt, die deutlich zu schnell gefahren sind. | wie Nr. 2 und zusätzlich Straßenverkehrsbehörde und Polizei Steinfurt |
| 5 | 27.02.2023 | Beulding, Klemens | Inhaltsgleiche Stellungnahme wie Nr. 4 | wie Nr. 4 | wie Nr. 4 |
| 6 | 27.02.2024 | Anonym | Anregung Emsdettener Straße (freie Strecke) auf 70 km zu beschränken (Lärmreduzierung, CO2-Ausstoß verringern und Verkehrssicherheit erhöhen) | Diese Stellungnahme betrifft nicht den Bereich der Lärmaktionsplanung. Die Anregung wird an den zuständigen Straßenbaulastträger weitergeleitet. | Im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht zu behandeln |
| 7 | 27.02.2024 | Anonym | Lärmschutzwall Blumenweg erweitern wegen Lärmbelästigung durch anfahrende und abbremsende LKW's an der neuen Ampel | Diese Stellungnahme betrifft nicht den Bereich der Lärmaktionsplanung. Die Lärmbelästigung ist aktuell nur eine subjektive Wahrnehmung. Das nächstgelegene Haus was von einer Verlängerung des Lärmschutzwalls profitieren würde, ist von der Kreuzung 130 m entfernt. Für die Gebäude im Bebauungsplangebiet Horstesch, die mind. 200 m von der Ampelkreuzung entfernt liegen, gibt es entsprechende Festsetzungen zum Einbau von Fenstern der Lärmschutzklasse 2 (Schalldämmmaß 30 - 34 dB(A)). | Im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht zu behandeln |
| 8 | 28.02.2024 | Anonym Blumenweg | Lärm Kreisverkehr Blumenweg durch die Masse an Motorräder, aber auch durch Trecker und LKW's und zu schnell fahrende PKW's, insbesondere stadtauswärts. Lärmschutz wäre gut (Erholung der Ohren und Nerven und Verbesserung der Lebensqualität). | Die Stellungnahme betrifft nicht den Bereich der Lärmaktionsplanung. Nach der Markierung in der Karte müsste die anregende Person im Bereich des BPL Horstesch wohnen. Hier gilt die Festsetzung zum Einbau von Lärmschutzfenster wie vorstehend. | Im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht zu behandeln |
| 9 | 28.02.2024 | Anonym Karl-Grüter- Straße | Lärmschutz südlich der Beverger Straße in den Blick nehmen, da nichts vorhanden ist. Tempo 50 wird nicht eingehalten und Lärm durch das Abbremsen und das Beschleunigen der vielen LKW's. | Im BPL Westring II wurde das Thema Immissionsschutz beleuchtet. Es wurde dargestellt, dass von der Beverger Straße Verkehrsbelastungen für das Baugebiet erwartet werden. Die Orientierungswerte für den Beurteilungspegel (Verkehrslärm) von tags 55 dB(A) und nachts 45 dB(A) werden bis zu einem Abstand vom 100 m zur Beverger Straße überschritten. Da aktive Schallschutzmaßnahmen (Erdwall, Lärmschutzwand etc.) im Hinblick auf die Gestaltung der Ortslage ausscheiden, soll dies durch passive Maßnahmen (Schallschutzfenster mit einem Schalldämmmaß von mind. 32 dB(A) gewährleistet werden. Diese Fenster sind für das gesamte Plangebiet festgesetzt worden. Im BPL wurde daher folgendes aufgenommen: "Den Bauherren innerhalb eines Abstandes von 100 m zur Beverger Straße (L 591) wird empfohlen, die ruhebedürftigen Räume sowie Terrassen, Freisitze etc. an der L 591 abgewandten Seite vorzusehen, da mit einer erheblich störenden Geräuschbelastung durch Straßenverkehrslärm zu rechnen ist. Alternativ kann der Schallschutz für die ruhebedürftigen Räume durch schalldämmende Lüftungssysteme erfolgen. | wie Nr. 2 |
| 10 | 29.02.2024 | Brede, Wilfried Beethovenstr. 31 | Inhaltsgleiche Stellungnahme wie Nr. 2 | wie Nr. 2 | wie Nr. 2 |

| | | | | | |
|----|------------|------------------------------------|--|--|--|
| 11 | 29.02.2024 | Anonym Lehmstiege | Verkehrslärm neben Autobahn auch durch Westfalenstraße im Bereich Schulzentrum / Autobahnunterführung (Abrollgeräusche führt zur Lärmbelastung): Verlängerung der 30er Zone vor der Schule bis zum Kohlerweg | Der Verkehrslärm durch die Autobahn ist bekannt und wurde auch schon kommuniziert. Lt. Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr aus April 2022 sollen voraussichtlich in 2025 Planungen für eine grundlegende Erneuerung der BAB 30 vom Autobahnkreuz Lotte bis zur Anschlussstelle Rheine-Nord abschnittsweise ab 2025 aufgenommen werden. Der aktuelle Maßnahmenplan der Autobahn GmbH listet derzeit noch keine geplanten Lärmschutzmaßnahmen für die nächsten Jahre auf diesem Abschnitt auf. In 2025 sollen die ersten Planungen von Lotte bis Hasbergen erfolgen. Die Westfalenstraße L 833 ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung zur Runde 4. Die Verlängerung des 30er Bereiches ist nicht möglich, da im Bereich von Schulen nur max. 300 m innerhalb der Ortsdurchfahrtsgrenzen 30er Bereiche ausgewiesen werden können. Dies ist bereits schon erfolgt. | Es wird ein Hinweis an die Autobahn GmbH gegeben, in dem noch einmal auf die Zunahme des Verkehrs hingewiesen wird und auch eine Verlängerung der Lärmschutzwand Richtung Westen in den anstehenden Planungen zur Sanierung zu |
| 12 | 29.02.2024 | Anonym Surenkamp | Lärmbelästigung Torfmoorstraße durch beschleunigende Fahrzeuge zwischen Ortsausgangsschild und Dreierwalder Brücke über dem Kanal (Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km auf diesem Abschnitt) | Der vorgenannte Bereich ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung zur Runde 4. Die Anregung kann außerhalb der Lärmaktionsplanung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde erörtert werden. | Im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht zu behandeln |
| 13 | 01.03.2024 | Familie Stüper Beethovenstr. 29 | Inhaltsgleiche Stellungnahme wie Nr. 4 | wie Nr. 4 | wie Nr. 2 und zusätzlich Straßenverkehrsbehörde und Polizei Steinfurt |
| 14 | 01.03.2024 | Anonym Gellinkamp | Lärmbelästigung K38 Autobahnzubringer mit hohem Verkehrsaufkommen (Lärmschutzwall errichten) | Die K 38 ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung zur Runde 4. Im BPL 113 a "Riesenbeck-West" sind entsprechende Maßnahmen zum Schutz vor Immissionen aus Straßenverkehrslärm festgesetzt. Die Belastungen für die zu schützenden Wohn- und Aufenthaltsräume sind durch die Bauherren mit Umsetzung der Maßnahmen zu reduzieren. | Im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht zu behandeln |
| 15 | 02.03.2024 | Anonym Lüttmannstraße | Lärm durch Autobahn und Bahnverkehr | Zur Lärmbelästigung Autobahn BAB 30 siehe Nr. 11. Die Lärmaktionsplanung für den Schienenverkehr läuft über das Eisenbahn Bundesamt (EBA). | wie Nr. 11 |
| 16 | 03.03.2024 | Baumann, Lisa Münsterstraße | Lärmbelästigung insbesondere zu den Berufsverkehrszeiten (Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km) | Die Münsterstraße ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung zur Runde 4. Im Rahmen der Aufstellung des BPL "Nördl. Münsterstraße" (hier befindet sich die Wohnung von Frau Baumann) wurden in der Begründung auch schon Aussagen zum Immissionsschutz gemacht. Wegen Überschreitung der Richtwerte ist in den textlichen Festsetzungen daher der Einbau von Schallschutzfenstern der Schallschutzklasse 2 mit einem Schalldämmwert von mind. 30 dB(A) für die vorhandenen Wohngebäude bzw. die noch möglichen Betriebsleiterwohnungen festgesetzt worden. Die Anregung kann außerhalb der Lärmaktionsplanung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde erörtert werden. | Im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht zu behandeln |
| 17 | 04.03.2024 | Anonym Lüttmannstraße | Lärm Autobahn (Lärmschutzwand verbessern) | wie Nr. 11 zu BAB 30 Wenn die Markierung in der Karte das Wohnhaus des Einwenders darstellt, ist festzustellen, dass hier die Richtwerte zum Lärmschutz eingehalten werden. | wie Nr. 11 |



Straßenverkehr 24h

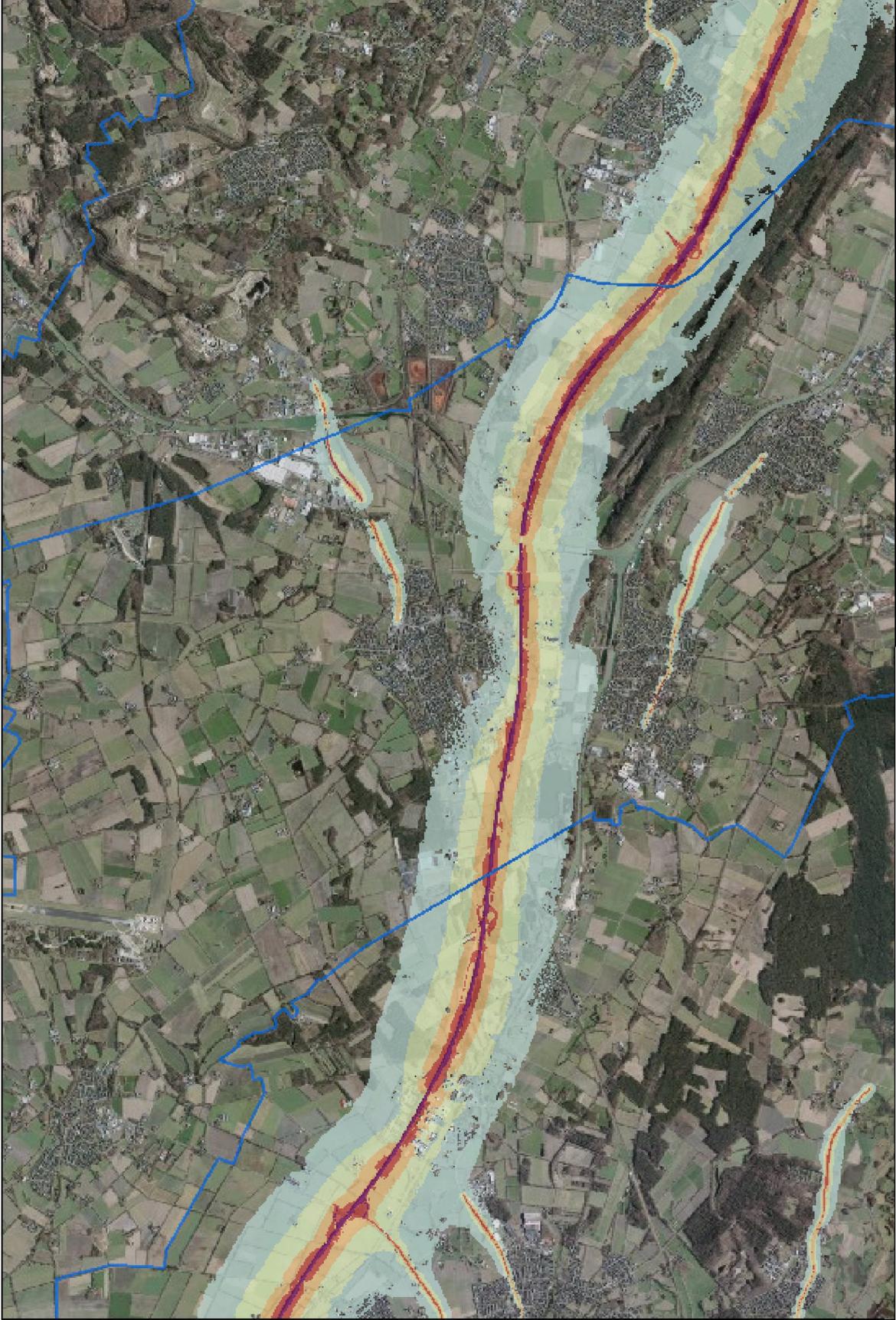
L-den / dB(A)

-  ab 55 bis 59
-  ab 60 bis 64
-  ab 65 bis 69
-  ab 70 bis 74
-  ab 75

 Gebäude

 Gemeindegrenzen





Straßenverkehr nachts

L-night / dB(A)

-  ab 50 bis 54
-  ab 55 bis 59
-  ab 60 bis 64
-  ab 65 bis 69
-  ab 70

 Gebäude

 Gemeindegrenzen





Schienerverkehr 24h
(Schienerwege des Bundes)
L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

Gebäude
 Gemeindegrenzen





Schienerverkehr nachts
(Schienerwege des Bundes)
L-nicht / dB(A)

-  ab 50 bis 54
-  ab 55 bis 59
-  ab 60 bis 64
-  ab 65 bis 69
-  ab 70

-  Gebäude
-  Gemeindegrenzen

