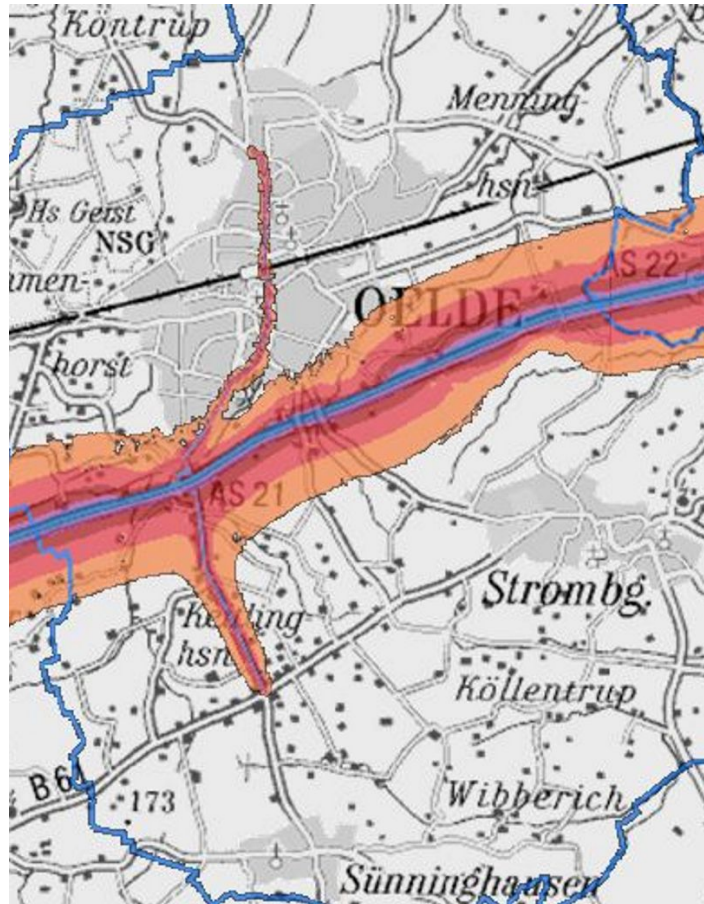


# Lärmaktionsplan Oelde



**Oelde**

**STADT OELDE**

Der Bürgermeister

**PLANUNG UND STADTENTWICKLUNG**

Stand: Juni 2018

## Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeine Angaben .....	2
1.1. Lärmaktionsplanung bei der Stadt Oelde .....	2
1.2. Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen .....	2
1.3. Zuständige Behörde - Verweis auf Ort der Veröffentlichung.....	3
1.4. Rechtlicher Hintergrund und geltende Grenzwerte .....	3
2. Analyse der vorhandenen Lärmsituation .....	3
2.1. Darstellung der Lärmkarten .....	3
2.2. Darstellung der Anzahl von Personen, die erhöhten Lärmbelastungen ausgesetzt sind .....	7
3. Maßnahmenplanung.....	9
3.1. Allgemeines .....	9
3.2. Bestehende Maßnahmen .....	9
3.3. Geplante Maßnahmen zur Lärminderung .....	9
3.4. Prognose zur Reduzierung der Anzahl der Personen, die erhöhten Lärmbelastungen ausgesetzt sind.....	11
3.5. Schutz ruhiger Gebiete.....	11
4. Weitere Angaben.....	12
4.1. Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit .....	12
4.2. Monitoring .....	12
4.3. Beschlussfassung.....	12
5. Anlagen.....	13
6. Anhang .....	14

## 1. Allgemeine Angaben

### 1.1. Lärmaktionsplanung bei der Stadt Oelde

Die Umgebungslärm-Richtlinie hat das Ziel, ein Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm festzulegen, um schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern (Artikel I).

Die Stadt Oelde hat bislang anhand der ermittelten Grundlagen eine Analyse der vorhandenen Lärmsituation vorgenommen und mögliche Maßnahmenkonzepte aufgezeigt. Diese Ergebnisse bilden die Grundlage Verbesserungen für Personen, die erhöhten Lärmbelastungen ausgesetzt sind, zu erreichen und das Thema „Lärm“ bei strategischen Planungen ausreichend beachten zu können. Den Abschluss bildet der Beschluss des Rates der Stadt Oelde über diesen Lärmaktionsplan.

### 1.2. Beschreibung der Umgebung und der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Die Stadt Oelde ist ein Mittelzentrum mit knapp 30.000 Einwohnern und liegt am östlichen Rande des Münsterlandes und zugleich im westlichen Randbereich der Region „Ost-Westfalen/Lippe“. Die Kernstadt und die drei Ortsteile Stromberg, Lette und Sünninghausen liegen eingebettet in die Münsterländer Parklandschaft. Die Fläche des Stadtgebietes umfasst rund 102 km<sup>2</sup>.



Abbildung 1: Verkehrsanbindung Oelde

Oelde ist verkehrsgünstig inmitten von Oberzentren gelegen. Mit einer Entfernung von etwa 40 km ist Oelde jeweils gleichweit von den umliegenden Oberzentren Münster, Bielefeld, Hamm und Paderborn entfernt. Die Stadt liegt direkt an der Bundesautobahn A2, die in beiden Fahrtrichtungen dreispurig ausgebaut ist. Auch über den Schienenverkehr durch die Lage an der Hauptstrecke Hamm-Bielefeld ist die Stadt gut angebunden.

Diese beiden Hauptverkehrsachsen verlaufen parallel und queren das Stadtgebiet von Südosten nach Nordwesten. Sie wirken als Hauptlärmquellen auf weite Teile der Siedlungsflächen ein. Eine weitere relevante Lärmquelle ist die Landstraße L 793, die in Nord-Süd-Richtung durch die Stadt Oelde verläuft.

Auf dem Stadtgebiet von Oelde ist ein Sonderlandeplatz vorhanden. Der für diesen Sonderlandeplatz genehmigte Flugbetrieb führt nicht zu einer relevanten Lärmquelle, insofern ist die Stadt Oelde nicht von Fluglärm betroffen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass in Teilen von Oelde eine Betroffenheit vorliegt, da an Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser oder andere schutzwürdige Gebäude der  $L_{DEN}$  von 70 dB(A) oder der  $L_{Night}$  von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird.

### **1.3. Zuständige Behörde - Verweis auf Ort der Veröffentlichung**

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt der § 47e BImSchG, hiernach liegt diese in Nordrhein-Westfalen bei der Gemeinde:

Stadt Oelde  
Ratsstiege 1  
59302 Oelde  
Telefon: 02522-720  
www.oelde.de  
Gemeindeschlüssel: 05570028

Der Lärmaktionsplan ist bei der Stadt Oelde – Fachdienst Planung und Stadtentwicklung – Ratsstiege 1, 59302 Oelde, einsehbar. Auf den Internetseiten der Stadt Oelde erfolgt der Hinweis auf die Möglichkeit der Einsichtnahme.

### **1.4. Rechtlicher Hintergrund und geltende Grenzwerte**

Die Aktionsplanung erfolgt auf der Grundlage der EG-RL 2002/49/EG und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in den §§ 47a - f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG). Demnach sind Lärmaktionspläne zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Für NRW hat das Umweltministerium im Runderlass "Lärmaktionsplanung" Auslösewerte festgelegt. Sie kennzeichnen die Gebiete mit dem dringlichsten Handlungsbedarf. Danach sind in Nordrhein-Westfalen Lärmaktionspläne aufzustellen wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser oder andere schutzwürdige Gebäude der  $L_{DEN}$  von 70 dB(A) oder der  $L_{Night}$  von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Für Gewerbe- und Industriegebiete gilt dies nicht. Planungen zum Schutz einzelner Objekte sind nicht erforderlich. Weitergehende Kriterien wurden seitens der Stadt Oelde nicht festgelegt.

## **2. Analyse der vorhandenen Lärmsituation**

### **2.1. Darstellung der Lärmkarten**

In der Stufe 1 wurde die Betroffenheit der Stadt Oelde durch die Bundesautobahn A2 und durch die Trasse der Deutschen Bahn, die von Ost nach West durch den Stadtkern von Oelde verläuft, betrachtet. In der Stufe 2 wurden zusätzlich Straßen mit Be-

lastungen von mehr als 3 Mio. Kfz/a betrachtet. Hierdurch wurde die L 793 mit in die Betrachtung einbezogen. Die Stadt Oelde verzichtet als zuständige Behörde für die Aufstellung des Lärmaktionsplans darauf, auch die Kreisstraßen und andere innerörtliche Straßen in die Untersuchung einzubeziehen, da dies in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung nicht vorgegeben ist und auf diesen Straßen eine Verkehrsmenge > 3 Mio. Kfz/a nicht erreicht wird. Im Zuge der vorgeschriebenen regelmäßigen Fortschreibung der Lärmaktionspläne besteht die Möglichkeit weitere (auch kommunale) Straßen einzubeziehen.

Die nachfolgenden Angaben sind Auszüge aus der Lärmkarte und der Statistik zur Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen und wurden vom Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) berechnet (die maßgeblichen Verkehrsbelastungen sind auch dem als Anlage 1 beigefügtem Kartenauszug aus NWSIB-online des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen zu entnehmen):

Hauptlärmquellen (Haupt-Straßenverkehr), welche auf das Gebiet der Gemeinde einwirken, sind

Name	Kennung	Kfz/a (Ø)	Lage
L0793 (Ms+Einbahnstr.)	DE_NW_rd_05570028001	4,379 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
A0002 (Ms+Einbahnstr.)	DE_NW_rd_05570028002	19,031 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map

Insgesamt ergeben sich folgende Gesamtflächen der durch den Straßenlärm belasteten Gebiete in der Stadt Oelde:

$L_{den}/dB(A)$ :	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	13,380	3,620	0,847

Für die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Gemäß eigenen Aussagen wird die Behörde bis Mitte 2018 den ersten gesetzlich geforderten, bundesweiten Lärmaktionsplan erstellen. Als Vorbereitung darauf hat das EBA bereits 2016 einen Pilot-Lärmaktionsplan außerhalb von Ballungsräumen erstellt. Dabei konnte sich die Öffentlichkeit in zwei Phasen beteiligen.

Die Beiträge aus der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden ausgewertet und in dem Pilot-Lärmaktionsplan Teil A veröffentlicht. Die ausgewerteten Rückmeldungen der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden ergänzend als Teil B veröffentlicht. Beide Teile zusammen ergeben den vollständigen Pilot-Lärmaktionsplan des EBA. Er kann auf den Internetseiten des EBA eingesehen werden.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung sind unter nachfolgendem Link des EBA als kartennmäßige Darstellung mit statistischen Daten einsehbar:

<http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>

Nach den vom EBA ermittelten Daten beträgt das Verkehrsaufkommen auf der durch Oelde verlaufenden Haupteisenbahnstrecke rund 78.000 Züge pro Jahr. Insgesamt ergeben sich nach der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes folgende Gesamtflächen der durch den Schienenlärm belasteten Gebiete in der Stadt Oelde:

<b>L<sub>DEN</sub></b>	
<b>Pegelbereich dB(A)</b>	<b>Belastete Flächen[km<sup>2</sup>]</b>
L <sub>DEN</sub> > 55	15,58
L <sub>DEN</sub> > 65	4,00
L <sub>DEN</sub> > 75	0,90

*Tabelle 2: Von Umgebungslärm belastete Fläche*

*Hinweis: Da die Lärmaktionsplanung des EBA erst im Jahr 2018 abgeschlossen sein wird, finden in diesem Lärmaktionsplan nur die bislang vorliegenden Kartierungen und Auswertungen Berücksichtigung.*

Die durchgeführten Kartierungen (für die Umgebungslärmquellen Straße, Schiene, Fluglärm) sind für Nordrhein-Westfalen einschließlich für die Stadt Oelde über folgende Internetadresse einsehbar:

<http://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de/>

Hier können sowohl die kartierten 24h-Pegel (L-den) als auch die Nachtpegel (L-night) für die Lärmquelle Straße und Schiene eingesehen werden. Eigene Kartierungen sind für diesen Lärmaktionsplan nicht vorgenommen worden. Auf der nachfolgenden Seite sind die jeweiligen Kartenausschnitte der kartierten 24h-Pegel (L-den) für den Bereich Oelde dargestellt:



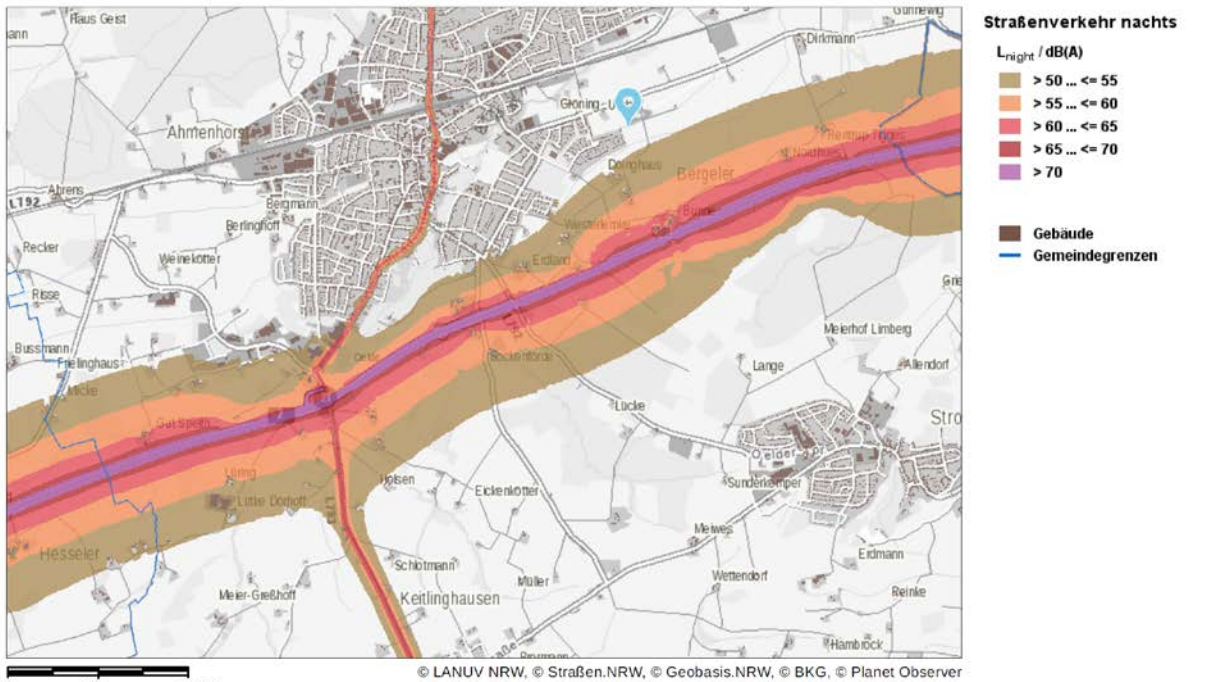


Abbildung 2: Auszug aus der Karte Umgebungslärm in NRW

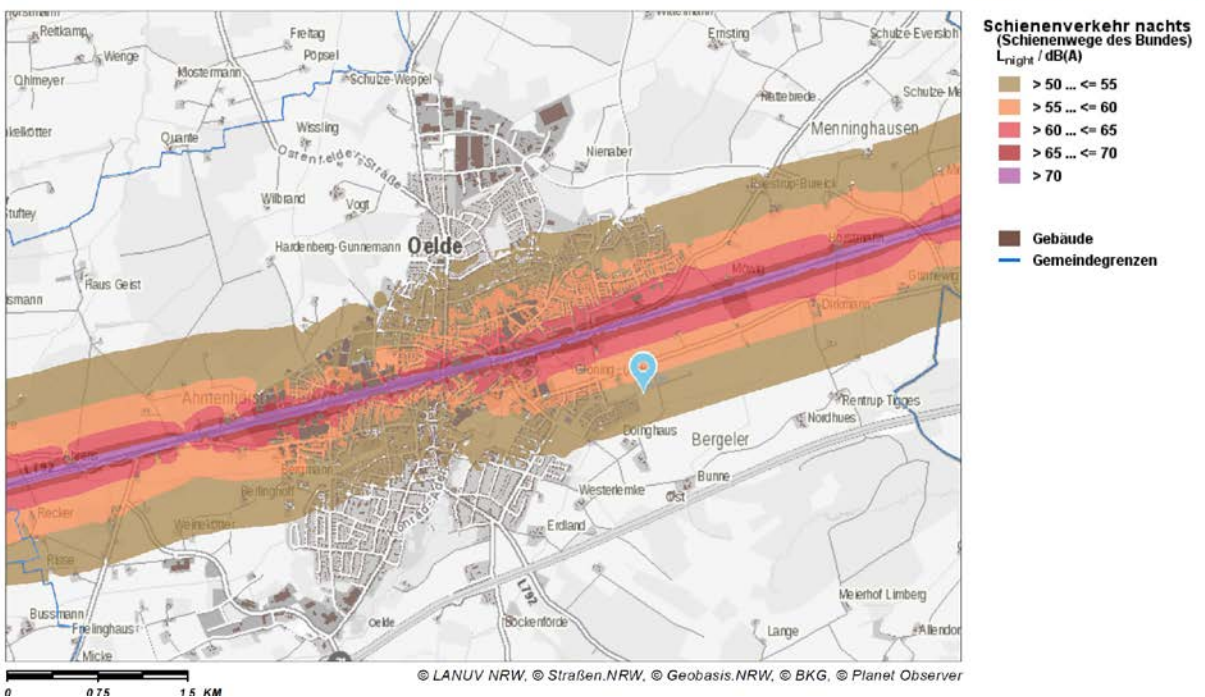


Abbildung 3: Auszug aus der Karte Umgebungslärm in NRW

## 2.2. Darstellung der Anzahl von Personen, die erhöhten Lärmbelastungen ausgesetzt sind

Das Umweltbundesamt hat als Empfehlung für Auslösewerte Immissionspegel von  $L_{den} = 65 \text{ dB(A)}$  und  $L_{night} = 55 \text{ dB(A)}$  vorgeschlagen. Seitens des Landes Nordrhein-Westfalen werden gem. Runderlass zum Lärmaktionsplan als Auslöseschwellen die 24h-Pegel  $L_{den} > 70 \text{ dB(A)}$  und die Nachtpegel  $L_{night} > 60 \text{ dB(A)}$  angegeben. Im Rahmen des Ermessens der zuständigen Behörde (Stadt Oelde) werden für die Stufe 2 des Lärmaktionsplans Oelde weiterhin die Auslöseschwellen, die das Land Nordrhein-Westfalen angibt, als derzeit relevant angesehen.

Die nachfolgende Tabelle des LANUV enthält für die Stadt Oelde Angaben über die geschätzte Anzahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Menschen, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhäuser:

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

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von

$L_{den}/\text{dB(A)}$ :	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	474	346	277	140	0

$L_{night}/\text{dB(A)}$ :	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	412	311	115	0	0

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

$L_{den}/\text{dB(A)}$ :	>55	>65	>75
N Wohnungen	369	188	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Aus der oben dargestellten Lärmkarte und der Statistik zur Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen lässt sich, unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Stufe 1 der Lärmaktionsplanung, entnehmen, dass es in Oelde insbesondere im Bereich des innerstädtischen Streckenabschnitts der L 793 eine höhere Anzahl durch Lärm betroffener Gebäude und Personen gibt. Entlang der Bundesautobahn A2 ist die Zahl der durch den Lärm betroffenen Gebäude und Personen gering (vgl. Stufe 1 des Lärmaktionsplans). Die niedrige Anzahl von Betroffenen ist darauf zurückzuführen, dass entlang eines Großteils des besiedelten Oelder Gebietes Lärmschutzwälle im Zuge des dreispurigen Ausbaus der A2 errichtet wurden. Schulgebäude und Krankenhäuser sind nicht durch die Emissionen der Autobahn bzw. der L 793 betroffen.



Insgesamt sind nach den Auswertungen des LANUV über die Anzahl der vom Lärm belasteten Menschen in der Stadt Oelde 140 Einwohner durch Straßenverkehrslärm  $L_{den} > 70$  dB(A) bzw. 115 Einwohner durch Straßenverkehrslärm  $L_{Night} > 60$  dB(A) betroffen und entsprechenden Belästigungen ausgesetzt.

Die zweite Hauptlärmquelle, die auf das Gebiet der Stadt Oelde einwirkt, ist die das Stadtgebiet querende Haupteisenbahnstrecke zwischen Hamm und Bielefeld. Diese ist viergleisig ausgebaut, wobei die beiden nördlichen Gleise für den Personenverkehr und die beiden südlichen Gleise für den Güterverkehr genutzt werden. Insgesamt verkehren auf dieser Strecke rund 78.000 Züge pro Jahr. Somit ergibt sich für diese Strecke die Notwendigkeit einer Lärmkartierung durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Die Ergebnisse der Lärmstatistik zeigen, dass in Oelde die Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung am Tag ( $L_{DEN} > 70$  dB(A)) für 350 Einwohner und in der Nacht ( $L_{Night} > 60$  dB(A)) für 850 Einwohner überschritten sind. Die Lärmstatistik zeigt zudem, dass weitere Einwohner von hohen Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr betroffen sind. Nachfolgend sind die durch das Eisenbahn-Bundesamt ermittelten Zahlen abgebildet:



## Lärmstatistik für die Gemeinde: Oelde



Tag-Abend-Nacht-Lärmindex ( $L_{DEN}$ )		Nacht-Lärmindex ( $L_{Night}$ )	
Pegelbereich dB(A)	Belastete [Einwohner]	Pegelbereich dB(A)	Belastete [Einwohner]
-	-	( $45 < L_{Night} = 50$ )	5190
-	-	$50 < L_{Night} = 55$	4210
$55 < L_{DEN} = 60$	4610	$55 < L_{Night} = 60$	1970
$60 < L_{DEN} = 65$	2430	$60 < L_{Night} = 65$	590
$65 < L_{DEN} = 70$	710	$65 < L_{Night} = 70$	220
$70 < L_{DEN} = 75$	290	$L_{Night} > 70$	40
$L_{DEN} > 75$	60	-	-

Table 1: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß VBEB) - Schienenlärm der Eisenbahnen des Bundes (gerundet auf die nächste Zehnerstelle)

$L_{DEN}$				
Pegelbereich dB(A)	Belastete Flächen[km <sup>2</sup> ]	Belastete Wohnungen	Belastete Schulen	Belastete Krankenhäuser
$L_{DEN} > 55$	15,58	4823	23	0
$L_{DEN} > 65$	4,00	628	0	0
$L_{DEN} > 75$	0,90	32	0	0

Table 2: Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude

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.

### Abbildung 4: Tabelle des Eisenbahn-Bundesamtes vom 25.05.2015

Die Ortsteile Lette, Stromberg und Sünninghausen sind aufgrund ihrer Lage nach dem derzeitigen Erkenntnisstand weder von Straßenverkehrslärm noch von Schienenverkehrslärm nicht betroffen, so dass hier keine Notwendigkeit für Maßnahmen zur Lärminderung besteht.

### **3. Maßnahmenplanung**

#### **3.1. Allgemeines**

Zur Lärminderung sollen Lärmaktionspläne mit dem Ziel aufgestellt werden, den Umgebungslärm soweit erforderlich zu verhindern und zu vermindern und eine zufriedenstellende Umweltqualität zu erreichen. Hierbei ist zu beachten, dass die gesetzlichen Regelungen zur Umgebungslärminderung zwar ein formales Planverfahren aber keine neue Rechtsgrundlage für verbindliche Lärminderungsmaßnahmen schaffen. Hinzu kommt, dass die Pflicht zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen zwar in einer Novellierung des Bundesimmissionsschutzgesetzes den Kommunen übertragen wurde, die Zuständigkeiten für den Lärmschutz liegen aber weiterhin bei dem verantwortlichen Straßenbaulastträger und dem Träger des Schienennetzes.

Wie im Kapitel 2. dargestellt, sind in Oelde aufgrund von zwei Hauptverkehrsachsen, die das Stadtgebiet von Südwest nach Nordost durchqueren, eine Vielzahl von Menschen deutlich erhöhten Lärmimmissionen und entsprechenden Belästigungen ausgesetzt. Bei den in den nachfolgenden Kapiteln dargestellten Maßnahmen, die zu einer möglichen Reduzierung der Lärmbelastungen führen, ist zu beachten, dass sowohl aus der strategischen Lärmkartierung als auch aus diesem Lärmaktionsplan kein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Einwohner auf Lärminderung entsteht.

Bereits in der Vergangenheit (z.B. im Lärmaktionsplan Stufe 1) hat sich gezeigt, dass die Umsetzung von Maßnahmen durch die zuständige Kommune nahezu unmöglich ist, da sie in der Regel weder Straßenbaulastträger oder Träger des Schienennetzes ist noch über ausreichende finanzielle Mittel verfügt. Insbesondere bestehen für die Städte und Gemeinden keine rechtlichen Grundlagen, entsprechende Einflußmöglichkeiten gegenüber dem Maßnahmenträger, wie z.B. dem Straßenbaulastträger oder der Deutschen Bahn, wahrzunehmen.

#### **3.2. Bestehende Maßnahmen**

Im Zuge des 6-spurigen Ausbaus der Autobahn A2 wurden im Jahr 2000 zum Schutz der im südlichen Stadtgebiet vorhandenen Wohngebiete Lärmschutzwälle und -wände errichtet. Im Zeitraum zwischen der Erstellung des Lärmaktionsplans Stufe 1 und der Aufstellung dieses Lärmaktionsplans wurden keine weiteren lärmindernden Maßnahmen umgesetzt.

#### **3.3. Geplante Maßnahmen zur Lärminderung**

Grundsätzlich sollen aktive Maßnahmen zur Minderung der Lärmemissionen Vorrang vor passiven Maßnahmen wie z.B. Schallschutzfenstern haben. Die Verminderung von Lärmimmissionen durch passiven Schallschutz soll dann angestrebt werden, wenn aktive Maßnahmen ausgeschöpft sind oder nicht umgesetzt werden können.

Darüber hinaus sind auf kommunaler Ebene Maßnahmen anzustreben, die allgemein die Verlärmung des Stadtgebietes reduzieren. Diese werden für die Stadt Oelde jedoch nicht projiziert, sondern als allgemeine Ziele formuliert, die bei den Fachplanungen berücksichtigt werden. Die Lärmaktionsplanung ist somit nicht isoliert zu betrachten, sondern als integraler Bestandteil weiterer kommunaler Fachplanungen zu begreifen. Flächennutzungsplanung sowie Stadt- und Verkehrsplanung zeichnen sich durch hohe Wechselwirkungen mit der Lärminderung aus. Die Ziele dieser Planungen stimmen häufig mit den Zielen und Maßnahmen des Lärmaktionsplans überein und können damit Lärminderungspotenziale ausschöpfen. Die Lärmaktionsplanung ist somit auch als eine querschnittsorientierte Planung zu verstehen.

Für die Stadt Oelde sollten folgende Ziele angestrebt werden:

- Stadtverträgliche und lärmreduzierte Abwicklung der Kfz-Verkehre durch die kurz- bis mittelfristige Verminderung von Lärmemissionen. Als Maßnahmen sind bspw. die Verwendung von lärmarmen Straßenbelägen und die Reduzierung von Geschwindigkeiten des Verkehrs zielführend. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im außerstädtischen Bereich offenporige Beläge („Flüsterasphalt“) zum Einsatz kommen können, die über ein hohes Minderungspotenzial (ca. 5 – 8 dB(A)) verfügen. Diese Beläge entfalten ihre lärmindernde Wirkung allerdings erst im höheren Geschwindigkeitsbereich und sind daher nicht innerörtlich zu verwenden. Den Asphaltdeckschichtarten Asphaltbeton und Splittmastixasphalt wird gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz (RLS) ein lärmindernder Effekt von - 2 dB(A) zugeordnet. Diese Asphaltdeckschichtarten könnten Standarddeckschichtarten bei Neu- baumaßnahmen auf Innerortsstraßen in Oelde werden.
- Vorausschauende Konfliktvermeidung im Rahmen der Bauleitplanung. Mit der Berücksichtigung des Lärmschutzes in der Bauleitplanung (z.B. abschirmende Bauten im Nahbereich der Lärmquelle mit vergleichsweise geringerer Lärmsensibilität, angepasste Wohnungsgrundrisse mit lärmsensiblen Räumen wie Schlafzimmern an der lärmabgewandten Seite) können potenzielle Lärmkonflikte vermieden bzw. in ihrer Wirkung entschärft werden. Durch Art und Maß der baulichen Nutzung (§ 9 (1) Nr.1 BauGB), überbaubare Grundstücksfläche, Bauweise und Gebäudestellung (§ 9 (1) Nr.2 BauGB) kann der Bebauungsplan die Lärmimmissionen im Plangebiet deutlich beeinflussen.
- Die „Stadt der kurzen Wege“ fasst die Bestrebungen zusammen, die Entstehung von unnötigem Kfz-Verkehr und damit die Entstehung von Verkehrslärm zu vermeiden. Ein kompaktes Zentrum mit kurzen Wegen ist eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung und das Entstehen lebendiger urbaner Räume. Zudem dient die Verkürzung der Wege umwelt- und verkehrspolitischen Belangen. Diese Konzeption lässt sich in Bezug auf einen Beitrag zur Lärminderung nicht quantifizieren; dennoch trägt die konsequente Umsetzung dazu bei, dass verkehrsbedingte Immissionen vermieden werden.
- Förderung des Umweltverbundes (zu Fuß gehen, mit dem Fahrrad fahren, den ÖPNV nutzen, Fahrgemeinschaften bilden usw.). Dieser Sektor hat aufgrund der Synergieeffekte mit dem Klimaschutzkonzept der Stadt Oelde eine hohe Bedeutung.
- Aus Lärmschutzgründen sind Kreisverkehre lichtsignalgeregelten Kreuzungen vorzuziehen. Die Einrichtung von Kreisverkehren statt Lichtsignalanlagen erbringt eine

lärmindernde Wirkung in der Größenordnung von 3 dB(A) Minderung auf Basis der Berechnungsgrundlage RLS 90.

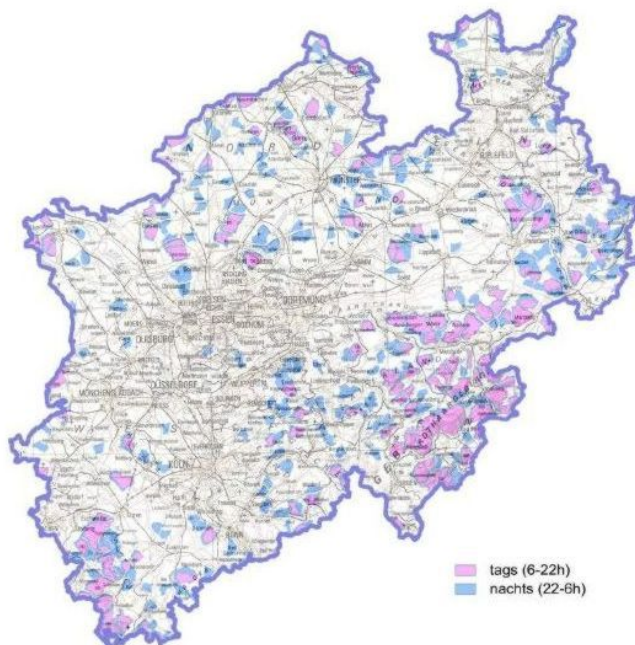
Wesentlicher Aspekt für zukünftige Maßnahmen zur Lärmreduzierung, die in der Verantwortung der Stadt Oelde liegen, ist die Integration des Lärmaktionsplans in das Verwaltungshandeln und die Umsetzung effektiver Maßnahmen. Dabei ist die Lärmaktionsplanung als kontinuierlicher Prozess zu verstehen.

### 3.4. Prognose zur Reduzierung der Anzahl der Personen, die erhöhten Lärmbelastungen ausgesetzt sind

Da eine Reduzierung der Verkehrsmengen nicht erkennbar ist und die wesentlichen Maßnahmen zur Lärmreduzierung nur in Zusammenarbeit mit dem Straßenbaustraßenträger bzw. mit dem Träger des Schienennetzes erfolgen kann (diese sehen derzeit aber keine Möglichkeiten in Oelde Abhilfe zu schaffen), wird sich die Zahl der betroffenen Personen in einem absehbaren Zeitraum nicht reduzieren.

### 3.5. Schutz ruhiger Gebiete

Als ruhige Gebiete auf dem Land kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinen anthropogenen Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete. Ein Anhaltspunkt für eine Festlegung ruhiger Gebiete ist zumindest dann gegeben, wenn Pegelwerte von  $L_{DEN} = 40$  dB(A) nicht überschritten werden.



Hinweise auf „Ruhige Gebiete“ in NRW

Das Landesumweltamt NRW hat 2003 auf Grundlage des Screenings der Lärmbelastung in NRW Gebiete mit mehr als 10 km<sup>2</sup> Fläche und Mittelungspegeln des Gesamtgeräuschs von Straßen-, Schienen-, Flugverkehr sowie Gewerbe und Industrie unter 40 dB(A) ermittelt, um Hinweise auf ruhige Gebiete zu erhalten (siehe nebenstehende Karte). Eine vertiefende Untersuchung ist nicht erfolgt. Erfahrungsgemäß werden zu den ruhigen Gebieten größere zusammenhängende Waldflächen gehören, die nicht in der Nähe von Hauptverkehrswegen liegen. Auf dem Gebiet der Stadt Oelde sind dies das FFH-Gebiet „Geisterholz“ und die Waldgebiete südlich der BAB A2 „Naturschutzgebiet Bergeler Wald“ und der „Stromberger Wald“. Daneben werden landwirtschaftliche Flächen im nördlichen und südlichen Stadtgebiet als ruhige Gebiete einzustufen sein.

Bisher wurden auf dem Gebiet der Stadt Oelde keine ruhigen Gebiete festgelegt. Die oben näher bezeichneten Waldgebiete, die die Eigenschaften FFH-Gebiet bzw. Naturschutzgebiet haben, können aufgrund der bestehenden gesetzlichen Vorgaben als gesicherte ruhige Gebiete gelten.

schutzgebiet haben, können aufgrund der bestehenden gesetzlichen Vorgaben als gesicherte ruhige Gebiete gelten.

## **4. Weitere Angaben**

### **4.1. Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Die Beteiligung der Öffentlichkeit hat vom 12.06.2018 bis zum 26.06.2018 stattgefunden. Die Ergebnisse (Protokoll der Bürgerversammlung vom 12.06.2018 und eine Liste der abgegebenen Stellungnahmen) sind als Anhang beigefügt und Bestandteil dieses Lärmaktionsplans.

### **4.2. Monitoring**

Lärmaktionsplanung ist ein langfristiger und kontinuierlicher Prozess. Die Lärmaktionspläne sollen regelmäßig, spätestens aber nach fünf Jahren überprüft werden. Eine Überarbeitung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans ist vorgesehen. Dies gilt insbesondere ab dem Zeitpunkt, an dem die Ergebnisse des Lärmaktionsplans des Eisenbahn-Bundesamtes vorliegen.

### **4.3. Beschlussfassung**

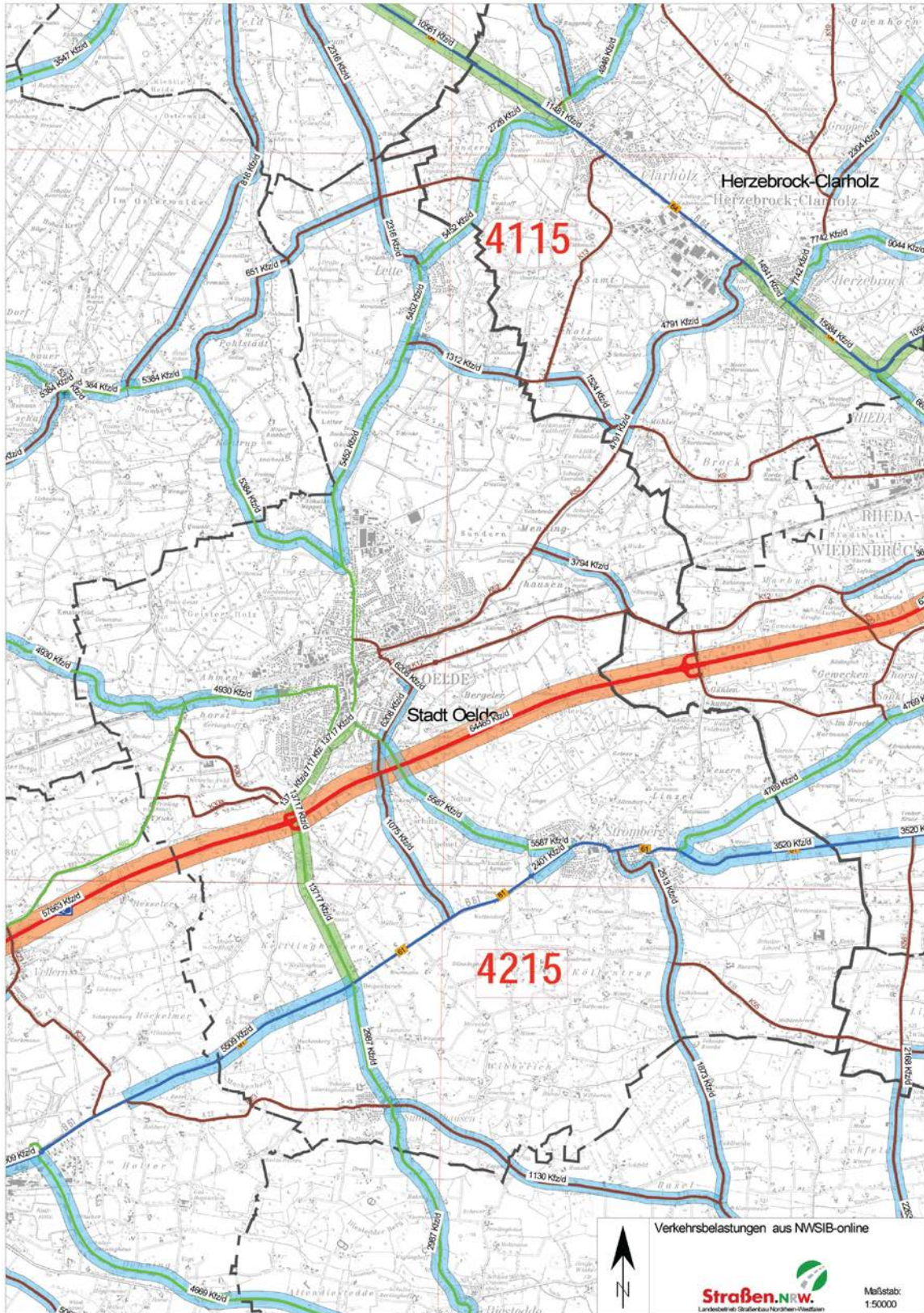
Der Beschluss des Rates der Stadt Oelde zu diesem Lärmaktionsplan erfolgte in der Ratssitzung vom . .2018.

aufgestellt im Juni 2018  
gez. Rauch



## 5. Anlagen

Auszug aus der Karte Verkehrsbelastungen aus NWSIB-online





## 6. Anhang

### Niederschrift über die Bürgerversammlung im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans der Stadt Oelde vom 12. Juni 2018

**Termin** Dienstag, 12. Juni 2018

**Ort** Großer Ratssaal, Ratsstiege 1, 59302 Oelde

**Beginn:** 18.05 Uhr

**Ende:** 19.10 Uhr

**Anwesende:** Von der Verwaltung:

Herr Rauch, Leitung des Fachdienstes Planung und Stadtentwicklung

Herr Brandner, Schriftführer, Fachdienst Planung und Stadtentwicklung

Als Gast:

Herr Pröpper (RP Schalltechnik)

8 Bürger

Herr Rauch eröffnet die Bürgerversammlung. Er begrüßt die anwesenden Bürger/innen und stellt Herrn Pröpper vom Büro RP Schalltechnik sowie Herrn Brandner von der Verwaltung der Stadt Oelde vor.

Herr Rauch erläutert, dass die Bürgerversammlung der Darlegung der aktuelle Lärmaktionsplanung der Stadt Oelde diene. Herr Pröpper ist als Gutachter von der Stadt Oelde beauftragt worden, um die Planung der Öffentlichkeit vorzustellen.

Herr Rauch führt aus, dass die Staaten der Europäischen Union aufgrund der EU-Umgebungslärmrichtlinie dazu verpflichtet sind, für bestimmte Gebiete und Schallquellen einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Seitens der Stadt Oelde ist dieser Vorgabe nachgekommen worden und bereits ein Vorentwurf des Lärmaktionsplans erstellt worden. Der Vorentwurf ist Thema des morgigen Umweltausschusses – die Unterlagen sind im Internet einsehbar. Um das Verfahren abschließen zu können, ist eine Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen und ein Beschluss des Rates über den Lärmaktionsplan erforderlich. Die Durchführung der Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt in der Zeit vom 12.06.2018 bis 26.06.2018; die Ergebnisse sind Teil des Lärmaktionsplans. Die Bürgerversammlung diene der Information der Öffentlichkeit und habe das Ziel, Anregungen und Hinweise zu besonders lärmbeeinträchtigten Standorten zu erhalten.

Herr Rauch weist darauf hin, dass der Lärmaktionsplan sich nur auf Hauptverkehrsstraßen (Autobahnen, Bundes- und Landstraßen) mit einer Belastung von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr sowie Schienenwegen mit mehr als 30.000 Zügebewegungen/Jahr beziehe.

Herr Pröpper stellt in seinem anschließenden Vortrag zunächst die Grundlagen und Techniken der Schallermittlung vor. Die Ergebnisse der Lärmkartierung, welche besonders lärmbeeinträchtigten Standorte im Stadtgebiet von Oelde aufzeigen, sind im Internet für die Öffentlichkeit einsehbar. Diese Lärmkarten sowie auch die Aktionspläne der Städte sind alle fünf Jahre zu überprüfen und die Öffentlichkeit über die Schallbelastung und die damit verbundenen Wirkungen zu informieren. Für die Aktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen sind, so führt Herr Pröpper aus, die Kommunen zuständig, für die bundeseigenen Schienenwege ist das Eisenbahnbundesamt zuständig. Der Vortrag schließt mit der Darstellung möglicher Maßnahmen zur Reduzierung des Lärmniveaus sowie mit dem Hinweis auf die bis zum 26.02.2018 andauernde Bürgerbeteiligung.

<b>Fragen, Hinweise und Anregungen der Bürger</b>	<b>Antworten von Herrn Rauch und Herrn Pröpper</b>
Ist die Präsentation im Internet einsehbar?	Die Präsentation wird über das Internet der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Ggf. komme es aufgrund datenschutzrechtlicher Gründe jedoch zu zeitlichen Verzögerungen.
Wie viele Fahrzeuge nutzen aktuell die Warendorfer Straße?	Die Nennung eines konkreten Wertes ist schwierig, da die Belastung der verschiedenen Streckenabschnitte variiere. Die genauen Zahlen sind aber im Internet einsehbar.
<p>Im Wohngebiet Weitkamp ist sowohl durch die Bahnlinie als auch durch die Autobahn eine hohe Lärmbelastung gegeben. Um die Lärmbelastung durch die Autobahn zu reduzieren, sind Flüsterasphalt oder nächtliche Geschwindigkeitsreduzierungen hilfreich. Andere Kommunen hätten zudem die Errichtung von hohen Lärmschutzwänden durchgesetzt.</p> <p>Insbesondere die beiden erstgenannten Maßnahmen sind hilfreich.</p>	<p>Herr Rauch stellt fest, dass der dortige Bebauungsplan auf die Lärmbelastung hinweist und erforderliche Vorkehrungen festsetzt. Eine Lärmschutzwand ist nach gutachterlicher Stellungnahme nicht festgesetzt worden. Die Anregung wird aber aufgenommen und weitergegeben.</p> <p>Herr Pröpper betont, dass eine Lärmschutzwand eine positive Wirkung für die nähere Umgebung habe, in weiterer Entfernung sei hingegen wieder Lärm zu verzeichnen.</p>
Wie kann der Verkehrsfluss auf der Konrad-Adenauer-Alle sowie der Warendorfer verbessert werden? Vielfach staut sich der Kreisverkehr Warendorfer Str./Lindenstr., die Einrichtung einer Linksabbiegerspur im Bereich der Blumenbeete sei hilfreich.	Die Stellungnahme werde weitergegeben, ist aber außerhalb des Lärmaktionsplanes zu diskutieren.
Einige der Ampelanlagen der L 793 werden ab 22.00Uhr auf Blinklicht umgestellt, andere Ampelanlagen (so z.B. am Bahnhof) werden nicht umgestellt. Warum werden nicht alle Anlagen ab 22.00Uhr auf Blinklicht umgeschaltet um den Verkehrsfluss zu erhöhen?	Die Anregung wird aufgenommen.
Die L 793 ist verkehrlich stark belastet und eine Umgehungsstraße ist erforderlich. Es sei angeraten, den LKW-Durchgangsverkehr aus der Innenstadt herauszuhalten.	Der Kontakt mit den Speditionen sollte aufgenommen werden um mögliche Alternativen zu erörtern. Auch eine eindeutige Beschilderung ist hilfreich. Zwar habe durch den neuen Autobahnanschluss bereits eine Verlagerung auf die Autobahn stattgefunden, weitere Verlagerungen sollten aber initiiert werden.

Herr Rauch betont, dass die Stadt Oelde prüfe, welche Maßnahmen bereits jetzt umsetzbar sind. Die Abgabe weiterer Anregungen ist bis zum 26.06. bei den Ansprechpartnern Herr

Rauch und Herr Brandner möglich – alle Anregungen werden weitergegeben. Mit einem Dank an die anwesenden Bürger schließt Herr Rauch um 19:10 Uhr die Bürgerversammlung.

gez.  
Peter Rauch  
Leitung des Fachdienstes Planung und Stadtentwicklung

gez.  
Joseph Brandner  
Schriftführer

### **Bürgerbeteiligung Lärmaktionsplanung - vorgetragene Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung vom 12.06.2018 bis zum 26.06.2018**

#### **1) Bürger vom 13.06.2018**

Am 13.06.2018 erschienen im Rathaus der Stadt Oelde die Eigentümer einer Immobilie an der Warendorfer Str. Die Eigentümer gaben an, dass die Straße sehr stark durch den LKW-Durchgangsverkehr genutzt werde. Das stärkste Verkehrsaufkommen sei werktags in dem Zeitraum von 04.00 - 8.00 Uhr sowie ab 15.00 Uhr zu verzeichnen. Lösungen seien die Einrichtung einer 30er Zone (Wegeführung „erschweren“) sowie die Verlagerung des LKW-Verkehrs durch eine optimierte Beschilderung.

#### **Auswertung:**

Die Anregung betrifft eine Straße, welche im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt wird. Die Stellungnahme wird daher an die entsprechenden Stellen weitergeleitet.

#### **2) Bürger vom 18.06.2018**

„Meine Frau und ich wohnen am Bergelerweg 8, direkt an der Zufahrtsschneise zum Wohngebiet "Michael-Keller- / Josef-Höffner Straße". Dankenswerterweise wurde dieser Straßenabschnitt von Anfang an als 30 km/h Zone ausgewiesen, um die Lärmbelastung durch den doch recht intensiven Pendelverkehr einigermaßen einzugrenzen.

Leider hat es sich im Laufe der Jahre herausgestellt, dass der wesentliche Teil der Verkehrsteilnehmer diese Geschwindigkeitsbeschränkung nicht beachtet. Nach meiner Schätzung sind es rd. 3/4 aller Fahrer, die nennenswert schneller unterwegs sind. Dieses ist nicht der Fall während der normalen Arbeitszeiten, sondern zu Stoßzeiten, insbesondere am Wochenende. Hinzu kommt der mittlerweile beträchtliche Pendelverkehr an landwirtschaftlichen Fahrzeugen. Dieser hat sich durch den in Bergeler ansässigen Lohnunternehmer mehr als verdoppelt.

Da unser Garten mit Terrasse direkt an den Bergelerweg grenzt, können Sie sich sicher vorstellen, dass es überhaupt kein Vergnügen mehr ist, diesen zu Erholungszwecken an Wochenenden auch zu nutzen. Nicht einmal die Terrassentür kann man in den Sommermonaten auflassen, ohne eine erhebliche Lärmbelästigung durch den Pendelverkehr.

Meine Vermutung ist, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung im Wesentlichen deshalb so wenig beachtet wird, weil sie nicht bzw. nicht mehr wahrgenommen wird.

- Ein 30 km/h Schild steht direkt an der Einfahrt von der Kreuzstraße. Die abbiegenden Fahrer sind auf das Abbiegen konzentriert und nehmen das Schild nicht wahr.

- Das 30 km/h Schild in Richtung Kreuzstraße steht sogar vor der Einmündung "Michael-Keller-Straße", d.h. die von dort rechts abbiegenden Fahrzeuge sehen also gar keinen Hinweis mehr auf die bestehende 30 km/h Begrenzung.
- Die beiden Fahrbahnverengungen wirken nur, wenn es Gegenverkehr gibt.

Deswegen möchte ich beantragen, durch zusätzliche Maßnahmen die Verkehrsteilnehmer besser zu sensibilisieren. Möglich wäre m.E. folgendes:

1. 2 weitere 30 km/h Schilder etwas weiter von den jeweiligen Einmündungen entfernt, mit der Ergänzung "Langsam Fahren, Lärmschutz", o.ä.
2. 2 Rechts- vor Links Querbalken an der Kreuzung Bergelerweg/Bergelerweg
3. 30 km/h Beschriftung auf der Fahrbahn

Ich kenne Ortschaften, wo diese Maßnahmen in Wohngebieten mit Randlage angewendet wurden (u.a. Warendorf, Glandorf) und vermute daher, dass dies zum Zweck einer wirksamen Geschwindigkeitsreduzierung erfolgte.“

#### **Auswertung:**

Im Rahmen des Lärmaktionsplans werden lediglich Bundes- und Landesstraßen im Stadtgebiet von Oelde einer lärmtechnischen Untersuchung unterzogen. Da es sich bei dem Bergelerweg um eine städtische Straße handelt, findet diese im Lärmaktionsplan keine Berücksichtigung.

Gleichwohl werden die Anregungen zur Kenntnis genommen und an die entsprechende Stelle zur Prüfung weitergegeben.

### **3.) Bürger vom 18.06.2018**

Am 18.06.2018 hat der Eigentümer einer Immobilie an der Schubertstr. in einer telefonisch vorgetragenen Stellungnahme die starke Verkehrszunahme und die damit einhergehende Lärmbelastung auf dem Westring bemängelt. Es seien Maßnahmen zu ergreifen, um die jetzige Situation zu verbessern.

#### **Auswertung:**

Im Rahmen des Lärmaktionsplans werden alle Bundes- und Landesstraßen im Stadtgebiet von Oelde einer lärmtechnischen Untersuchung unterzogen. Da es sich bei dem Westring um eine städtische Straße handelt, findet diese im Lärmaktionsplan keine Berücksichtigung.

Gleichwohl werden die Anregungen zur Kenntnis genommen und an die entsprechende Stelle zur Prüfung weitergegeben.

### **4.) Bürger vom 19.06.2018**

„Straßenlärm stört nicht nur, sondern macht auch krank: die Folgen sind Schlafstörungen, Hörschäden oder Herz-Kreislaufkrankungen. Menschen sind regelmäßig einem Straßenverkehrslärm von mehr als 55 dB (A) ausgesetzt. Dies ist die Grenze, ab der die Weltgesundheitsorganisation WHO von einem ersten Risiko für die Gesundheit spricht. Krankheitsbedingt konnte ich leider an der Versammlung nicht teilnehmen, wäre aber gern gekommen.

Nach der Luftverschmutzung stellt Lärm hinsichtlich der Gesundheitsgefahren die zweitgrößte Gefahr dar. Auf der Keitlinghauser Straße hat der LKW-Verkehr z. B. enorm zugenommen. Sie sind für einen großen Teil des Straßenverkehrslärms verantwortlich. Hinzu kommen illegale Abgasanlagen bei bestimmten Fahrzeugen, die nachts ausprobiert werden.

Problemlösungsvorschläge:

- Notwendig ist dazu vielleicht eine Änderung der Straßenverkehrsordnung. Verkehrsmengen- und Geschwindigkeitsgrenzen müssen als Lärmvorsorge berücksichtigt werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind nicht nur ein wirksames Mittel um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den Schadstoffausstoß zu verringern, sondern reduzieren auch den Straßenverkehrslärm. Man muss sich allerdings auch daran halten, was auf der "Keitlinghauser Straße" jetzt schon ein Problem ist.
- Beispiel: 50 Autos, die mit Tempo 50 unterwegs sind, machen so viel Lärm wie 100 Autos die Tempo 30 fahren.
- Eine Einführung einer (zweckgebundenen) Abgabe, die dann für den Lärmschutz verwendet wird (Maut).
- Was ist mit dem weiterentwickelten "Flüsterasphalt". Er ist angeblich haltbarer als sein Vorgänger. Das Problem wird wahrscheinlich die Finanzierung sein."

#### **Auswertung:**

Die Anregung betrifft eine Straße, welche im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt wird. Die Stellungnahme wird daher an die entsprechenden Stellen weitergeleitet.

#### **5.) Bürger vom 25.06.2018**

Am 25.06.2018 hat der Eigentümer einer Immobilie am Axthausener Weg in einer telefonisch vorgetragenen Stellungnahme die starke Verkehrszunahme und die damit einhergehende Lärmbelastung auf der Rhedaer Str. bemängelt. Es seien Maßnahmen zu ergreifen, um die jetzige Situation zu verbessern.

#### **Auswertung:**

Im Rahmen des Lärmaktionsplans werden alle Bundes- und Landesstraßen im Stadtgebiet von Oelde einer lärmtechnischen Untersuchung unterzogen. Da es sich bei der Rhedaer Str. um eine Kreisstraße handelt, findet diese im Lärmaktionsplan keine Berücksichtigung. Gleichwohl werden die Anregungen zur Kenntnis genommen und an die entsprechende Stelle zur Prüfung weitergegeben.

gez.

Joseph Brandner

Fachdienst Planung und Stadtentwicklung