
Lärmaktionsplanung in Oelde – Runde 4

Entwurf Lärmaktionsplan

1. Ausgangslage
2. Rückblick: Ergebnisse Lärmkartierung
3. Mitwirkung der Öffentlichkeit
4. Vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung
5. Allgemeine Maßnahmenübersicht und deren Wirkungen
6. Vorgaben für Minderungsmaßnahmen
7. Maßnahmen zur Lärminderung
8. Weiteres Vorgehen

1. Ausgangslage

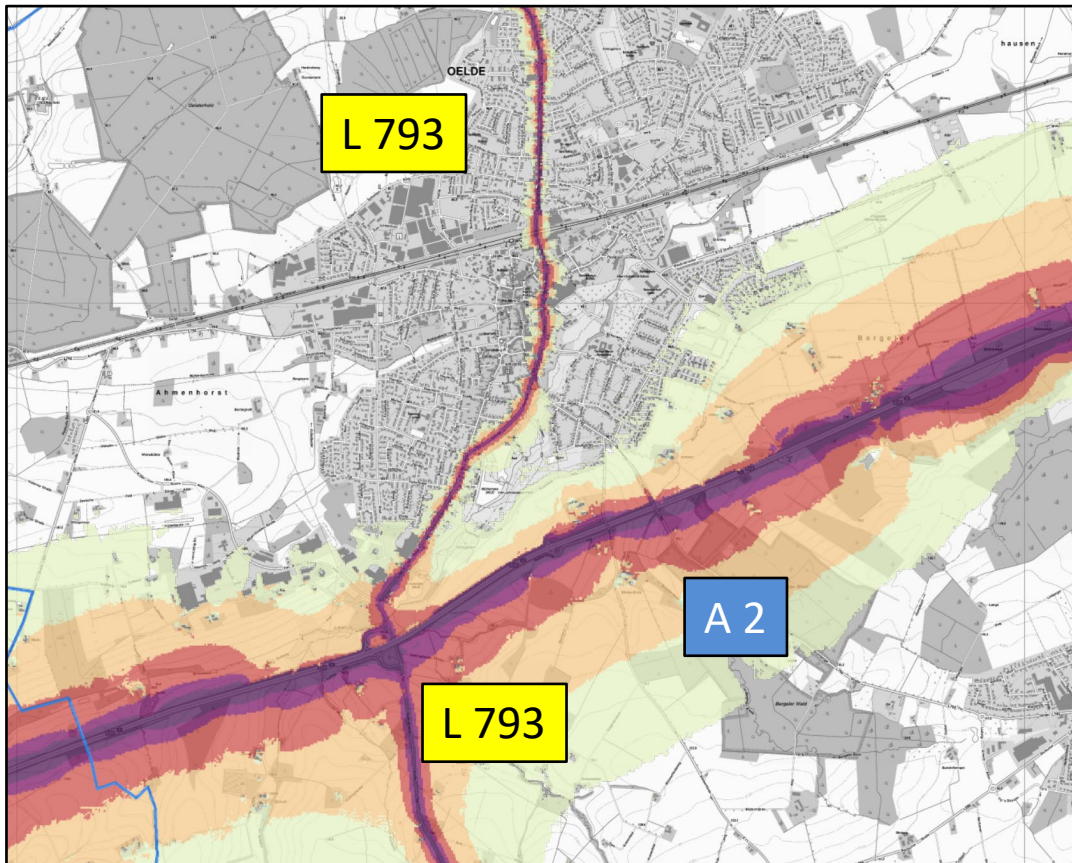
Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie RL 2002/49 hat die Europäische Union eine europäische Regelung zur Betrachtung von Schallimmissionen getroffen. Darin werden die Staaten verpflichtet, für bestimmte Gebiete und Schallquellen in einem vorgegebenen Zeitrahmen

- I. strategische Lärmkarten zu erstellen,
- II. die Öffentlichkeit über die Schallbelastungen und die damit verbundenen Wirkungen zu informieren,
- III. Aktionspläne aufzustellen oder fortzuschreiben
- IV. die EU-Kommission über die Schallbelastung und die Betroffenheit der Bevölkerung in ihrem Hoheitsgebiet zu informieren.

Geregelt im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

In den Paragraphen 47 a bis f (Sechster Teil des BImSchG) sind die wesentlichen Inhalte der EU-Umgebungslärmrichtlinie übernommen worden.

2. Rückblick: Ergebnis der Lärmkartierung Straße (2023)

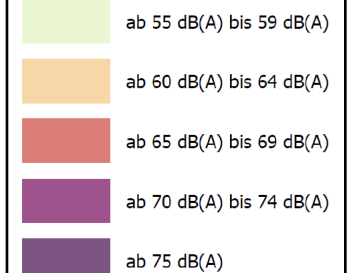



Karte 1: L_{den}
(day, evening, night)
24-Stunden-Wert

Legende

Straßenlärm L_{den} 2022

Pegel



 Kreisverkehre 2022

Quelle: <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>

2. Rückblick: Zusammenfassung der Ergebnisse

- Anzahl betroffener Personen $> 70/60$ dB(A): ca. 343 (24h) / 314 (Nacht)
- Anzahl Gebäude: 172
- Lage und Anzahl der Gebäude mit Überschreitungen:

A 2:	3 Wohngebäude
L 793 (Keitlinghauser Straße):	8 Wohngebäude
L 793 (In der Geist):	51 Wohngebäude
L 793 (Konrad-Adenauer-Allee):	16 Wohngebäude
L 793 (Warendorfer Straße):	94 Wohngebäude

3. Mitwirkung der Öffentlichkeit

Der Zwischenbericht zur Lärmkartierung hat öffentlich in der Zeit von 16.11.2023 bis 17.12.2023 ausgelegt und konnte im Internet abgerufen werden. Bei der frühzeitigen Beteiligung sind Anregungen aus der Bürgerschaft eingegangen.

Anregungen Autobahn A 2:

➔ Bau von Lärmschutzwänden, Einsatz von Flüsterasphalt, Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Anregungen Landesstraße L 793 (Ortsdurchfahrt Oelde):

➔ Durchfahrverbot für Lkw, Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Geschwindigkeitskontrollen, Bau einer Umgehungsstraße

Die Anregungen werden aufgenommen, müssen aber nach deutschen Richtlinien geprüft werden.

- Verkehrsplanerische Maßnahmen -> Prüfung nach Lärmschutz-Richtlinien-StV.
- Bauliche Maßnahmen -> Prüfung nach 16. BImSchV (Lärmvorsorge oder Lärmsanierung)

4. Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

- Einsatz von Dialogdisplays in Verbindung mit Geschwindigkeitskontrollen
- flächenhaft wirksame Maßnahmen wie ÖPNV-/Radverkehrskonzepte
- Einführung von Tempo 30 in Wohngebieten
- Fahrbahnsanierung Warendorfer Straße

Das Mobilitätskonzept der Stadt Oelde sieht unter anderem die Förderung des Umweltverbundes mit dem Ausbau von Radwegen und des ÖPNV vor.

5. Allgemeine Maßnahmenübersicht und deren Wirkungen

A: Kurz- und mittelfristigen Maßnahmen, die sich in der Regel ohne größere städtebauliche Maßnahmen realisieren lassen:

- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus,
- Reduzierung des Schwerlastverkehrs, ggf. zeitlich beschränkt,
- Instandhaltung der Fahrbahnoberfläche (z. B. Beseitigung von Schlaglöchern),
- Verstetigung des Verkehrs durch Optimierung der Ampelschaltung („Grüne Welle“),
- Einsatz von passiven Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden (Lärmsanierung)

B: Langfristige Maßnahmen umfassen städtebauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen

- die Verlagerung, Bündelung von Verkehren, Veränderung des Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes,
- bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (Fahrbahnbelag),
- Vergrößerung des Abstandes zwischen Quelle und Immissionsort,
- Nutzung von Eigenabschirmungen bei Neuplanungen,
- aktive Schallschutzmaßnahmen, wie Schallschutzwände und -wälle,
- Vorgaben für die Grundrissgestaltung,
- Beschränkung von Außenwohnbereichen.

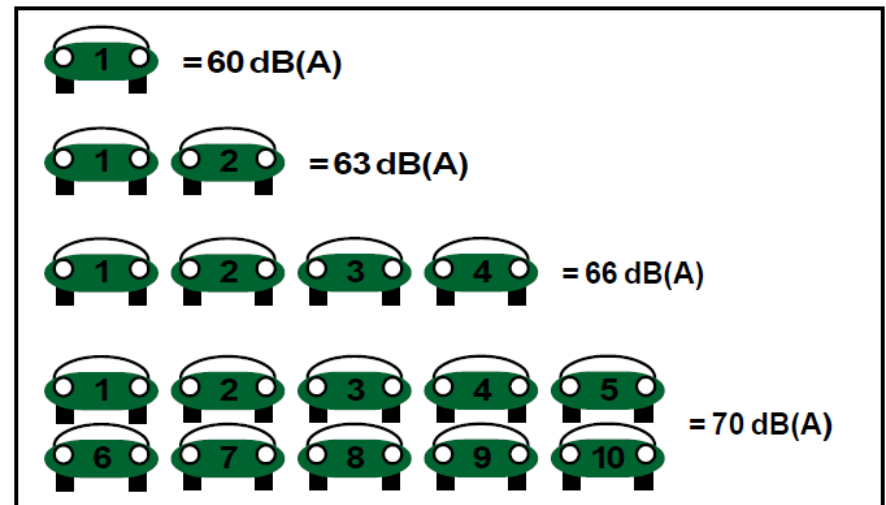
Die Addition der Schallquellen

Die Angabe von Beurteilungspegeln im logarithmischen Maß Dezibel ist mit einem Problem behaftet. Dies wird deutlich, wenn man die Beurteilungspegel zweier oder auch mehrerer Schallquellen addieren möchte. Kennt man den Schallpegel eines Pkw, dieser sei beispielsweise 60 dB(A), dann ist der Beurteilungspegel zweier unter denselben Bedingungen gemessener Pkw **nicht** $2 \times 60 = 120$ dB(A) sondern nur 63 dB(A).

Eine **Verdoppelung der Zahl der Schallquellen** - in diesem Fall der Kfz - führt zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels um **3 dB(A)**. Wird die Zahl der Fahrzeuge halbiert, verringert sich der Beurteilungspegel um **3 dB(A)**.

Beispiel:

Um an einer Straße mit einer Verkehrsbelastung von 20.000 Fahrzeugen am Tage eine Pegelminderung von 3 dB(A) zu erreichen, müsste man die Verkehrsstärke auf 10.000 Fahrzeuge halbieren.



Wirkungen von Fahrgeschwindigkeit

Wirkung von Geschwindigkeitssenkungen auf Bundesautobahnen

Maßnahme	Tag	Nacht
Von 130 km/h auf 120 km/h	-0,4 dB	-0,2 dB
Von 130 km/h auf 100 km/h	-1,3 dB	-0,6 dB
Von 100 km/h auf 80 km/h	-1,9 dB	-1,9 dB

Verkehrsmix für Schwerverkehr basierend auf RLS-19-Standardwerten für Bundesautobahnen. Daraus resultierend ergeben sich unterschiedliche Wirkungen für Tag/Nacht

Wirkung von Geschwindigkeitssenkungen auf Bundes- und Landesstraßen sowie innerorts

Maßnahme	Gesamt	Nur Pkw
Von 100 km/h auf 70 km/h	-3,4 dB	-3,1 dB
Von 70 km/h auf 60 km/h	-1,8 dB	-2,1 dB
Von 70 km/h auf 50 km/h	-3,5 dB	-3,7 dB
Von 60 km/h auf 50 km/h	-1,7 dB	-1,7 dB
Von 50 km/h auf 40 km/h	-1,3 dB	-1,9 dB
Von 50 km/h auf 30 km/h	-2,0 dB	-3,9 dB

Verkehrsmix für Schwerverkehr basierend auf den RLS-19-Standardwerten für Bundes- und Landesstraßen. Spalte „Nur Pkw“ gibt die Wirkung auf den Pkw-Verkehr an.

Umweltbundesamt Dessau:
 Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte
 von Maßnahmen, Seite 20 (Stand: 07/2023)

Wirkungen des Fahrbahnbelages

Auszug aus den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
(RLS-19 / Tabelle 4a)

Tabelle 4a: Korrekturwerte $D_{SD,SDT,FzG}(v)$ für unterschiedliche Straßendeckschichttypen SDT getrennt nach Pkw und Lkw und Geschwindigkeit v_{FzG} in dB; außer Pflasterbelägen

Straßendeckschichttyp SDT	Straßendeckschichtkorrektur $D_{SD,SDT,FzG}(v)$ [dB] bei einer Geschwindigkeit v_{FzG} [km/h] für			
	Pkw		Lkw	
	≤ 60	> 60	≤ 60	> 60
Nicht geriffelter Gussasphalt	0,0	0,0	0,0	0,0
Splittmastixasphalte SMA 5 und SMA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	-2,6	X	-1,8	X
Splittmastixasphalte SMA 8 und SMA 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	X	-1,8	X	-2,0
Asphaltbetone ≤ AC 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	-2,7	-1,9	-1,9	-2,1
Offenporiger Asphalt aus PA 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13	X	-4,5	X	-4,4
Offenporiger Asphalt aus PA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13	X	-5,5	X	-5,4
Betone nach ZTV Beton-StB 07 mit Waschbetonoberfläche	X	-1,4	X	-2,3
Lärmarmer Gussasphalt nach ZTV Asphalt-StB 07/13, Verfahren B	X	-2,0	X	-1,5
Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus AC D LOA nach E LA D	-3,2	X	-1,0	X
Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus SMA LA 8 nach E LA D	X	-2,8	X	-4,6
Dünne Asphaltdeckschichten in Heibauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5 nach ZTV BEA-StB 07/13	-3,9	-2,8	-0,9	-2,3

Umweltbundesamt Dessau:
Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen, Seite 21 (Stand: 07/2023)

Wirkung von Fahrhahnoberflchen

Maßnahme	SMA 08	AC 11	LOA	DAD
Ausgehend von Gussasphalt				
50 km/h	-2,4 dB	-2,5 dB	-2,3 dB	-2,3 dB
70 km/h	-2,1 dB	-2,3 dB	-	-2,8 dB
Ausgehend von SMA 08				
50 km/h	-	-0,1 dB	+0,1 dB	+0,1 dB
70 km/h	-	-0,2 dB	-	-0,7 dB

Bauweisen:
SMA 08: Split-Mastix-Asphalt 0/8
AC 11: Asphaltbeton 0/11
LOA: Lärmtechnisch optimierter Asphalt (zugelassen bis 60 km/h)
DAD: Dünne Asphaltdeckschichten in Heieinbauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5 nach ZTV BEA-StB 07/13

Wirkungen von Straßenraumgestaltungen

Umweltbundesamt Dessau:
Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte
von Maßnahmen, Seite 20 (Stand: 07/2023)

Wirkung von Straßenraumgestaltungen

Maßnahme	Wirkung
Verringerung der Fahrstreifenbreite von 3,5 m auf 3,0 m	-0,1 dB
Verringerung der Fahrstreifenanzahl von 4 auf 2 Streifen	weniger als -1 dB

Die Wirkung ergibt sich aus der Änderung der Geometrie bei Abrücken der äußeren Fahrbahn von den Gebäuden. Wirkung aus Verlangsamungseffekten etc. sind nicht enthalten.

6. Vorgaben für Lärminderungsmaßnahmen

-> Lärminderungsmaßnahmen sind abhängig von deutschen Richtlinien und Verordnungen

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubaubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ²⁴	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Bau- last des Bundes ²⁵ sowie an Schienenwegen des Bundes ²⁶	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärm- schutzmaßnah- men ²⁷	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von in- dustriellen Anlagen ²⁸
	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]
Krankenhäu- ser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (für Kranken- häuser)
Reines (WR) und Allgemeines Wohnge- biet (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

Minderungsmaßnahmen werden von den zuständigen Straßenbaulastträgern geplant und umgesetzt.

Der Lärmaktionsplan soll die lärmbelasteten Gebiete zeigen und die Straßenbau- lastträger zur Planung von Maßnahmen zum Schutz der Bürger auffordern.

Eine Pflicht zur Umsetzung von Maßnahmen durch die Kommune besteht nicht!

7. Maßnahmen zur Lärminderung

Hauptverkehrsstraßen (A 2 / L 793):

Prüfung der Auslösewerte für Lärmsanierungsmaßnahmen

Zusätzlich in der Ortsdurchfahrt L 793:

Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Priorität 1: Warendorfer Straße mit 94 Wohngebäuden

Priorität 2: In der Geist mit 51 Wohngebäuden

Priorität 3: Konrad-Adenauer-Allee / Keitlinghauser Straße mit 16 bzw. 8 Wohngebäuden

Maßnahmen für den Gesamtort

Folgende allgemeine Hinweise und kurzfristig lärmindernde Maßnahmen werden vorgeschlagen, die auch außerhalb der untersuchten Hauptverkehrsstraßen gelten:

- Es wird empfohlen, die **Fahrbahnoberflächen** inner- und außerorts immer in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten, so dass neben den Abrollgeräuschen der Fahrzeuge keine weiteren Geräusche entstehen.
- Für geplante Fahrbahnerneuerungen wird angeregt, **lärmarme Fahrbahnoberflächen** einzusetzen. Das Umweltbundesamt empfiehlt, bei allen Sanierungen, Erweiterungen und Neubauten eine lärmarme Bauweise als Standard einzuführen.
- Die Planung neuer Baugebiete und Baumaßnahmen an Bestandsgebäuden unterliegen dem BImSchG sowie den entsprechenden Richtlinien (**Lärmvorsorge**). -> **Langfristige Strategie**
- Angebote zur Vermeidung von Pkw-Fahrten: Ein Umsteigen auf den ÖPNV im Quell-Zielverkehr und die Nutzung des Fahrrads bzw. das Zufußgehen im Binnenverkehr ist zwecks **Lärmvermeidung** zu fördern. -> **Langfristige Strategie**
- **Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten:** Es wird empfohlen, an wichtigen Straßenabschnitten Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen und digitale Hinweistafeln zu installieren, auf denen die gefahrene Geschwindigkeit angezeigt wird.

8. Weiteres Vorgehen

- (1) Die Öffentlichkeit wird über den Entwurf des LAP ortsüblich in Kenntnis gesetzt. Die Öffentlichkeit hat die Möglichkeit, Anregungen mitzuteilen.
- (2) Bewertung der Eingaben und Verabschiedung des Lärmaktionsplanes bis 07/2024
- (3) Veröffentlichung, Auslegung
- (4) Erstellung Kurzfassung des LAP und Übermittlung an das MU im 2. HJ. 2024

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

2. Grundlagen Lärmkartierung

- **Es sind nur Berechnungen zugelassen – KEINE Messungen!**
- **Grundlagen Straße:** Es werden nur Hauptverkehrsstraßen (Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen) mit einer Belastung von mehr als **3 Mio. Kfz pro Jahr** (8.200 Kfz/Tag) untersucht. -> Hochrechnung SVZ 2015 auf 2019!
- Verkehrsdaten: Verkehrszählungen mit durchschnittlicher Verkehrsmenge, Lkw-Anteilen, zulässigen Geschwindigkeiten, Steigerungen, Fahrbahnbelägen
Geländedaten: digitales Geländemodell mit Topographie, Gebäuden, Lärmschutzbauwerken, Brücken etc.
- **Grundlagen Schiene: mehr als 30.000 Zugbewegungen/Jahr**
- Auswertung der Lärmkartierung mit Information der Öffentlichkeit über die Ergebnisse durch das Eisenbahnbundesamt.

Tabelle 1: Übersicht und Belastung der Hauptverkehrsstraßen (2019)

Schallquelle	Ø Belastung [Mio. Kfz/Jahr]*	Ø Belastung [Kfz/Tag]
A 2 (AS Oelde bis AS Herzebrock-Clarholz)	26,8	73.374
A 2 (AS Beckum bis AS Oelde)	25,2	68.996
L 793 (Ortsdurchfahrt Oelde)	4,6	12.752

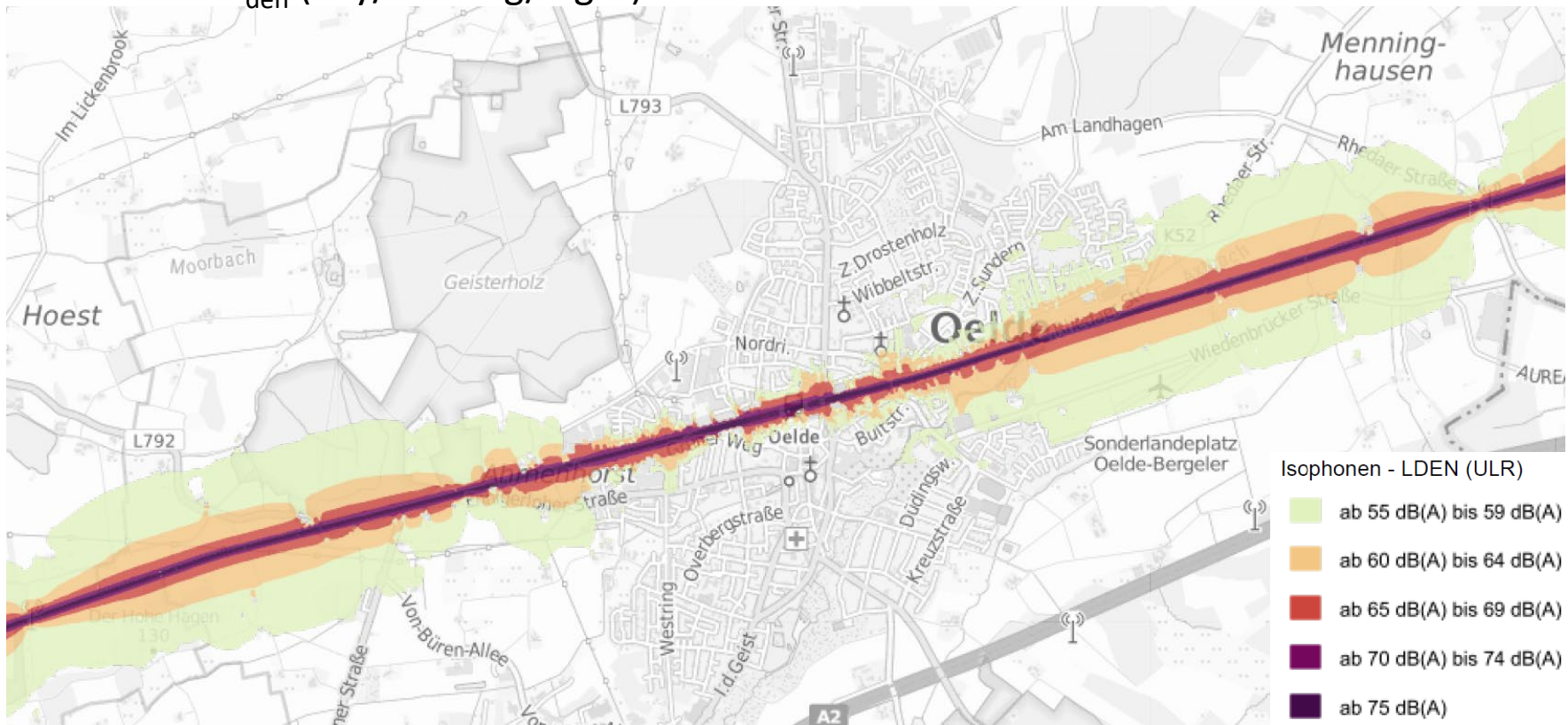
* Kfz/Jahr = Kfz/Tag *365

Tabelle 3: Basisdaten Schienenverkehr

Unique-Rail-ID	DE-q_rl539540			
	Tag (day)	Abend (evening)	Nacht (night)	Summe
Verkehrsaufkommen [Züge/Jahr]				
Fernverkehr	17.926	5.276	1.834	25.036
Regionalverkehr	16.899	5.826	3.984	26.709
Güterverkehr	8.322	4.644	9.966	22.932
Sonstiger Verkehr	306	3	255	564
Summe	43.453	15.749	16.039	75.241

3. Ergebnis der Lärmkartierung Schiene (EBA 2022)

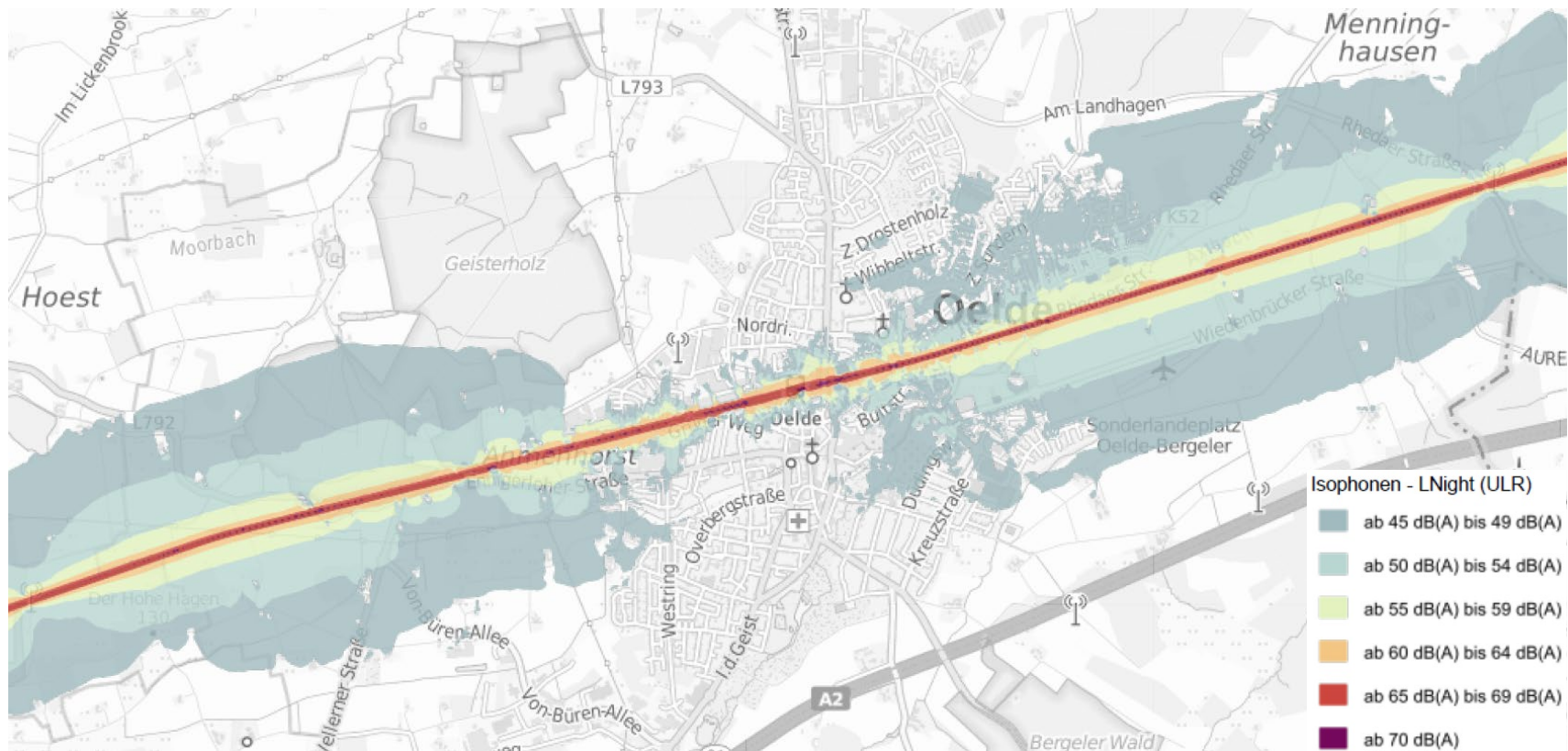
Lärmkarte L_{den} (day/evening/night)



Quelle: <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/>

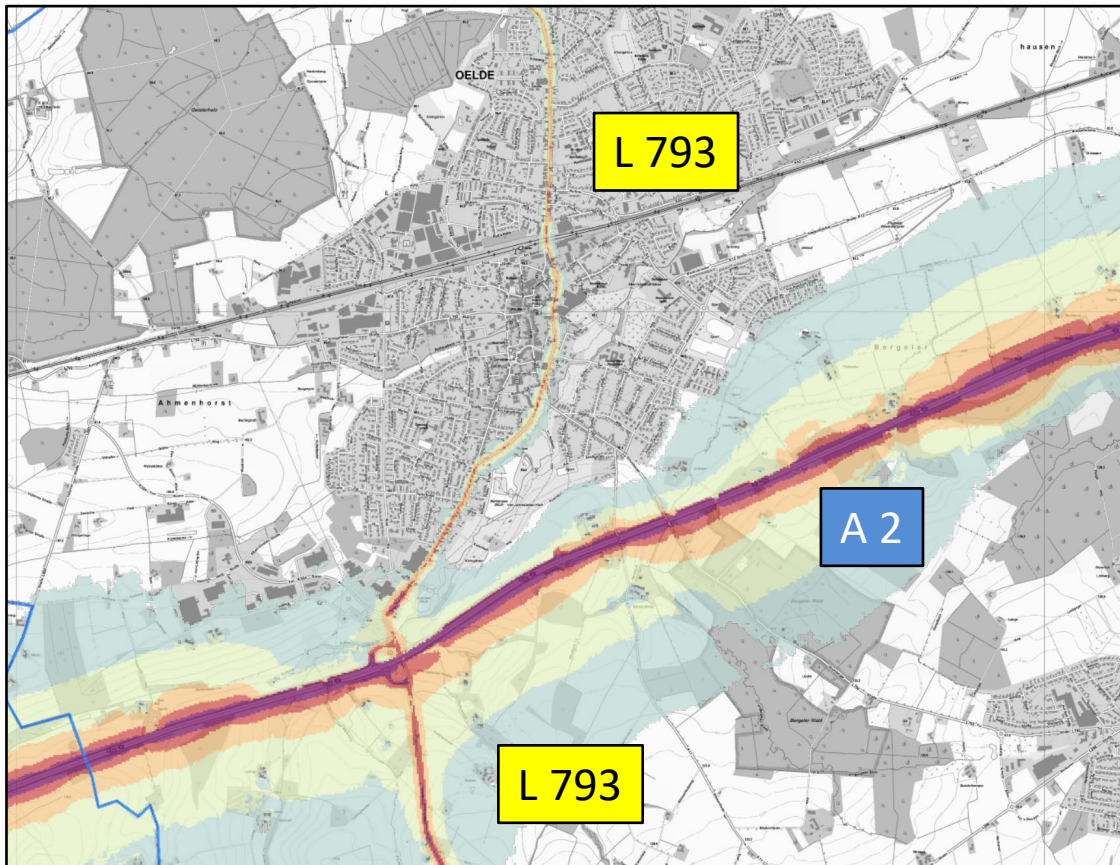
3. Ergebnis der Lärmkartierung Schiene (EBA 2022)

Lärmkarte L_{night} (8-Stunden)

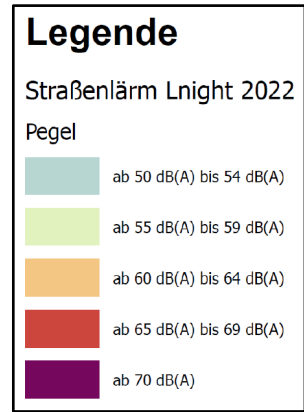


Quelle: <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/>

3. Ergebnis der Lärmkartierung Straße (2023)



Karte 1: L_{night}
8-Stunden-Wert Nacht



Quelle: <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>

Ergebnis der Lärmkartierung (2023)

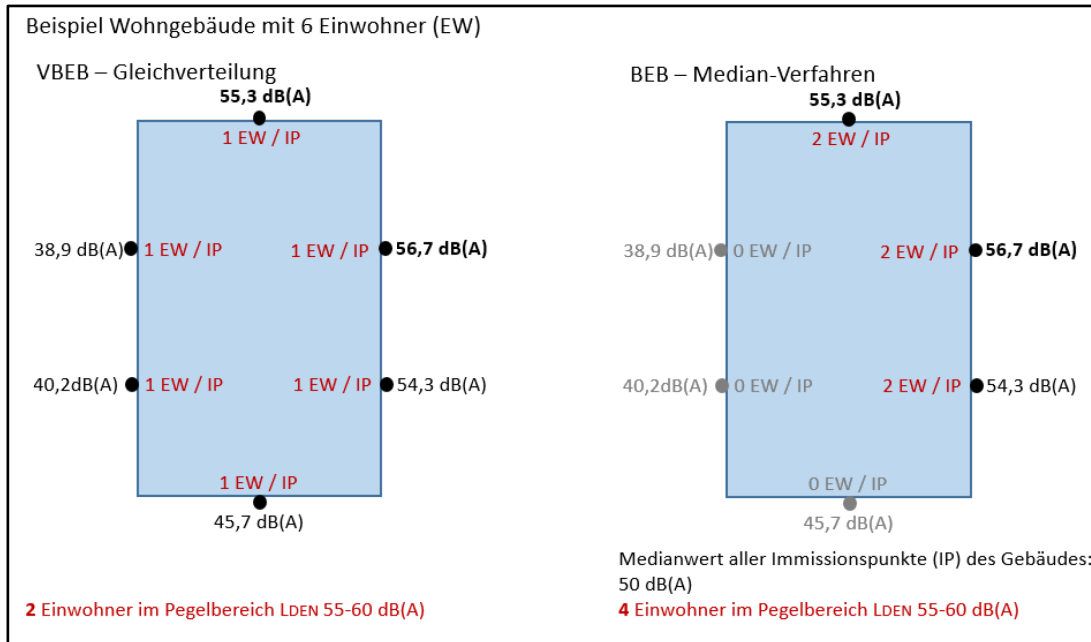
Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen (Hauptverkehrsstraßen) mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelsteten Personen in der Stadt Oelde:

LDEN dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	1222	376	489	335	9
LNight dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	518	500	305	9	0

Wenn die vom für MU **empfohlenen Auslösewerte** $L_{den} = 70$ dB(A) oder $L_{night} = 60$ dB(A) erreicht werden, sollten Maßnahmen im Aktionsplan diskutiert werden. Die Beurteilungspegel liegen außen am Gebäude an.

Ermittlung der belasteten Personen



Wesentliche Änderungen bei der BUB⁶ (Eingangsdaten)

- 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 BEB⁷ (Auswertung der betroffenen Anwohner)

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



Die Ergebnisse der Runde 3 und Runde 4 sind deshalb nicht vergleichbar!