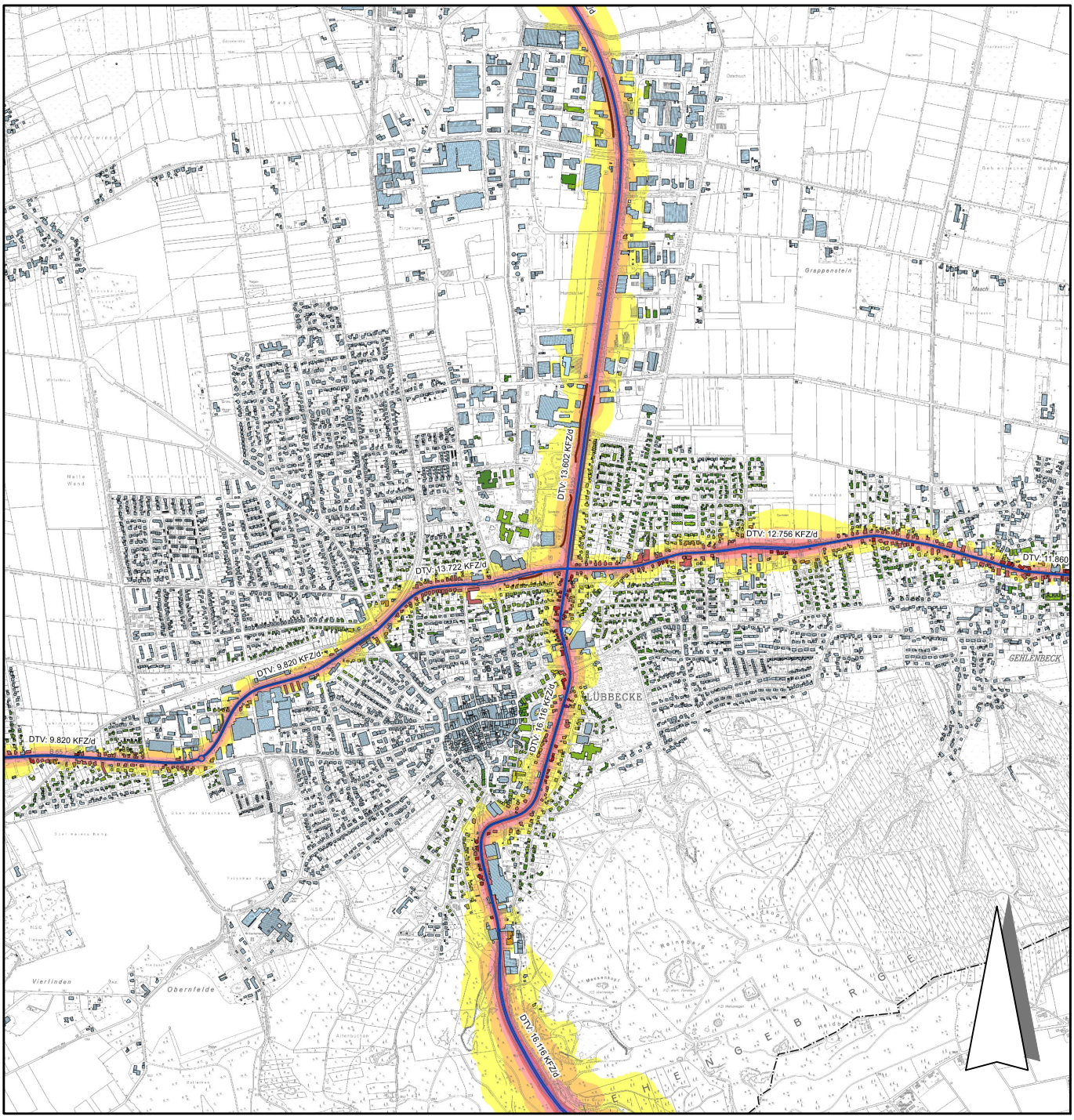
Stadt Lübbecke

Lärmaktionsplan zur Lärmkartierung der 2. Stufe

Erläuterungsbericht 05/2015



Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205
49084 Osnabrück

Telefon (0541) 1819 - 0
Telefax (0541) 1819 - 111

E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Internet: www.pbh.org

pbh
PLANUNGSBÜRO HAHM

Stadt Lübbecke – Lärmaktionsplan

zur Lärmkartierung der 2. Stufe

Erläuterungsbericht 05/2015

Planungsbüro Hahm
Mindener Straße 205
49084 Osnabrück
Telefon (0541) 1819-0
Telefax (0541) 1819-111
E-Mail: osnabrueck@pbh.org
Internet: www.pbh.org

Bn/Sc-13145011-06 / 27.05.2015

Inhalt:

I. Abbildungen / Tabellen 4
I.I Abbildungen im laufenden Text 4
I.II Tabellen im laufenden Text 4
I.III Abbildungen und Tabellen im Anhang 5

II. Abkürzungen / Definitionen 6

III. Quellenangaben 7
III.I Literaturverzeichnis 7
III.II Spezielle ortspezifische / regionalspezifische Gutachten und Untersuchungen 8

1. Einführung 9
1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung 9

2. Beschreibung des Untersuchungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen 10
2.1 Untersuchungsraum 10

3. Zuständige Behörde 13

4. Der rechtliche Hintergrund 14

5. Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG 16

6. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten 17
6.1 Straßenverkehr 17
6.2 Schienenverkehr 18
6.3 Ruhige Gebiete 19

7. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen 20
7.1 Straßenverkehr 20
7.2 Schienenverkehr 22

8. Protokoll der öffentlichen Anhörung 23

9. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmminderung 24
9.1 Straßenverkehr 24
9.2 Schienenverkehr 24
9.3 Stadtplanerische Maßnahmen 24
9.4 Sonstige Maßnahmen 26
9.5 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärmminderung 26

10. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete 27
10.1 Straßenverkehr 27
10.1.1 Lärmrelevante Besonderheiten Lübbecke B 239 27
10.1.2 Lärmrelevante Besonderheiten Lübbecke B 65 29
10.2 Schienenverkehr 34

11. Langfristige Strategie der Lärmminderungsplanung 35
11.1 Straßenverkehr 35
11.1.1 Neubau der B 65n 36
11.2 Schienenverkehr 37
11.3 Stadtplanerische Maßnahmen 37

12. Fördermöglichkeiten 38

IV. Anlagen 41

I. Abbildungen / Tabellen

I.I Abbildungen im laufenden Text

Abbildung 1: Untersuchte Lärmquellen (mit zulässigen Geschwindigkeiten) 12
Abbildung 2: Auslösekriterien für die Aktionsplanung 16
Abbildung 3: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{DEN} 17
Abbildung 4: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{NIGHT} 18
Abbildung 5: Lage der Bebauungspläne an Belastungsachsen 25
Abbildung 6: L_{DEN} und L_{Night} im südlichen Teil der B 239 28
Abbildung 7: L_{DEN} im westlichen Teil der B 65 bei Blasheim (Hauptstraße / Osnabrücker Straße) 29
Abbildung 8: L_{Night} im westlichen Teil der B 65 bei Blasheim (Hauptstraße / Osnabrücker Straße) 30
Abbildung 9: L_{DEN} der B 65 (Bohlenstraße) 31
Abbildung 10: L_{Night} der B 65 (Bohlenstraße) 31
Abbildung 11: L_{DEN} der B 65 (Mindener Straße – Nettelstedter Straße) 32
Abbildung 12: L_{Night} der B 65 (Mindener Straße – Nettelstedter Straße) 32
Abbildung 13: L_{DEN} der B 65 (Windmühlenfeld – Ravensberger Straße) 33
Abbildung 14: L_{Night} der B 65 (Windmühlenfeld – Ravensberger Straße) 34

I.II Tabellen im laufenden Text

Tabelle 1: Auslösekriterien für die Aktionsplanung 10
Tabelle 2: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete (L_{DEN}) 20
Tabelle 3: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete (L_{NIGHT}) 20
Tabelle 4: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser 21
Tabelle 5: Geschätzte Anzahl belasteter Menschen 21

I.III Abbildungen und Tabellen im Anhang

Anlage 1: Übersichtskarte - Verkehrsbelastungen und Geschwindigkeitsbereiche

Anlage 2.1: Lärmkarte L_{DEN} Gesamtdarstellung

Anlage 2.2: Lärmkarte L_{DEN} Isophonendarstellung

Anlage 2.3: Lärmkarte L_{DEN} Gebäudelärmkarte

Anlage 3.1 : Lärmkarte L_{Night} Gesamtdarstellung

Anlage 3.2: Lärmkarte L_{Night} Isophonendarstellung

Anlage 3.3: Lärmkarte L_{Night} Gebäudelärmkarte

Anlage 4: Übersicht – Bebauungspläne mit Festsetzungen zum Lärmschutz

II. Abkürzungen / Definitionen

BAB	Bundesautobahn
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BGBl	Bundesgesetzblatt
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
dB	Dezibel
dB(A)	A-bewerteter Schalldruckpegel
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EG	Europäische Gemeinschaft
IVU-Anlagen	Industrieanlagen, die der Richtlinie "Integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung" unterliegen (genehmigungsbedürftige Gewerbe- und Industriebetriebe)
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
L_{DEN}	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
Lday	Mittelungspegel für den Tag von 06:00 – 18:00 Uhr
Levening	Mittelungspegel für den Abend von 18:00 - 22:00 Uhr
L_{NIGHT}	Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 - 06:00 Uhr
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LAP	Lärmaktionsplan
LrT	Beurteilungspegel für den Tag von 06:00 – 22:00 Uhr
LrN	Beurteilungspegel für die Nacht von 22:00 – 06:00 Uhr
LS	Landesbetrieb für Straßenwesen
LSA	Lichtsignalanlage
LUA	Landesumweltamt
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MKULNV	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
SIP	Schallimmissionsplan
StVO	Straßenverkehrsordnung
SWOT-Analyse	Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken
TÖB	Träger öffentlicher Belange
ULR	Umgebungslärmrichtlinie
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VLärmSchRL97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes

III. Quellenangaben

III.I Literaturverzeichnis

[1] 16. BImSchV - Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, Verkehrslärmschutzverordnung; Bonn, 19. September 2006

[2] Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS); Bonn, den 22. Mai 2006

[3] RLS-90 - Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen; Bonn, 6. Juni 2006

[4] LAI-Hinweise zur Lärmkartierung; Entwurf der LAI - Hinweise zur Lärmkartierung; Stand 07.02.2011

[5] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung; AG Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 18. Juni 2012

[6] EG-Umgebungslärmrichtlinie - Musteraktionsplan, LANUV

[7] Lärmaktionsplanung in Ballungsräumen; Umwelt Bundesamt; Dessau-Roßlau, Mai 2009

[8] Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm; Bonn, 29. Juni 2005

[9] 34. BImSchV - Verordnung über die Lärmkartierung; Bonn, 16. März 2006

[10] Erlass Lärmaktionsplanung NRW; Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - 7.Februar.2008

[11] Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm - Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung; 25. Juni 2002

[12] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates; Luxemburg, 25. Juni 2002

III.II Spezielle ortspezifische / regionalspezifische Gutachten und Untersuchungen

[13] Neubau der B 65n, Abschnitt Landesgrenze bis Lübbecke unter Einbeziehung der L 557n westlich von Bad Holzhausen, Umweltverträglichkeitsstudie zur Linienführung, Landesbetrieb Straßenbau NRW, 2012

1. Einführung

1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Im Juni 2005 wurde mit Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) die im Jahr 2002 in Kraft getretene EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in nationales Recht überführt. Ziel der Richtlinie und der §§ 47a-f BImSchG ist die Realisierung eines gemeinsamen Konzeptes zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, um schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, bzw. ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

In der ersten Stufe (2008) wurden Kommunen mit regionalen, nationalen und grenzüberschreitenden Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr (DTV 16.400 Kfz) und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr berücksichtigt. Hinzu kamen Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr. Für Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern erfolgte die Lärmkartierung für alle Verkehrswege, unabhängig von den Verkehrsbelastungen.

In der zweiten Stufe erfolgte die Lärmkartierung für alle Kommunen mit regionalen, nationalen und grenzüberschreitenden Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) und alle Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr. Zudem war von allen Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern eine Lärmminderungsplanung bis zum 18. Juli 2013 zu erstellen.

Die Stadt Lübbecke ist in der 2. Stufe der Lärmminderungsplanung von Straßenverkehrslärm betroffen. Die Gemeinde als zuständige Behörde ist verpflichtet, bei Lärmproblemen einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Dabei muss der Lärmaktionsplan den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG (EU-Umgebungslärmrichtlinie) entsprechen.

Betroffenheiten infolge von Schienenverkehrslärm liegen nicht vor, da der Schienenverkehr aufgrund seiner geringen Ausprägung nicht berücksichtigt wird.

Fluglärm erheblichen Umfangs ist nicht vorhanden.

2. Beschreibung des Untersuchungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen

2.1 Untersuchungsraum

Die Stadt Lübbecke hat 25.467 Einwohner (Stand: 31. Dezember 2012) und weist eine Fläche von 65,05 km² auf. Die Bevölkerungsdichte beträgt 391 Einwohner je km².

Gemäß § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000. Da die Stadt Lübbecke diese Einwohnerzahl nicht aufweist, zählt sie nicht zu den Ballungsräumen der 1. und der 2. Stufe, für die eine Lärmminderungsplanung durchzuführen ist.

Für die Stadt Lübbecke ist nur dann eine Lärmaktionsplanung erforderlich, wenn an den kartierten Straßen und Schienenwegen die Betroffenheit infolge der Überschreitung der Auslösewerte gegeben ist.
Zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen und zur Minderung bzw. langfristigen Vermeidung erheblicher Belästigungen werden nachstehende Auslösekriterien für die Aktionsplanung [Lit.11] vorgeschlagen.

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L_{DEN}	L_{NIGHT}
Vermeidung von Gesundheitsgefährdung	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Minderung der erheblichen Belästigung	mittelfristig	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung von erheblicher Belästigung	langfristig	55 dB(A)	45 dB(A)

Tabelle 1: Auslösekriterien für die Aktionsplanung

Kriterium ist - gemäß der Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm [11] - die Überschreitung einer der beiden Werte - des 24-Stunden-Wertes L_{DEN} oder des Nachtwertes L_{NIGHT}.

Als Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung wird in Nordrhein-Westfalen folgendes Kriterium für alle einzelnen Quellen und eine Gesamtbelastung für Gebiete mit Wohnnutzung in Ansatz gebracht.

- L_{DEN} / L_{NIGHT}: 70/60 dB(A)

Als Kriterium wird die Überschreitung einer der beiden Werte, des 24-Stunden-Wertes L_{DEN} oder des Nachtwertes L_{NIGHT}, angesehen.

Im Gebiet der Stadt Lübbecke wurden folgende Emissionsquellen durch das Land Nordrhein-Westfalen erhoben:

Hauptverkehrsstraßen:
Regionale, nationale oder grenzüberschreitende Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen) mit einem DTV von mindestens 8.200 Kfz/d.

- B 65,
- B 239

Die maßgebenden Straßen der Stadt Lübbecke mit einem DTV von mindestens 8.200 Kfz/d sind vollständig im Berechnungsmodell hinterlegt. In der 2. Stufe der Lärmkartierung (2012) wurden seitens des LANUV nur Landesstraßen, Bundesstraßen und Autobahnen kartiert. Zu Kreisstraßen und Gemeindestraße liegen keine Kartierungsergebnisse vor. Hier werden die erforderlichen Verkehrsbelastungen jedoch auch nicht erreicht.

Die Verdichtung des Verkehrsnetzes im Berechnungsmodell erfolgt vsl. in einer 3. Stufe der Lärmkartierung.

Haupteisenbahnen:

Auf der Schienenstrecke Rahden - Bielefeld verkehren weniger als 30.000 Züge/Jahr. Die Strecke ist somit nicht kartierungspflichtig. Die Lärmkartierung betroffener Strecken erfolgt durch das Eisenbahnbundesamt.

Großflughäfen:

Im Gemeindegebiet und der unmittelbaren Umgebung der Stadt Lübbecke sind keine Großflughäfen vorhanden. Militärisch genutzte Flughäfen sowie Regionalflughäfen und Landeplätze sind nicht Gegenstand der Lärmminderungsplanung.

Gewerbelärm:

Gewerbelärm ist außerhalb der Ballungsräume nicht zu betrachten.

Andere Lärmquellen:

Freizeit- oder Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand der Lärmminderungsplanung.

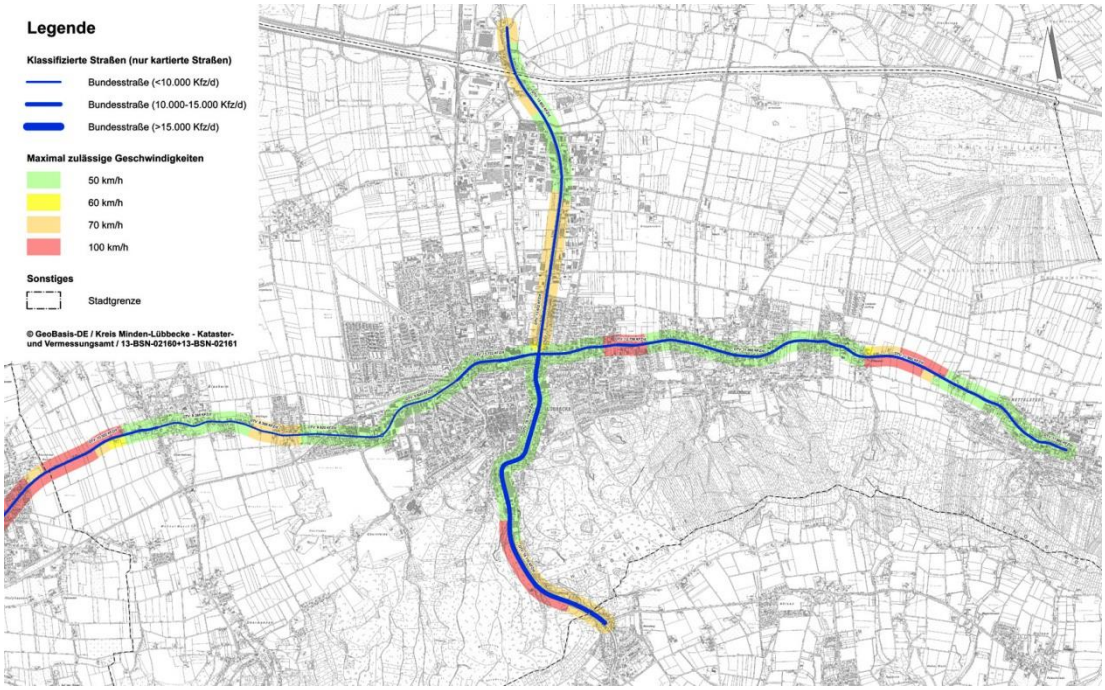


Abbildung 1: Untersuchte Lärmquellen (mit zulässigen Geschwindigkeiten)

Die Abbildung 1 stellt die erlaubten Geschwindigkeiten zum Zeitpunkt der Lärmkartierung dar. Eventuelle zwischenzeitliche Änderungen bezüglich der erlaubten Geschwindigkeiten können erst in der nächsten Stufe der Lärmkartierung berücksichtigt werden.

3. Zuständige Behörde

Die Erstellung der strategischen Lärmkarten für den Straßenverkehrslärms erfolgt durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV), welches die Lärmkarten den Gemeinden zur Verfügung stellt.

Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern müssen die Lärmkartierung selbsttätig vornehmen. Da die Stadt Lübbecke weniger als 100.000 Einwohner aufweist, erfolgte die Lärmkartierung durch das LANUV.

Die Berechnung der Lärmbelastung durch Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes erfolgt durch das Eisenbahnbundesamt (EBA).

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan wird in § 47e BImSchG geregelt. Sie liegt bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. In Nordrhein-Westfalen liegt die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung bei den Gemeinden.

Die zuständige Behörde ist:

Stadt Lübbecke
Dezernat 3 - Tiefbau
Kreishausstr. 2-4
32312 Lübbecke

Tel.: 05741 / 276 222
Fax: 05741 / 347 116

E-Mail: u.brune@luebbecke.de
Internet www.luebbecke.de

Gemeindeschlüssel: **05 770 020**

Der Lärmaktionsplan ist zusätzlich in einer Kurzfassung dem zuständigen Landesministerium zu übergeben.

4. Der rechtliche Hintergrund

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf Grund der EG-RL 2002/49/EG und deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland in §§47a – f des BImSchG. Diese EG-RL 2002/49/EG ist mit den §§ 47a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie mit Erlass der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt worden.

Gemäß § 47d Abs. 5 werden die Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.

Die Festlegung von Maßnahmen in der Lärmaktionsplanung obliegt dem Ermessen der zuständigen Gemeinden, wobei jedoch die Interessen der Straßenbaulastträger zu berücksichtigen sind.

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG werden folgende Mindestanforderungen an die Lärmaktionspläne gemäß der Anlage V der EU-Umgebungslärmrichtlinie gestellt:

- Beschreibung des Ballungsraums
- Beschreibung der Emmitenten (Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und anderer Lärmquellen)
- Benennung der zuständigen Behörde,
- Rechtlicher Hintergrund,
- Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 der RL 2002/49/EG
- Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- Bewertung, Probleme und verbesserungswürdige Situationen im Bezug auf die geschätzte Anzahl von betroffenen Personen,
- Informationen und Mitwirkung der Öffentlichkeit,
- Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,
- Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminderung,
- Maßnahmen in den nächsten fünf Jahre zur Lärmminderung und ggf. zum Schutz ruhiger Gebiete,
- langfristige Strategie der Lärmminderung,
- finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse, Finanzierungs- und Förderungsmöglichkeiten
- geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung (Qualitätssicherung).

Rechtlicher Hintergrund auf nationaler Ebene

Der Lärmaktionsplan muss die Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen.
Die Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen Maßnahmen erfolgt jedoch weiterhin auf Basis nationaler Vorschriften.

Ein direkter Vergleich der auf Basis von VBUS berechneten Pegelwerte für die strategischen Lärmkarten auf EU-Ebene, mit der Berechnungsmethode nach RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen), ist aufgrund unterschiedlicher Rechengrundlagen nicht möglich. Rechtsansprüche auf Lärmschutz lassen sich aus den Pegelwerten nach VBUS nicht ableiten.

Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der Lärmsanierung (24. BImSchV) in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Die Ermittlung der Pegelwerte hat jedoch gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinie des Bundes (VLärmSchRL97) sowie der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) zu erfolgen.

5. Geltende Grenzwerte gem. Artikel 5 der RL 2002/49/EG

Auf nationaler Ebene gibt es keine verbindlichen Auslösewerte zur Erstellung von Lärmaktionsplänen.

Das Umweltbundesamt hat vor diesem Hintergrund folgende Empfehlungen ausgesprochen:

Zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen und zur Minderung bzw. langfristigen Vermeidung erheblicher Belästigungen werden nachstehende Auslösekriterien für die Aktionsplanung [Lit. 11] vorgeschlagen.

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L_{DEN}	L_{NIGHT}
Vermeidung von Gesundheitsgefährdung	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Minderung der erheblichen Belästigung	mittelfristig	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung von erheblicher Belästigung	langfristig	55 dB(A)	45 dB(A)

Abbildung 2: Auslösekriterien für die Aktionsplanung

Kriterium ist die Überschreitung einer der beiden Werte - des 24-Stunden-Wertes L_{DEN} oder des Nachtwertes L_{NIGHT}.

In Nordrhein-Westfalen werden für alle einzelnen Quellen und Gesamtbelastungen für Gebiete mit Wohnnutzung folgende Auslösewerte verwendet:

- L_{DEN} / L_{NIGHT} ≥ 70/60 dB(A)

Als Kriterium wird die Überschreitung einer der beiden Werte, des 24-tunden-Wertes L_{DEN} oder des Nachtwertes L_{NIGHT}, angesehen.

In der Stadt Lübbecke finden die Auslösewerten von 70 dB(A) für den L_{DEN} bzw. 60 dB(A) L_{NIGHT} Verwendung, um die gesundheitliche Gefährdung durch Lärm weitgehend auszuschließen.

6. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die Ermittlung der Belastung der Bevölkerung durch Umgebungslärm erfolgt in Form von strategischen Lärmkarten.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung wurden vom LANUV ermittelt und wurden im Internet unter www.umgebungslaerm.nrw.de veröffentlicht. Für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes erfolgt die Lärmkartierung durch das Eisenbahnbundesamt (www.eba.bund.de). Die Karten sind veröffentlicht unter: http://Laermkartierung1-eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba.

6.1 Straßenverkehr

Die strategischen Lärmkarten der in Stufe 2 untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte zeigen die folgenden Abbildungen.

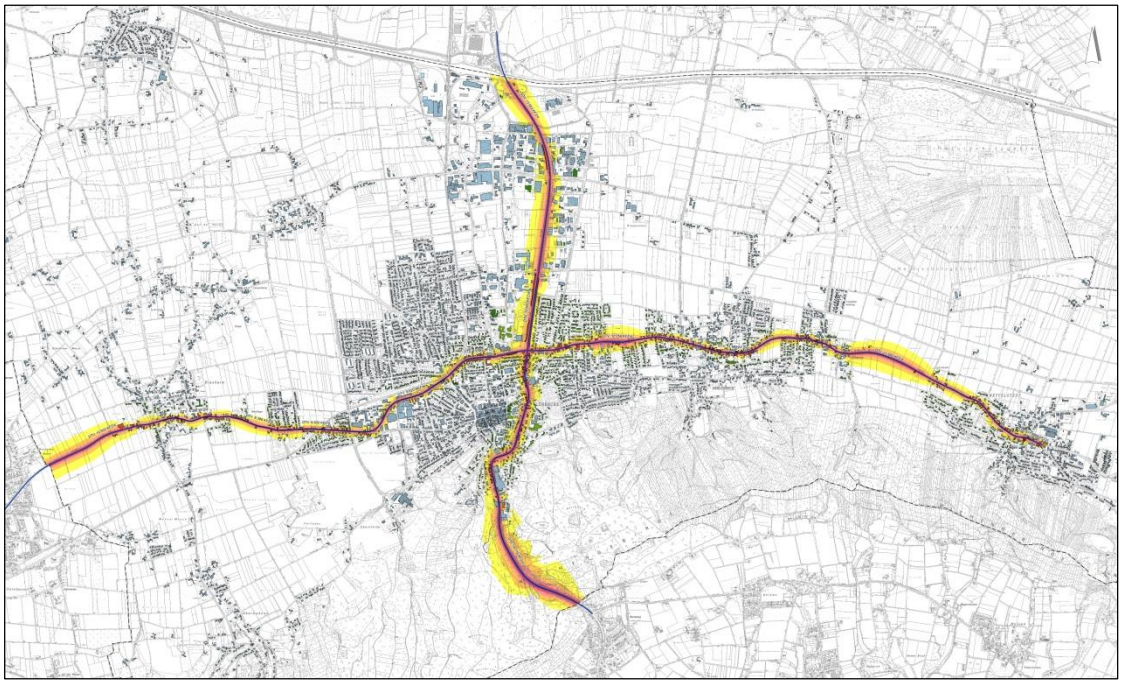


Abbildung 3: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{DEN}

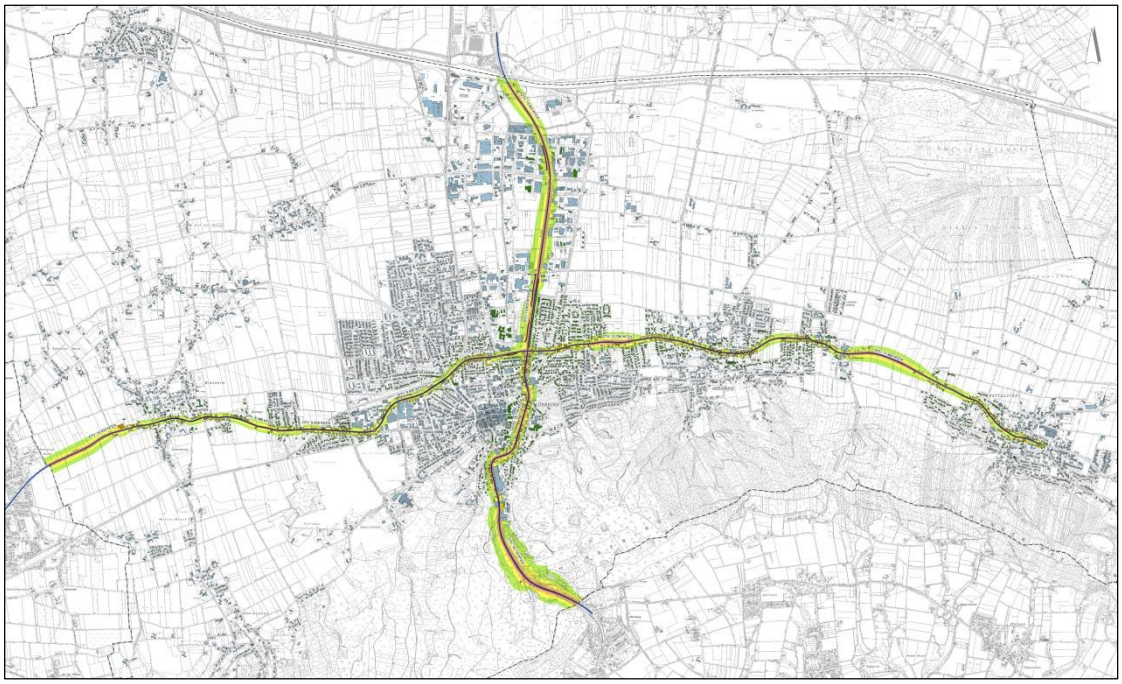


Abbildung 4: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{NIGHT}

6.2 Schienenverkehr

Auf der Schienenstrecke Rahden - Bielefeld verkehren weniger als 30.000 Züge/Jahr.

Die Strecke ist somit nicht kartierungspflichtig und wird in der Lärmaktionsplanung nicht weiter berücksichtigt.

6.3 Ruhige Gebiete

In Gemeinden außerhalb der Ballungsräume können ruhige Gebiete auch auf dem Land identifiziert werden.

Gemäß der Umgebungslärmrichtlinie ist ein ruhiges Gebiet ein *"Gebiet auf dem Land, oder ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, welches keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist"*.

Dies gilt nicht für Geräusche durch forst- und landwirtschaftliche Nutzung.

Bei der Festlegung von ruhigen Gebieten ist die aktuelle Nutzung zum Zeitpunkt der Lärmaktionsplanung maßgebend, wenn nicht bereits vorhandene, rechtlich verbindlich festgesetzte Vorhaben (B-Pläne, Planfeststellung,…) vorhanden sind.

Grenzwerte für die Definition von ruhigen Gebieten sind nicht vorhanden. Als Anhaltspunkt für die Festlegung können jedoch die Hinweise der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) hinzugezogen werden. Demnach kann ein ruhiges Gebiet vorliegen, wenn die Pegelwerte von L_{DEN}=40 dB(A) nicht überschritten werden.

Zur Ermittlung von ruhigen Gebieten reicht die Darstellungstiefe der Lärmkarten allein jedoch nicht aus. Dies würde eine flächenhafte Berechnung der Schallimmissionen sämtlicher Straßen der Kommune erfordern. Eine Verdichtung des den Berechnungen zugrunde liegenden Straßennetzes ist aber erst in einer weiteren Stufe geplant.

Auf Basis der aktuell vorhandenen Datenbasis können für die Stadt Lübbecke keine ruhigen Gebiete identifiziert werden.

7. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen

Die Ermittlung der Anzahl der betroffenen Personen erfolgt nach der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB).

7.1 Straßenverkehr

Die durch Lärm betroffene Anzahl von Wohnungen und Personen wurde durch die LANUV berechnet.

Tabelle 2: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete (L_{DEN})

L_{DEN} dB(A)	>55 - ≥60	>60 - ≥65	>65 - ≥70	>70 - ≥75	>75	∑
Fläche in km²	1,38	0,71	0,48	0,37	0,11	3,05

Insgesamt sind 3,05 km² Fläche mit Lärmwerten >55 dB(A) belastet. Darin liegen 0,48 km² über dem Auslösewert von 70 dB(A) tags.

Tabelle 3: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete (L_{NIGHT})

L_{NIGHT} dB(A)	>50 - ≥55	>55 - ≥60	>60 - ≥65	>65 - ≥70	>70	∑
Fläche in km²	0,90	0,54	0,43	0,15	0,01	2,04

Während der Nachtzeit ist eine Fläche von ca. 2,04 km² mit Lärmwerten von >50 dB(A) betroffen. Darin liegen 0,59 km² über den Auslösewert von 60 dB(A) nachts.

LDEN	> 55 dB(A)	>65 dB(A)	> 75 dB(A)	Summe
Wohnungen	552	223	0	775
Schulen	1	0	0	1
Krankenhäuser	0	0	0	2

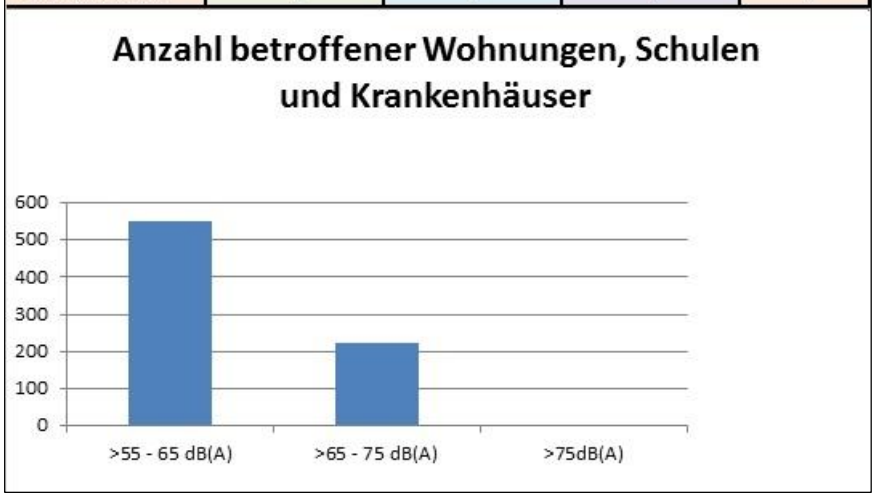
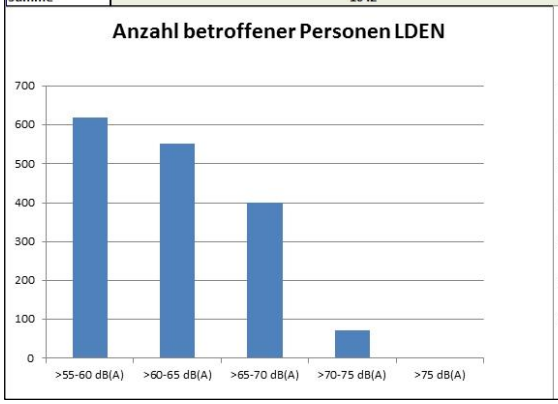


Tabelle 4: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

223 Wohnungen sind von Lärm >65 dB(A) betroffen. Belastungen über 75 dB(A) treten nicht auf. Schulen oder Krankenhäuser sind nicht betroffen.

	LDEN					LNIGHT				
	>55-60 dB(A)	>60-65 dB(A)	>65-70 dB(A)	>70-75 dB(A)	>75 dB(A)	>50-55 dB(A)	>55-60 dB(A)	>60-65 dB(A)	>65-70 dB(A)	>70 dB(A)
Hauptverkehrsstr	619	551	400	72	0	564	464	128	4	0
Summe	**1642**					**1160**				



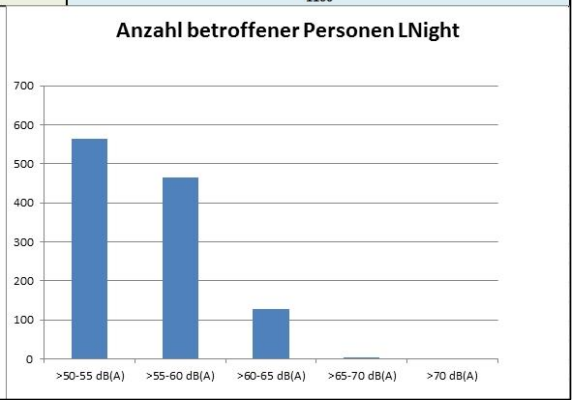


Tabelle 5: Geschätzte Anzahl belasteter Menschen

Insgesamt sind 72 Personen von Lärm >70 dB(A) tags betroffen.

Während der Nacht sind 132 Personen von Lärmpegeln >60 dB(A) betroffen. Davon 4 Personen von mehr als 65 dB(A). Damit ist die Anzahl der nächtlich durch Lärm betroffenen Personen – infolge der niedrigeren Auslösewerte - höher als die mit Ganztagsbelastung.

Die höchsten Lärmbelastungen gehen, infolge der Kfz-Belastungen, von der B 65 und der B 239 unmittelbar im Osten, sowie im Kreuzungsbereich der beiden Straßen aus.

7.2 Schienenverkehr

Auf der Schienenstrecke Rahden - Bielefeld verkehren weniger als 30.000 Züge/Jahr.

Die Strecke ist somit nicht kartierungspflichtig und wird in der Lärmaktionsplanung nicht weiter berücksichtigt.

8. Protokoll der öffentlichen Anhörung

Gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz § 47d (3) ist die Öffentlichkeit im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu beteiligen:

" Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen. "

Die Form und Art des Beteiligungsverfahrens wird durch die zuständigen Behörden (Gemeinden) festgelegt.

In die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit werden die

- Allgemeine Öffentlichkeit,
- Träger öffentlicher Belange sowie die
- politischen Gremien

einbezogen.

Am 11.02.2015 wurde der Entwurf des Lärmaktionsplanes vom Ausschuss für Bauen und Stadtentwicklung der Stadt Lübbecke beschlossen.

Die Information der Öffentlichkeit erfolgte durch die Auslegung des Lärmaktionsplanes in den Diensträumen der Stadtverwaltung im Zeitraum vom 09.03.2015 bis zum 08.04.2015. Ebenso waren die Unterlagen im Internet ab dem 04.03.2015 zugänglich.

Im Amtlichen Kreisblatt-Amtsblatt für den Kreis Minden-Lübbecke wurde die öffentliche Auslegung am 05.03.2015 bekannt gemacht. Zudem erfolgte sie über einen Aushang an der Bekanntmachungstafel des Rathauses in der Zeit vom 04.03.2015 bis zum 22.04.2015.

Den Bürgern wurde die Möglichkeit gegeben, während des oben genannten Zeitraumes Anmerkungen oder Einwendungen bezüglich der Lärmproblematik abzugeben.

Während des Auslegungszeitraumes erfolgte lediglich eine Eingabe durch einen Bürger, welche sich auf den Fluglärm in Lübbecke bezog. Laut Umgebungslärmrichtlinie ist der Fluglärm in der Stadt Lübbecke nicht Bestandteil des aufzustellenden Lärmaktionsplanes. Die Eingabe konnte somit nicht berücksichtigt werden.

Anregungen und Eingaben seitens der Träger öffentlicher Belange erfolgten nur durch den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen. Diese bezogen sich im Wesentlichen auf die Lärmsanierung und die dafür erforderlichen Voraussetzungen. Eine Änderung oder Ergänzung des Lärmaktionsplanes infolge der Eingabe ist nicht erforderlich.

9. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmminderung

Die Stadt Lübbecke hat in der ersten Stufe keine Lärmminderungsplanung nach EU-Recht aufgestellt. Von Straßenverkehrslärm waren keine Bereiche betroffen, so dass hier ein Vergleich mit der zweiten Stufe nicht vorgenommen werden kann.

Maßnahmen aus der ersten Stufe sind daher nicht vorhanden.

9.1 Straßenverkehr

Straßenbautechnische Maßnahmen beschränken sich auf die bereits vorhandenen Lärmschutzwände und Wälle. Umbaumaßnahmen oder verkehrsberuhigende Maßnahmen, sowie weitere bauliche Maßnahmen zum Schallschutz sind an den betrachteten Straßen nicht vorgesehen.

Da es sich bei den betrachteten Streckenabschnitten ausschließlich um klassifizierte Straßen handelt, sind verkehrsberuhigende Maßnahmen auch nicht möglich.

Bezüglich der Lenkung des Schwerlastverkehrs bestehen derzeit keine alternativen Routen.

9.2 Schienenverkehr

Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes sind nicht vorhanden

9.3 Stadtplanerische Maßnahmen

Bebauungspläne
Folgende Bebauungspläne im Bereich der Belastungsachsen enthalten Festsetzungen zum Lärmschutz:

2 / 19 / 138 „Östlich Westerbachstraße, südlich der Bahngleise“: Schalldämmmaß gemäß DIN 4109 für Außenbauteile ist einzuhalten. Gilt für Räume, die der B 65 unmittelbar, sowie in einem Winkel bis zu 90° zugewandt sind.

5 / 16 / 154 „Südlich Mindener Straße / Nördlich des Jägerbaches“: Im […] sind zum Schutz der Außenwohnbereiche schallabsorbierende Maßnahmen vorzunehmen. Für Wohn- und Aufenthaltsräume sind die Schalldämmmaße durch Außenbauteile einzuhalten.

G27 „Nördlich Kösterkampstraße / südlich Lindenstraße: Außenwohnbereiche sind ohne schallabsorbierende Maßnahmen nicht zulässig. Wohn- und Aufenthaltsräume durch Schalldämmmaße der Außenbauteile schützen. Schlafräume mit schallgedämpften Lüftungssystemen. Lärmschutzwand vorsehen. Wohn- und Schlafräume abgewandt von der Stellplatzanlage.

N 15 „Südlich Stillestraße / nördlich Ravensberger Straße“: Flächen für Schallschutz, passiver Schallschutz bei Wohn- und Aufenthaltsräumen. Ausrichtung der Schlafzimmer, sonst schallgedämpfte Lüftungseinrichtungen. Außenwohnbereiche zum Teil ohne schallabschirmende Maßnahmen nicht möglich.

1 / 24 / 160 „Nördlich Niederwall / südlich Theodor-Storm-Straße: Außenbauteile gemäß DIN 4109. Schlafräume mit schallgedämpften Lüftungssystemen. Außenwohnbereich nur im Schallschatten zulässig.

1 / 12 / 03C „Nördlich Ostertorstraße“: Flächen, die dem Verkehr zugewandt sind, sind passiv mit 3-fach-Verglasung zu schützen. Nord-Ost-Seite nur Nebenräume. Lärmempfindliche Räume nach Süden.

1 / 19 / 63 „Am Ostertor“: Verminderung von Verkehrslärm durch geschlossene Bauweise. An Gebäuden unmittelbar an B 239 ist baulicher Schallschutz erforderlich. Keine Fenster für Wohn- und Schlafräume in Ostwand des Gebäudes.

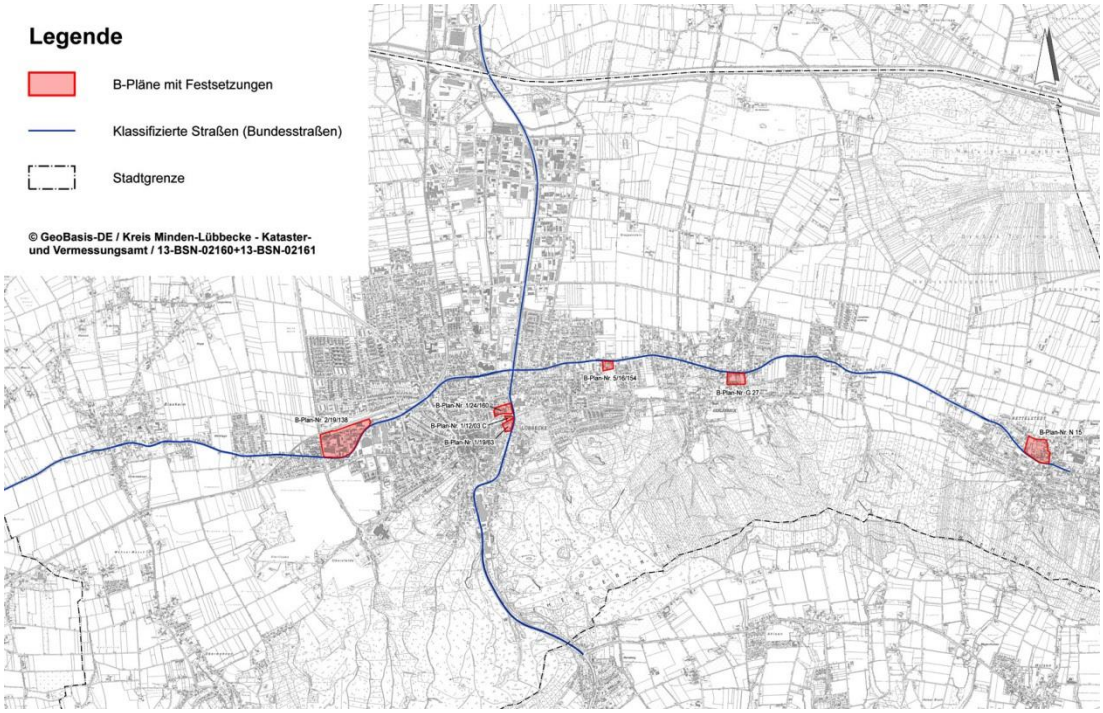


Abbildung 5: Lage der Bebauungspläne an Belastungsachsen

9.4 Sonstige Maßnahmen

Dargestellt werden die Maßnahmen, die über den Lärmaktionsplan hinaus in den letzten fünf Jahren ausgeführt wurden. Maßnahmen älter als fünf Jahre werden nur dann dargestellt, wenn sie unmittelbaren Einfluss auf die identifizierten Lärmprobleme haben.

Solche Maßnahmen sind nicht vorhanden

9.5 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärmminderung

Jeder Einzelne kann durch seine Verhaltensweisen einen aktiven Beitrag zur Lärmminderung leisten.
Eine dieser möglichen Handlungsweisen liegt in der Verkehrsmittelwahl wie z.B. das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen). Gerade für regelmäßige Wege wie die Fahrt zum Arbeitsplatz kann sich die Kombination von Verkehrsmitteln anbieten (z. B. Park+Ride, Bike+Ride oder Kiss+Ride) anbieten. Weiterhin bieten sich hier das Bilden von Fahrgemeinschaften oder die Nutzung von Car Sharing anstelle eines eigenen Fahrzeugs an.

Eine stetige und angemessene Geschwindigkeit kann zu einer spürbaren Verringerung der Lärmbelastung beitragen wie zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauches und der Luftschadstoffe führen.
Zudem können durch die Vermeidung von übertriebenem Türen zuschlagen, unnötigem Aufheulen des Motors oder Hupen, sowie im Winter das Warmlaufen lassen des Motors eine Mitwirkung bei der Lärmreduzierung bewirken.

Eine weitere einfache Maßnahme ist auch eine regelmäßige Überprüfung des Reifendrucks. Ein optimaler Reifendruck erzeugt weniger Reibung mit der Fahrbahn und verringert damit die Geräuschemissionen bei Geschwindigkeiten über 30 km/h.

Auch die Wahl der eingesetzten Fahrzeugtechnik kann einen Beitrag zur Lärmminderung leisten, wie auch die Berücksichtigung von lärmarmen Fahrzeugkomponenten bei der Kaufentscheidung.

10. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Für die Umsetzung der Maßnahmen wird bis 2018 seitens der EU von einem Zeitfenster von fünf Jahren ausgegangen. Mit den Maßnahmen der Lärmaktionsplanung sollen zumindest sehr hohe Lärmbelastungen (Einhaltung der Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß VLSchR 97) bis 2018 unterschritten werden und vorrangig den Schutz der Nachtruhe beinhalten. Mittelfristig ist die Unterschreitung der gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen anzustreben.

Im Mittelpunkt des Lärmaktionsplans stehen die identifizierten Belastungsachsen.

10.1 Straßenverkehr

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans zielen nicht auf die üblichen aktiven oder passiven Maßnahmen zum Lärmschutz, sondern auf Maßnahmen, welche direkt bzw. über eine System- und Netzwirkung einen Beitrag zum Lärmschutz leisten können (z. B. Förderung des Umweltverbundes) ab.

Auch qualitative Aspekte wie Stadtgestaltung, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Sicherung von Einzelhandelsstandorten sollen berücksichtigt werden, um so die Lärmminderung als Grundlage für die verkehrliche und städtebauliche Weiterentwicklung der Gemeinde zu begreifen. Dies kann durch den Einsatz von kostengünstigen, straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -organisation (Markierung, Beschilderung) sowie punktuellen baulichen Maßnahmen, welche kurzfristig umgesetzt werden können, erfolgen.

Zur Lenkung des Wirtschaftsverkehrs besteht derzeit eine Firmenwegweisung für die Kernstadt und die Industriegebiete.

Kurzfristig sind jedoch keine weiteren Maßnahmen abzusehen.

10.1.1 Lärmrelevante Besonderheiten Lübbecke B 239

Die Bundesstraße B 239 wird durch die von Ost nach West verlaufende Bundesstraße B 65 in einen nördlichen und einen südlichen Teil geteilt. Im nördlichen Teil liegen keine Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung von 70 / 60 dB(A) ganztags / nachts an Gebäuden vor. Die Lärmemissionen werden hier zu einem großen Teil von den bereits vorhandenen Lärmschutzwänden und Lärmschutzwällen reduziert, bzw. liegen weiter nördlich Gewerbegebiete, die keinen Schutzanspruch aufweisen.

Im südlichen Teil der B 239 hingegen weisen etwa 40 Gebäude Überschreitungen der oben genannten Auslösewerte auf und sind mit bis zu 75 dB(A) ganztags bzw. 70 dB(A) nachts belastet. An zwei Gebäuden werden Pegelwerte von >75 dB(A) ganztags erreicht. Die Bereiche mit betroffenen Gebäuden

erstrecken sich über das südliche Stadtgebiet entlang der B 239 mit einer leichten Ballung in Nähe des Kreuzungsbereiches B 239 und B 65 (s. Abbildung 6).

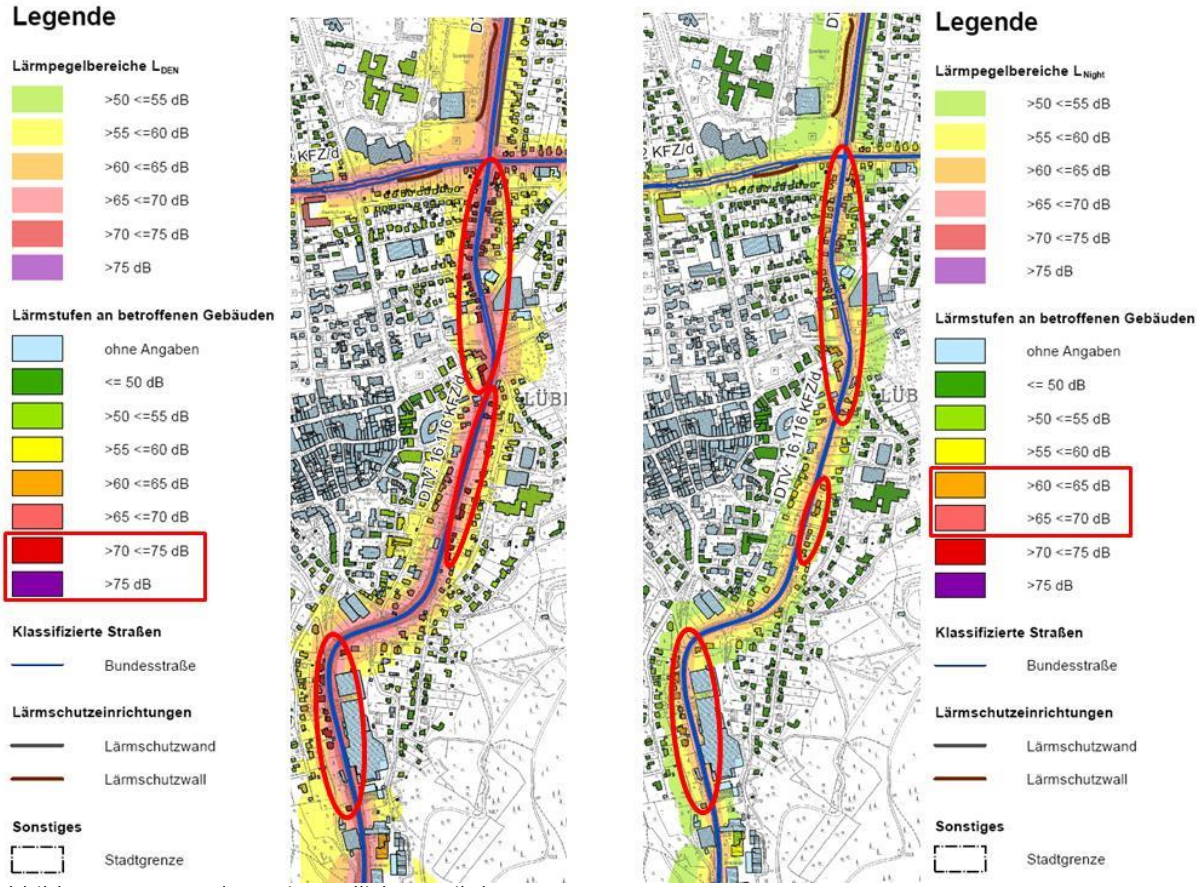


Abbildung 6: L_{DEN} und L_{Night} im südlichen Teil der B 239

Grundsätzlich stellt die Sanierung des Fahrbahnbelages mit einer lärmoptimierten Asphaltdeckschicht, die im Zusammenhang mit sonstigen geplanten Straßenmaßnahmen zeitlich und räumlich koordiniert durchgeführt werden kann, eine erste Möglichkeit zur Lärmminderung dar. Da die Bundesstraße B 239 in diesem Abschnitt ohnehin schon relativ eng ist und der Verkehr ziemlich stetig fließt, sind hier vorerst neben der Förderung von Lärmsanierungsmaßnahmen keine weiteren Maßnahmen durchführbar. Auch eine zeitweise Sperrung (z.B. Lkw- Fahrtverbot in der Nacht) stellt hier keine alternative Lösung dar, da es für den Schwerlastverkehr keine Ausweichstrecke gibt.

10.1.2 Lärmrelevante Besonderheiten Lübbecke B 65

Die Bundesstraße B 65 verläuft in Ost-West-Richtung durch Lübbecke. Die Bebauung erstreckt sich unmittelbar entlang der B 65, welche besonders während der Nachtzeit von Grenzwertüberschreitungen betroffen ist. Ganztags werden etwa 35 Gebäude von einem Lärmpegel >70 dB(A) und nachts ca. 80 Gebäude von einem Lärmpegel >60 dB(A) belastet. Detailansichten der Bundesstraßenabschnitte sind den folgenden Abbildungen zu entnehmen. Sofern es für den betreffenden Straßenabschnitt Lärmminderungspotenziale gibt, werden diese auch dort aufgeführt. Begonnen wird im Westen, sodass die erste Abbildung bei Blasheim beginnt und die letzte Abbildung bei Nettelstedt endet.

Auch hier stellt der Einbau eines Fahrbahnbelages mit einer lärmoptimierten Asphaltdeckschicht neben der Förderung von Lärmsanierungsmaßnahmen eine erste Möglichkeit zur Lärmminderung dar.

Abbildung 7: L_{DEN} im westlichen Teil der B 65 bei Blasheim (Hauptstraße / Osnabrücker Straße)

Abbildung 8: L_{Night} im westlichen Teil der B 65 bei Blasheim (Hauptstraße / Osnabrücker Straße)

Auf dem Abschnitt *Bohlenstraße* der Bundesstraße B 65 sind bereits einige Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle vorhanden. Außerhalb der Schutzbereiche der Lärmschutzwände / -wälle gibt es lediglich an drei (vgl. Abb. 10) Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte während der Nacht. Während der Tageszeit werden keine Lärmpegel >70 dB (A) erreicht. Hier könnten, auf Grund der großen Fahrbahnbreite, ein Schutzstreifen für Radfahrer und / oder die Ausweisung von Längsparkflächen eine erste kostengünstige Maßnahme zur Reduzierung der Fahrbahnbreite und mit dem damit verbundenen Abrücken der Lärmquelle vom Gebäude, auch der Lärmbelastungen beitragen. Vorteil der großen Fahrbahnbreiten ist, dass die angesprochenen Maßnahmen auch durch reine Markierungsarbeiten vorgenommen werden können. Langfristig können aber in Verbindung mit der möglichen Realisierung der Ortsumfahrung auch bauliche Maßnahmen in Betracht gezogen werden.

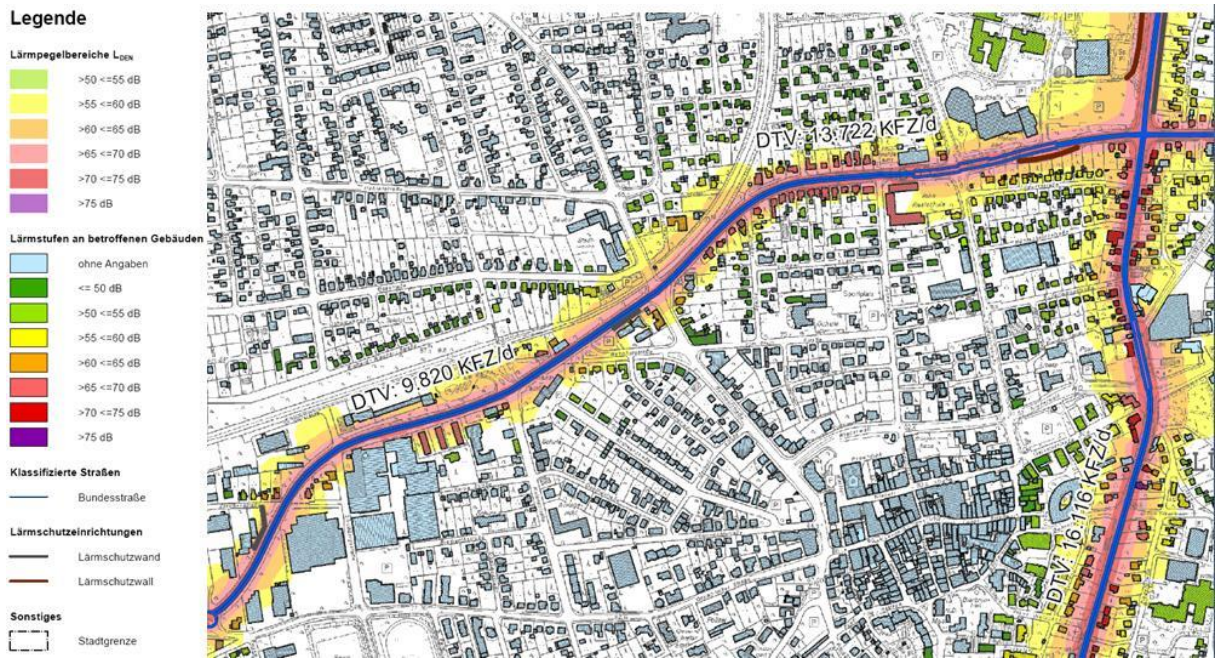


Abbildung 9: L_{DEN} der B 65 (Bohlenstraße)

Abbildung 10: L_{Night} der B 65 (Bohlenstraße)

Auf dem Abschnitt Mindener Straße – Nettelstedter Straße sind einige, unmittelbar an der Bundesstraße liegende Gebäude, von Überschreitungen der Auslösewerte von 70 dB (A) ganztags und 60 dB(A) nachts betroffen. Maßnahmen sind hier vor allem im Bereich der Lärmsanierung oder der Deckensanierung zu finden. (siehe Abbildung 11 und 12).

Abbildung 11: L_{DEN} der B 65 (Mindener Straße – Nettelstedter Straße)

Abbildung 12: L_{Night} der B 65 (Mindener Straße – Nettelstedter Straße)

Die Lärmkartierung der Stadt Lübbecke endet in östlicher Richtung auf der B 65 bei Nettelstedt. Auf diesem letzten Straßenabschnitt (Windmühlenfeld – Ravensberger Straße) sind vier Gebäude von Lärmbelastungen während des Tages und etwa elf Gebäude während der Nacht betroffen. Vor allem in der Nacht ballt sich das Überschreiten des Auslösekriteriums in der Dorfmitte von Nettelstedt entlang der Bundesstraße. Aufgrund der unmittelbaren Nähe der Gebäude zur Straße sind bauliche Maßnahmen nur schwer realisierbar. Auch hier steht jedoch das Mittel der Lärmsanierung zur Verfügung. (siehe Abbildung 13 und 14).

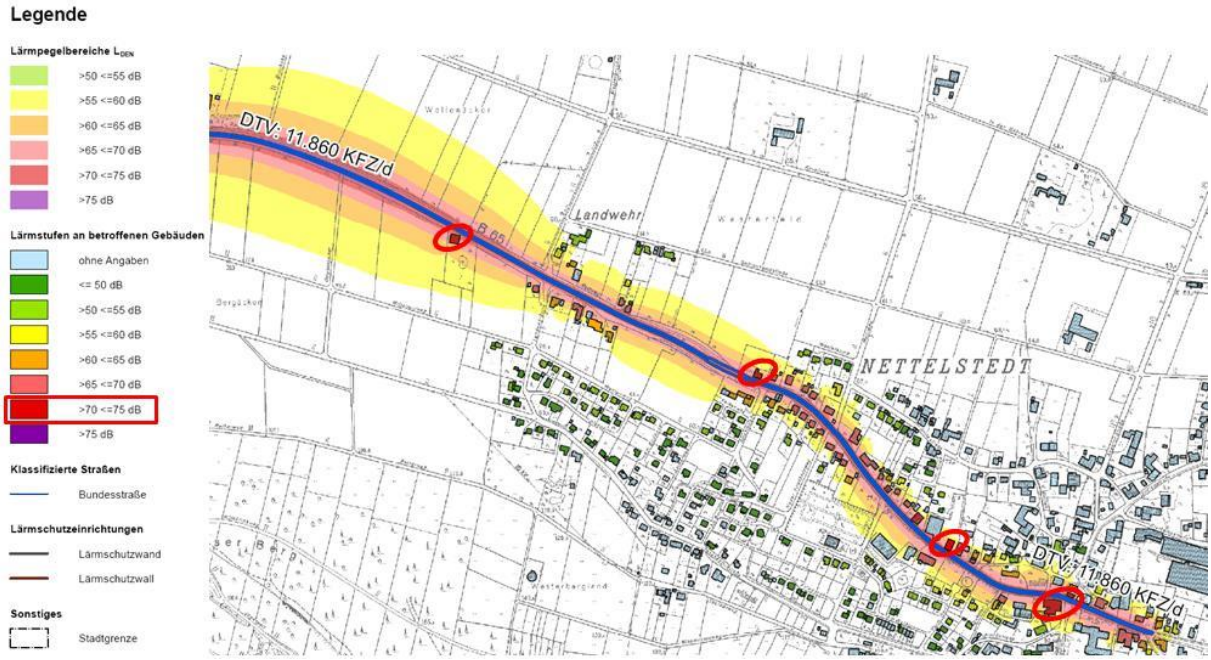


Abbildung 13: L_{DEN} der B 65 (Windmühlenfeld – Ravensberger Straße)

Abbildung 14: L_{Night} der B 65 (Windmühlenfeld – Ravensberger Straße)

10.2 Schienenverkehr

Kurzfristig sind keine Maßnahmen abzusehen.

11. Langfristige Strategie der Lärmminderungsplanung

Bei der langfristigen Strategie handelt es sich im Wesentlichen um strategisch angelegte Konzepte durch welche langfristig die Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV eingehalten werden können.
Sie wirken neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2018 angestrebt werden sollte.

Nachfolgend wird die langfristige Strategie zur Lärmminderung dargestellt:

11.1 Straßenverkehr

Da in jeder Gemeinde sehr unterschiedliche Voraussetzungen vorhanden sind, gibt es zwangsläufig keine standardisierten Handlungskonzepte für den Lärmaktionsplan.

Für jede Gemeinde müssen jeweils individuelle Maßnahmenbündel auf der Basis der örtlichen Situation, bereits geleisteten Vorarbeiten, finanziellen Rahmenbedingungen und den unterschiedlichen Belastungssituationen entwickelt und abgestimmt werden.

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans geht es vorrangig darum, den Lärm bereits am Emissionsort zu vermeiden bzw. zu mindern. Zudem sollte Möglichkeit der räumlichen Verlagerung der Emittenten in weniger konfliktbehaftete Gebiete betrachtet werden. Erst nach Ausschöpfen dieser Lärmminderungspotenziale sollte eine Lärmminderung am Immissionsort in Betracht gezogen werden.

Primär soll demnach der Lärm möglichst an der Quelle vermieden oder zumindest reduziert werden.

Um die Lärmminderungspotenziale voll ausschöpfen zu können, sind meist bauliche Begleitmaßnahmen erforderlich. Dabei ist zur unterscheiden in Vermeidung und Verlagerung von Schallemissionen welche infolge systembedingter Maßnahmen im gesamten Gemeindegebiet wirken, bzw. in punktuelle, lokal begrenzt wirksame Maßnahmen.

Bauliche Maßnahmen sind in allen Teilaspekten der Verkehrsplanung, Straßenplanung, Stadtplanung, aber auch in der konkreten Objektplanung anzusiedeln. Zudem sind zumindest bzgl. der passiven Maßnahmen auch Ausgleichsmaßnahmen möglich.

Grundsätzlich sollte ein Handlungskonzept so aufgebaut werden, dass die Einzelmaßnahmen zeitlich koordiniert und räumlich gebündelt durchgeführt werden können um eine – zumindest subjektiv – spürbare lärmmindernde Wirkung zu erzielen.

11.1.1 Neubau der B 65n

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW plant einen Neubau der B 65n ab der Landesgrenze zu Niedersachsen bis Lübbecke als Umgehung der Ortskerne von Preußisch Oldendorf, Offelten, Bad Holzhausen, Blasheim und Lübbecke.

Die B 65 ist eine, über die Landesgrenze hinaus, wichtige Ost-West-Verbindung für den regionalen und überregionalen Verkehr. An der B 65 sind derzeit zahlreiche Ortsdurchfahrten vorhanden, so z.B. auch die Ortsdurchfahrt Lübbecke. Verkehrstechnische Untersuchungen haben ergeben, dass einige Ortsdurchfahrten die zukünftig zu erwartenden zusätzlichen Verkehr qualitativ nicht verträglich aufnehmen können. Insbesondere der durch neue Gewerbeflächen entstehende Schwerverkehr wird zudem zu einer überproportionalen Steigerung der Lärm- und Emissionswerte führen. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsprobleme und zur Minderung von Umweltbelastungen in den Ortsdurchfahrten plant der Landesbetrieb Straßenbau NRW im Auftrag des Bundes einen Neubau der B 65n zwischen der Landesgrenze und der B 239 bei Lübbecke. Aufgrund der Lage der Ortschaften, Preußisch Oldendorf, Bad Holzhausen und Lübbecke sowie dem südlich begrenzend wirkendem Wiehengebirgszug kommt nur eine Neutrassierung nördlich der alten Trasse in Betracht. Im Osten von Lübbecke wird außerdem eine Anschlusstrasse von der B 239 bis zur B 65 östlich von Lübbecke an einen möglichen Wiehengebirgstunnel mit angedacht, sodass sich auch eine zusätzliche, östliche Ortsumfahrung für Lübbecke ergibt.

Der östliche Abschnitt der B 65n (Abschnitt Lübbecke – Hille/Eickhorst), ist im Bundesverkehrswegeplan als Projekt des weiteren Bedarfs eingeordnet.

Die sich potenziell aus der Realisierung der B65n, sowie ggf. dem Wiehengebirgstunnel ergebenden verkehrlichen Entlastungen der Ortsdurchfahrt von Lübbecke weisen ein erhebliches Lärmminderungspotenzial auf. Durch die Ortsumfahrungen könnten die Durchgangs- und Schwerlastverkehre aus der Ortschaft verlagert werden. Zudem entstünde durch die mit der Realisierung der Ortsumfahrung einhergehende Umwidmung der Ortsdurchfahrten zu Gemeindestraßen die Möglichkeit auch gestalterische, verkehrsberuhigende und damit lärmmindernde Maßnahmen durchführen zu können.

Weitere geplante Maßnahmen sind nicht bekannt.

11.2 Schienenverkehr

Langfristig sind keine Maßnahmen abzusehen.

11.3 Stadtplanerische Maßnahmen

Im Zuge der langfristigen Maßnahmenbildung, bzw. der strategischen Ausrichtung kann es sinnvoll sein, sogenannte „Ruhige Gebiete“ im Gemeindegebiet zu ermitteln und festzusetzten. Diese sollten Gebiete sein, auf denen ein besonderes Augenmerk bei zukünftigen Planungen liegt und welche von weiteren Lärmeinwirkungen geschützt werden sollen.

12. Fördermöglichkeiten

Informationen über Förderprogramme und förderfähige Maßnahmen können über das Förderportal Lärmschutz des Umweltministeriums NRW - unabhängig von der Bundeslandzugehörigkeit – bezogen werden.

Insbesondere mit Bezug auf die Kombination von Lärmschutz und Wärmedämmung, im Rahmen der Energieeinsparverordnung für den geförderten Einbau von Wärmeschutzfenstern, können die entsprechenden Förderprogramme der KfW auch zum Lärmschutz genutzt werden.

Ausführliche Informationen können unter

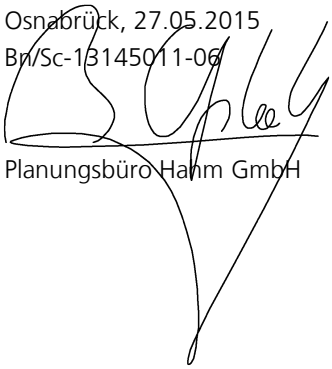
- www.umgebungslaerm.nrw.de/Foerderprogramme (Förderportal Lärmschutz) bzw.
- www.lanuv.nrw.de/veroeffentlichungen/infoblaetter/info18/lanuvinfo18start.htm (LANUV-Info 18 über Fensterdämmung) abgerufen werden.

Ablaufschema: Lärmschutz an bestehenden Straßen

Im Rahmen der Lärmsanierung erfolgt zunächst die Bewertung der Lärmsituation nach den Vorgaben der Verkehrslärmschutzrichtlinien in Verbindung mit der Berechnungsvorschrift der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90 und – sofern die Zulässigkeitsvoraussetzungen erfüllt sind – die Ausarbeitung eines Maßnahmenkonzeptes.

WER?	**WAS?**	**WIE?**
Ausgangssituation Bürger, Gemeinde, Politik, Straßenbauverwaltung	Benennung eines konkreten Problems	Eingabe, formloser Antrag
Schritt 1 Straßen.NRW	Überprüfung der Lärmsituation	Lärmtechnische Berechung nach RLS-90; Zusammenstellung der Geobasisdaten und relevanter Informationen; Infrastrukturdaten
Schritt 2 Straßen.NRW	Bewertung der Lärmbelastung	Auswertung der lärmtschnischen Berechung (Pegelhöhe, Zahl der Betroffenen, Gebietsnutzung, etc.); Vergleich mit den maßgeblichen Immissionswerten
Schritt 3 Straßen.NRW	Bewertung der allgemeinen und rechtlichen Situation	Prüfung von Ausschluss-/ Minderungsgründen, ggf. Hinweis auf § 75 Abs.2 VwVfG (NRW); sonstige planerische Aktivitäten
Schritt 4 Straßen.NRW	Entwicklung eines Maßnahmenkonzeptes	Sachgerechte Bewertung verschiedener Maßnahmenvarianten, dabei Berücksichtigung von Machbarkeit, Kosten, Nutzen und Zeithorizont; Variantenvergleich mit Wirkungsanalyse und Abwägung möglicher Maßnahmen; Berücksichtigung weiterer Planungs- und Baumaßnahmen
Schritt 5 Straßen.NRW, MBV, BMVBS	Abstimmung des Maßnahmenkonzeptes auf Landes- bzw. Bundesebene	
Schritt 6 Straßen.NRW	Aufstellung des Vorentwurfs und des Bauwerksentwurfs und ggf. Einholung des Genehmigungsvermerks	Detaillierte Ausarbeitung der Vorzugsvariante und festlegung des Zeithorizonts
Schritt 7 Straßen.NRW, TÖB, Gemeinde	Schaffung von Baurecht und Sicherung der Finanzen	Klärung, ob "Fall unwesentlicher Bedeutung" oder ggf. Planfeststellungsverfahren; Antrag auf Befreiung; Grunderwerb; Abstimmung mit Dritten; Aufnahme in das Bauprogramm
Ziel Straßen.NRW	Umsetzung	Aktive Lärmschutzmaßnahmen; Passive Lärmschutzmaßnahmen; Benachrichtigung der Eigentümer hinsichtlich der Möglichkeit (Achtung: mind. 25% Eigenanteil)

Aufgestellt:
Osnabrück, 27.05.2015
Bn/Sc-13145011-06



Planungsbüro Hahm GmbH

IV. Anlagen

Anlage 1: Übersichtskarte - Verkehrsbelastungen und Geschwindigkeitsbereiche

Anlage 2.1 : Lärmkarte L_{DEN} Gesamtdarstellung

Anlage 2.2: Lärmkarte L_{DEN} Isophonendarstellung

Anlage 2.3: Lärmkarte L_{DEN} Gebäudelärmkarte

Anlage 3.1 : Lärmkarte L_{Night} Gesamtdarstellung

Anlage 3.2: Lärmkarte L_{Night} Isophonendarstellung

Anlage 3.3: Lärmkarte L_{Night} Gebäudelärmkarte

Anlage 4: Übersicht – Bebauungspläne mit Festsetzungen zum Lärmschutz