

## 4. Runde der Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie der Stadt Oelde, Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der 2. Beteiligungsphase

### Stellungnahmen der Öffentlichkeit – Stellungnahmen per Beteiligungsserver

(Zeitraum: 18.03.2024 – 26.04.2024)

Nr.	Eingangsdatum	Verortung	Betreff	Stellungnahme
1	19.03.2024	Von-Manger-Straße 15	"Lärm BAB"	<i>"Zur Reduzierung vom Lärm der BAB2 sollte über Lärmschutzwände nachgedacht werden."</i>
2	19.03.2024	Letter Straße	<i>„Lärmbelästigung Letter Straße“</i>	<i>"Die Lärmbelästigung auf der L 806 zwischen Einmündung Osterfelder Str. und Am Landhagen ist auf der Letter Straße in beiden Richtungen wegen des Ziel- und Quellverkehrs zur A 2 Anschlussstelle Oelde-Ost vor allem durch LKW enorm und übersteigt die Lärmschmerzgrenze bei weitem."</i>
3	19.03.2024	Schubertstraße 20	<i>"Lärmbelästigung Schubertstr."</i>	<i>"Lärmbelästigung Schubertstr Durch A2."</i>
4	27.03.2024	Auf der Brede 20	<i>"Lärmaktionsplan Oelde"</i>	<i>"Hallo!  Tolle Idee, die Bürger von Oelde in diesen Aktionsplan zur Lärminderung einzubinden!  Mein Wohnzimmerfenster und mein Wintergarten blicken seitlich auf die Konrad-Adenauer-Allee und ich kann überzeugend (obwohl ich es nicht wissenschaftlich getestet</i>

				<p><i>habe) sagen, dass der Lärmpegel öfters über 70 dB liegt und Freitagnachmittag besonders alarmierend ist.</i></p> <p><i>Ein LKW-Fahrverbot wäre zu begrüßen! Nicht nur, um den Lärmpegel zu senken, sondern auch, um eine gute Lebensqualität in Oelde zu gewährleisten, Sicherheit für Fußgänger, Radfahrer und Autos, gute frische Luft, unbeschädigte Straßen.</i></p> <p><i>Mit einer solchen Maßnahme könnten wir auch zulassen, dass die Kronen unserer Bäume breiter und tiefer wachsen dürfen, was allein schon den Lärmpegel in der Stadt dämpfen und verringern würde.</i></p> <p><i>Zu guter Letzt vergessen Sie bitte nicht, dass Motorräder eine weitere Quelle enormer Lärmbelästigung darstellen, aber wahrscheinlich seltener vorkommen und welche Maßnahmen dagegen helfen könnten, ignoriere ich.</i></p> <p><i>Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!</i></p>
5	28.03.2024	Hedwigstraße 8	"Lärmaktionsplan Oelde"	<p><i>"Sehr geehrte Damen und Herren der Verwaltung,</i></p> <p><i>Mit Interesse habe ich den Lärmaktionsplan -2 gelesen. Die Einwendungen/Stellungnahmen der Bevölkerung aus der Phase 1 sind aufgenommen.</i></p> <p><i>Für mich sind die Ausführungen/Stellungnahme der Verwaltung zum Thema keine LKW-Durchfahrt über die L793 durch die Innendstadt bemerkenswert.</i></p> <p><i>Diese Maßnahme bringt:</i></p> <p><i>Reduzierung des Lärms</i></p> <p><i>Reduzierung des Schadstoffausstosses (Abgase, Russ)</i></p> <p><i>Erhöhung der Sicherheit beim Überqueren der Strasse</i></p> <p><i>Erhöhung der Lebensqualität</i></p> <p><i>Den Weg zur Umsetzung wurde in Ihrer Stellungnahme unter Punkt 2 beschrieben. Nach meiner Einschätzung sind die genannten Bedingungen erfüllt, so dass die Umsetzung einfach möglich sein müsste. Also worauf noch warten?</i></p> <p><i>a) Veranlassen Sie die Prüfung dieser verkehrsplanerischen Maßnahme auf Basis der Lärmschutzrichtlinie.</i></p> <p><i>b) Untersuchen Sie, ob die Überschreitung der Richtwerte nach Tabelle 2, Spalte 4 (Seite 8) vorliegt.</i></p>

				<p>c) Ermitteln Sie die betroffene Anzahl der betroffenen Anwohner.  d) Und dann motivieren Sie den Baulastträger (Strassen NRW) zur Umsetzung dieser Maßnahme.  Die Oelder Bevölkerung wird es Ihnen danken.  Als I-Tüpfelchen würde ich mich (und viele Andere) über die Einführung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf der gesamten L793 auf dem Oelder Stadtgebiet freuen.  Tempo 30 würde den Verkehrsfluss nicht einmal hindern oder bremsen, sondern eher noch verbessern.  Das wäre ein Riesenschritt zur Verbesserung der Lebensqualität in Oelde.  Vielen Dank!"</p>
6	08.04.2024	Konrad-Adenauer-Allee	"Entwurf des Lärmaktionsplan (Runde 4) - Seite 18 L793 Lkw- Fahrverbot"	<p>"im Text .. Stellungnahme: "Die Stellungnahme zur A 2 gilt auch für die Ortsdurchfahrt der L 793.  Bei der Umsetzung eines Lkw-Fahrverbots handelt es sich um eine verkehrsplanerische Maßnahme, die auf der Basis der Lärmschutz-Richtlinien-StV11 zu prüfen ist.  ..... Es muss eine ausreichend hohe Anwohneranzahl von der Maßnahme profitieren."  - &gt; was ist damit gemeint?   im Entwurf wird zur Höhe der "ausreichend hohen Anwohneranzahl keine Aussage getroffen   Mit der Bitte um Ergänzung."</p>
7	08.04.2024	Stromberger Straße	"Dialogdisplay"	<p>"Im Stadtgebiet an verschiedenen Stellen hintereinander im Einsatz. Die Erweiterung des Bestandes geplant, dann wird auch eine integrierter Verkehrsmessung durchgeführt. Es erfolgt ggfs. eine Beteiligung der Bürgerschaft über Standortwahl"   Wie ist der Planungsstand zu dem Thema?  Wer ist der Planungsverantwortliche?  Wie viele Displays im Stadtgebiet und den Ortsteilen sind vorgesehen?  Warum erfolgt nur "ggfs." eine Beteiligung der Bürgerschaft?"</p>

				<i>Mit der Bitte um Ergänzung im Entwurf"</i>
8	29.11.2023	Hedwigstraße 5	<i>"Lärmaktions- plan Oelde"</i>	<i>"Folgendes würde den Stadtlärm enorm minimieren:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb der Stadt auf 30 km/h</i></li> <li>- <i>oder fahrradfreundlichere Straßen, dadurch würden viele das Auto stehen lassen-&gt; weniger Verkehr</i></li> <li>- <i>Durchfahrtsverbot für LKW auf der L 793</i></li> </ul> <i>Vielen Dank!"</i>

## 4. Runde der Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie der Stadt Oelde, Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der 2. Beteiligungsphase

### Stellungnahmen der Öffentlichkeit – Stellungnahmen per E-Mail/Postweg

(Zeitraum: 18.03.2024 – 26.04.2024)

Nr.	Eingangsdatum	Betreff	Stellungnahme
1	22.03.2024	"Lärmbelästigung in Oelde"	<p><i>" [...] generell begrüßen wir es, dass Sie sich um die Lärmbelästigung in Oelde kümmern. Unsere Befürchtung ist, dass der Verkehr, um die Konrad-Adenauer-Allee zu entlasten, zukünftig noch vermehrt über die Kreuzstr. geleitet werden soll. Wir bitten zu bedenken, dass wir mit der aktuellen Lärm- und Abgasbelastung im Bereich der Kreuzstr. schon an die Grenzen kommen. In den Morgen- und Abendstunden ist die Belästigung extrem. Zudem kommt in den Monaten März bis Oktober noch erheblicher landwirtschaftlicher Verkehr besonders im Bereich der Stromberger Straße bis zum Bergeler Weg hinzu (auch Samstags und Sonntags und in den Morgen- und Abendstunden).</i></p> <p><i>Zu bestimmten Zeiten fahren die schweren Fahrzeuge mit extremer Lärmbelastung im 5 Minuten-Takt. Bei offenem Fenster versteht man sein eigenes Wort nicht mehr, geschweige denn außerhalb der Wohnung. Ein weiteres Verkehrsaufkommen bitten wir daher abzuwenden.</i></p> <p><i>Bei allem Verständnis „Jeder möchte mobil sein“, aber es wäre schön, wenn die Verkehrsteilnehmer auch Rücksicht nehmen könnte, z.B. Fuß vom Gas, Motor nicht hochtourig fahren oder die Musik nicht ganz so laut einstellen.</i></p> <p><i>Die Kreuzstraße verträgt nicht noch mehr Verkehr. Das Problem wäre dann nur verschoben, aber keineswegs verkleinert. [...]"</i></p>

2	11.04.2024	<p><i>"Lärmaktionsplan Oelde - Lärmquellen - Reduktionsvorschläge - Bereich Zum Mühlenteich/Volksbank-Forum - letzte Bürgerbeteiligung"</i></p>	<p><i>" [...] Wir Anlieger der Straße „zum Mühlenteich“ wohnen mit unseren Gärten zur Konrad-Adenauer-Allee im Bereich der gläsernen Küche und dem Volksbank-Forum.</i></p> <p><i>Bereits durch den in den letzten Jahren stark gestiegenen PKW und LKW-Verkehr sind wir einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt, was ja auch amtlich entsprechend ausgewiesen wird. Die bei der Lärmplanung eingezeichneten Lärmgrenzwerte müssten zum Teil sogar noch weiter gezogen werden.</i></p> <p><i>Die Fußgängerampel in Höhe der Straße "Zum Mühlenteich" ist nicht mit der Ampel an der Straße "Am Kalverkamp" gekoppelt. Folge: unnütze, zu vermeidende Ampelstopps und damit Reduzierung von Brems- und Anfahrärm. Die Ampel könnte immer jeweils bei Bedarfsanforderung zeitgleich, ggf. leicht zeitverzögert, mit der Ampel der Konrad-Adenauer-Allee geschaltet werden. Es würde kein zusätzlicher Brems- und Anfahrärm entstehen und der Verkehr würde zusätzlich entzerrt.</i></p> <p><i>Die vorfahrtsberechtigten Konrad-Adenauer-Allee wird häufig von Einsatzfahrzeugen der Polizei und der Feuerwehr befahren. Trotz Vorfahrtsberechtigung und erkennbar geringem Verkehr oder Nachtzeit, fahren die Einsatzfahrzeuge zum Teil mit Martinshorn. Das Martinshorn sollte nicht permanent eingeschaltet sein, sondern nur in erkennbaren Gefahrensituationen. Etliche Einsatzfahrzeuge agieren auch heute schon so .</i></p> <p><i>Hinter unseren Gärten halten sowohl Linienbusse als auch privat gebuchte Busse. Diese lassen insbesondere in der Sommerzeit über einen sehr langen Zeitraum ihre Busse laufen, um die Klimaanlage betreiben zu können. Folge: unnötiger Lärm und Abgas. Hier könnte ein Verbotsschild Abhilfe schaffen oder aber die Ausweisung von Busparkplätzen im Umfeld der Potts-Park-Brauerei.</i></p> <p><i>Eine weitere Lärmbelästigung und auch Gefahrenquelle lässt sich durch den Parkverkehr zum Vier-Jahreszeiten-Park feststellen. Fahrzeuge, die aus der Stadt Richtung Autobahn fahren und links zum Parkplatz des Vier-Jahreszeiten-Park fahren wollen, stauen sich durch die fehlende Linksabbiegespur. Hier wäre ein Links-Abbiegeverbot angezeigt, zumal auch auf der rechten Seite eine Parkmöglichkeit (Wiese) besteht.</i></p>
---	------------	---	--

		<p><i>Zusätzlich finden auf dem Gelände des Vier-Jahreszeiten-Parks Veranstaltungen des Volksbank-Forums statt, in denen es zu schwer hinnehmbaren Lärmbelastigungen durch laute Musik und lauten Mikrofondurchsagen kommt. Es reicht doch die Gäste zu informieren und nicht uns, die 100 Meter weiter gerne die Entspannung in ihrem Garten genießen wollen.</i></p> <p><i>Beispiel hierzu auch die "Radio-WAF-Muttertagsveranstaltung". Hier ist es kaum möglich, sich auf der Terrasse angemessen unterhalten zu können. Musik und Mikrofondurchsagen gehen auch leiser, insbesondere in der Mittagszeit.</i></p> <p><i>Bei wenig Sportveranstaltungen kommt es ebenfalls zu sehr nervigen, viel zu lauten Mikrofondurchsagen über Ergebnisse und Startnummern oder Namen von Teilnehmern. Sicherlich ist hier ein Informationsbedarf für die Gäste z.B. im Schwimmbad nachvollziehbar und akzeptabel. Warum wir das aber mit viel zu lauten Durchsagen über Stunden auf unseren Terrassen ertragen müssen, ist und nicht nachvollziehbar. Auch hier geht es leiser.</i></p> <p><i>Der wochenlange Betrieb der Eisbahn ist eine weitere Lärmbelastung. Neben der akustischen Beschallung ist die ganze Nacht über auch noch der Kompressor-Lärm der Kälteanlage zu ertragen.</i></p> <p><i>Etliche Veranstaltungen könnten genauso gut auf der Waldbühne ausgetragen werden, hier wäre ein besserer Lärmschutz doch vorhanden.</i></p> <p><i>Insbesondere für die Reduzierung des Verkehrslärms wäre die Installation einer Lärmschutzwand in Höhe des Volksbank-Forums auf der westlichen Straßenseite angezeigt. Diese Maßnahme würde sowohl den Straßenlärm drastisch reduzieren und wahrscheinlich begrenzt auch zum Schallschutz der Veranstaltungen im Volksbank-Forum beitragen.</i></p> <p><i>Für die Errichtung einer Lärmschutzwand ist im Bereich ausreichend Platz vorhanden bzw. kann ggf. auch privater Grund bereitgestellt werden.</i></p> <p><i>Wir überlegen uns zurzeit die Installation einer eigenen Lärm-Messstation, um unsere eigenen Lärmempfindungen auch mit Zahlen untermauern zu können.</i></p>
--	--	---

			<p><i>Wir stehen zum Vier-Jahreszeiten-Park und auch zu den Veranstaltungen, die sich hier sehr gut durchführen lassen. In all den Jahren haben wir auch sehr viel Verständnis aufgebracht. Nun ist der neue Lärmaktionsplan auch für uns ein Moment, unsere berechtigten Interessen mal kund zu tun und eine Reduzierung des Lärms einzufordern.</i></p> <p><i>Wir hoffen, dass unsere Anregungen aufgenommen und Schritt für Schritt umgesetzt werden. Ihrer Stellungnahme sehen wir mit Interesse entgegen und verbleiben [...]"</i></p> <p>Hinweis: Der Anhang der Stellungnahme, welcher die betroffenen Grundstücke zeigt, wird aus Gründen des Datenschutzes nicht veröffentlicht.</p>
3	17.04.2024	<p><i>"Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans"</i></p>	<p><i>" [...] die Bürger unserer Stadt sind aufgerufen worden, zum Entwurf des Lärmaktionsplanes bis zum 26.04.2024 Stellung zu nehmen. Da ich in meinem Alter über viele Jahrzehnte die Entwicklung der Stadt und natürlich den dramatischen Anstieg des den Lärm verursachenden Verkehrsaufkommens beobachtet konnte, möchte ich einige Ausführungen machen.</i></p> <p><i>Die drei <u>Hauptursachen</u> der Verkehrs-Lärmbelastung sind, wie sie zutreffend feststellen,</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1. die Autobahn A 2</i></li> <li><i>2. die Ortsdurchfahrt der L 793</i></li> <li><i>3. die Eisenbahntrasse Köln -Minden.</i></li> </ol> <p><b><i>Zu 1) Autobahn A 2</i></b></p> <p><i>Der kürzeste Abstand der südwestlichen Wohngebiete der Stadt (Zur Polterkuhle und südlich angrenzende Straßen) beträgt weniger als 1000 m. In der Nähe des A-2 Anschlusses wurden beim dreispurigen Ausbau jeweils östlich und westlich in begrenzten Abschnitten Lärmschutzwälle bzw. Lärmschutzwände errichtet. Diese reichen - vor allem nach Westen hin - jedoch nicht aus.</i></p> <p><i>Wie bekannt ist, genügt es nicht allein Entfernungen für die Lärmbelastung zugrunde zu legen. Hauptwindrichtung und Topografie fördern den Transport des Schalls in entsprechende Richtungen. So ist unser Wohngebiet (Polterkuhle/Schubertstraße) sehr häufig von deutlichen und belästigenden Schallströmungen der A 2 aus der Hauptwindrichtung (südwestliche Richtung / Vellern) betroffen. Der westlich der Anschlussstelle errichtete Lärmschutzwall endet hier wesentlich zu früh und müsste nach Westen verlängert werden.</i></p>

		<p><b>Zu 2) Ortsdurchfahrt der L 793</b></p> <p><i>Für die Straßen „Warendorfer Straße / Adenauerallee / In der Geist“ (L 793) war ursprünglich nie auf Dauer die Aufnahme des gesamten Durchgangsverkehrs (einschließlich Schwerlastverkehr) vorgesehen. Der Abschnitt „Adenauerallee“ wurde übrigens stets als „innerstädtische Entlastungsstraße“ deklariert, was den Sinn und Zweck dieser Trasse bezeichnet. Nur so konnten Lange Straße, Marktplatz und Ruggestraße als Fußgängerzone bzw. verkehrsberuhigt umgestaltet und dann entsprechend genutzt werden. Es war ursprünglich aber nie vorgesehen, dass diese innerstädtische Entlastungsstraße für alle Zeiten den gesamten Nord-Süd-Durchgangsverkehr aufnehmen sollte. Vielmehr bestand schon damals, und anschließend für einen Zeitraum von 40 bis 50 Jahren, eine stets vom Rat getragene sinnvolle Planung für eine großräumige westliche Umgehung der Stadt. Diese sog. Westumgehung war mit dem Land abgestimmt und auch in dessen Planungen aufgenommen.</i></p> <p><i>Die Stadt Oelde hat jedoch - aus welchen Gründen auch immer - leider die Gesamtplanung dieser Umgehungstrasse vor etwa 20 Jahren zu Gunsten des Teilstückes „von-Büren-Allee“ aufgegeben. Solche grundsätzlich für sinnvoll und notwendig erachteten Großplanungen wie eine gesamte Umgehungstraße sollten jedoch langfristig beibehalten und evtl. immer wieder aktiviert werden. Sie müssen über Wahlperioden und nötigenfalls auch über Generationen von Grundbesitzern hinweg Bestand haben, damit sie eines Tage realisiert werden können.</i></p> <p><i>Im konkreten Fall wird in diesem Zusammenhang auch dringend eine neue Bahnüberquerung im Westen der Stadt und eine immer noch mögliche Verbindungstrasse zur Ostenfelder Straße benötigt. Nur so könnte in Zukunft eine sinnvolle, von zu starker Lärmbelastung und Schwerlastverkehr befreite Verkehrsführung in der Innenstadt erreicht werden. Positive Beispiele kann man in unmittelbaren Nachbarstädten beobachten, die entsprechende Verkehrsführungen langfristig geplant und umgesetzt haben bzw. weiter umsetzen.</i></p> <p><i>Im übrigen: Wie zwei der größten Industriebetriebe und Gewerbesteuerzahler nördlich der Bahn mit den heutigen großen Transportern nur durch Wohnstraßen und zwischen parkenden PKW der Anlieger erreicht werden können, kann doch wohl auf Dauer keine Lösung sein.</i></p> <p><i>Meine Anregung ist also die Neuaufnahme von Planungen und ein anschließendes Voranbringen einer großzügigen Oelder Verkehrsumgehung einschließlich einer neuen Bahnüberquerung.</i></p>
--	--	--

		<p><b><i>Zu 3) Eisenbahntrasse Köln -Minden</i></b></p> <p><i>Wenn man häufig mit der Bahn durch die Republik fährt ist man erstaunt, wo und in welchem Umfang Lärmschutzwände an Bahnstrecken entstanden sind. Häufig auch an kleineren, oft nur eingleisigen Strecken. Unsere viergleisige Hauptstrecke Ruhrgebiet -Berlin verläuft ohne eine einzige Schallschutzvorrichtung mitten durch unsere dicht bebaute Innenstadt, und zwar zum Großteil noch auf einem erhöhten Bahndamm, was den Schall dann besonders gut und weit in die Stadt hineinträgt. Besonders beeinträchtigt sind jedoch unmittelbare Anwohner, etwa am Schwarzen Weg. Wenn dort ICE-Züge über die Gleise brausen oder ältere, ratternde Güterwaggons entlangfahren, ist im Garten keine Unterhaltung mehr möglich. Hier wäre von Seiten des Rates und der Verwaltung, evtl. gemeinsam mit ebenfalls betroffenen Nachbarorten, eine deutliche Initiative in Richtung Landes- und Bundesverkehrs politik nötig.</i></p> <p><i>Die verschiedenen kurzfristig in der Lärmaktionsplanung vorgeschlagenen Maßnahmen, wie etwa Schallschutz an Gebäuden (Fenster), Flüsterasphalt oder Geschwindigkeitsbeschränkungen für KFZ, sind für sich genommen sicher sinnvoll und lobenswert. Allein es handelt sich stets um ein kurieren an Symptomen. Soweit möglich sollte belastender Lärm bereits bei seiner Entstehung aus belebten Stadtgebiet herausgehalten werden. In diesem Sinne verstehen Sie bitte meine oben gemachten Anregungen</i></p> <p><i>Ich wünsche Ihnen weiterhin viel Engagement und auch Freude an Ihrer so wichtigen Arbeit und würde mich freuen, von Ihnen eine Antwort zu bekommen. [...]"</i></p>
--	--	---

## **4. Runde der Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie der Stadt Oelde, Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der 2. Beteiligungsphase**

### **Stellungnahmen von Behörden und berührten Trägern öffentlicher Belange**

**(Zeitraum: 18.03.2024 – 26.04.2024)**

<b>Nr.</b>	<b>Behörde / sonstiger Träger öffentlicher Belange/ Nachbarkommune</b>	<b>Eingangsdatum</b>	<b>Stellungnahme</b>
1	Bezirksregierung Münster: Dezernat 25 (Verkehr)	20.03.2024	<i>„[...] die vorgestellten Planungen habe ich zur Kenntnis genommen. Aus meinem Aufgabenbereich als obere Straßenaufsichtsbehörde werden hiergegen keine Einwendungen erhoben. Dennoch weise ich darauf hin, dass sämtliche, das Straßenverkehrsrecht tangierenden Maßnahmen, mit der örtlichen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen sind. Die Beteiligung der sonstigen Träger öffentlicher Belange bleibt hiervon unberührt. [...]“</i>
2	Bezirksregierung Münster: Dezernat 53 (Immissionsschutz)	-	-
3	Deutsche Bahn AG: DB Immobilien, Region West	-	-
4	Die Autobahn GmbH des Bundes: Niederlassung Westfalen	02.04.2024	<i>„[...] derzeit sind für den Abschnitt der A 2 auf dem Stadtgebiet Oelde seitens der Autobahn GmbH keine Maßnahmen geplant.“</i>

		<p><i>Zusammenfassend ist noch zu erwähnen, dass nach § 47e Absatz 1 BImSchG Lärmaktionspläne von den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden aufzustellen sind. Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist nach § 47d Absatz 1 BImSchG in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. § 47d Absatz 6 BImSchG enthält jedoch keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen. Sofern andere Träger öffentlicher Verwaltung Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen umsetzen sollen, müssen diese Maßnahmen nach Fachrecht zulässig und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen worden sein.</i></p> <p><i>Das Fachrecht für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes gliedert sich in drei Hauptpunkte</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>• Lärmvorsorge</i></li> <li><i>• Lärmsanierung</i></li> <li><i>• Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen</i></li> </ul> <p><i>Die Rechtsgrundlage für die Lärmvorsorge sind die §§ 41 bis 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Danach sind unzumutbare Einwirkungen durch Verkehrslärm beim Neubau oder bei der wesentlichen Änderung von Straßen zu vermeiden. Die gesetzlichen Regelungen schreiben vor, dass die nach Gebietsnutzungen gestaffelten und in der</i></p> <p><i>16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte (IGW) einzuhalten sind. Überschreiten die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) ermittelten Beurteilungspegel die IGW, besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz.</i></p> <p><i>Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge in dB(A)</i></p> <p><i>Gebietskategorie Tag (6 bis 22 Uhr) Nacht (22 bis 6 Uhr)</i></p> <p><i>an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen und Altenheimen 57 47</i></p> <p><i>in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten 59 49</i></p> <p><i>in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten und Urbanen Gebieten 64 54</i></p> <p><i>in Gewerbegebieten 69 59</i></p>
--	--	---

			<p><i>Selbstverständlich werden diese gesetzlichen Vorgaben von der Autobahn GmbH auch künftig beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Autobahnen in der Baulast des Bundes berücksichtigt.</i></p> <p><i>Bei bestehenden Bundesfernstraßen können Lärmschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt werden. Voraussetzung für eine solche Lärmsanierung an Autobahnen ist die Überschreitung der im Gesetz über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans festgelegten Auslösewerte.</i></p> <p><i>Auslösewerte der Lärmsanierung in dB(A)</i> <i>Gebietskategorie Tag (6 bis 22 Uhr) Nacht (22 bis 6 Uhr)</i> <i>an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen und Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten 64 54</i> <i>in Kern-, Dorf- und Mischgebieten 66 56</i> <i>in Gewerbegebieten 72 62</i></p> <p><i>Die Anspruchsvoraussetzungen der Lärmsanierung sind ebenfalls nach den RLS-19 zu ermitteln und zu beurteilen. Darstellungen in Lärmkarten, die auf der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) basieren, sind aufgrund des nicht vergleichbaren Berechnungsverfahrens nicht geeignet, das Überschreiten der Auslösewerte zur Lärmsanierung zu belegen.</i></p> <p><i>Lärmsanierung wird grundsätzlich nach Dringlichkeit im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt. Die Dringlichkeit ist nach dem Grad der Betroffenheit zu beurteilen, insbesondere nach der Stärke der Lärmbelastung der schutzbedürftigen Nutzung, der Anzahl der Betroffenen und der Art des Gebietes. Aktuell befasst sich eine Arbeitsgruppe der Autobahn GmbH damit, für das gesamte Autobahnnetz eine eigene Lärmkartierung auf Basis der RLS-19 als Grundlage für eine solche Dringlichkeitsreihung herzustellen. Aufgrund der Größe des Netzes, der sehr unterschiedlichen Datenverfügbarkeit in den einzelnen Ländern und anderer vorrangiger Aufgaben (insbesondere zum Erhalt der Infrastruktur) ist derzeit nicht absehbar, wann hier mit konkreten Ergebnissen zu rechnen</i></p>
--	--	--	--

			<p><i>ist.</i></p> <p><i>Parallel zur laufenden Bearbeitung der Dringlichkeitsreihung kann Lärmsanierung an bekannten Hotspots im Rahmen der verfügbaren Ressourcen durchgeführt werden. Darüber hinaus wird bei Straßenbaumaßnahmen, die keine wesentliche Änderung darstellen, geprüft, ob dort Lärmsanierungsmaßnahmen insbesondere bei der grundhaften Erneuerung umgesetzt werden können.</i></p> <p><i>Offenporige Asphalte, wie auch andere den Lärm mindernde Beläge, wie z.B. lärmarme Splittmastixasphalte werden bei der Wahl der Deckschicht im Rahmen einer grundhaften Erneuerung der Autobahn und der damit einhergehenden Betrachtung der Lärmsituation überprüft und bei ermitteltem Erfordernis und technischer Machbarkeit eingebaut.</i></p> <p><i>Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) auf Autobahnen in NRW ist die funktionale Straßenverkehrsbehörde der Autobahn GmbH zuständig. Die Entscheidung für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007. Maßgebend ist die Berechnungsvorschrift nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90. Diese Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ist stets eine Einzelfallentscheidung.</i></p> <p><i>Die in Ihrem Schreiben genannten Maßnahmenvorschläge enthalten keine Nachweise der Anspruchsvoraussetzungen, der Wirksamkeit oder der Verhältnismäßigkeit. Damit sind die Voraussetzungen für eine Umsetzung nach dem geltenden Fachrecht nicht erfüllt.</i></p> <p><i>Eine weitergehende Analyse lassen die vorliegenden Unterlagen nicht zu, sodass für die beschriebenen Maßnahmenvorschläge derzeit kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH besteht. [...]"</i></p>
5	Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen	18.03.2024	„[...] zu Ihrer Beteiligung vom 15.03.2024 teile ich Ihnen mit, dass gemäß § 47e Abs. 3 BImSchG das EBA zuständige Behörde für die Erstellung der Lärmkarten an Schienen-

			<p>wegen des Bundes ist, zuständige Behörden für die Lärmaktionsplanung sind entsprechend den Festlegungen des § 47e Abs. 1 BImSchG die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden. Die Lärmaktionsplanung gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG fällt daher entsprechend den gesetzlichen Regelungen in den alleinigen Zuständigkeitsbereich der nach Landesrecht zuständigen Behörden.</p> <p>Da eine Einbindung des EBA als Einvernehmensbehörde ebenfalls nicht gesetzlich geregelt ist, ist eine Mitwirkung des EBA an der Lärmaktionsplanung der Länder vom Gesetzgeber auch nicht vorgesehen. Das EBA ist im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung auch kein Träger öffentlicher Belange und führt selbst keine Planungen oder Baumaßnahmen durch. In dieser Hinsicht ist Ihr Ansprechpartner im Bereich der Eisenbahnen des Bundes im Regelfall die DB Netz AG.</p> <p>Die Möglichkeiten der Gemeinden, im Rahmen der Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes tätig zu werden, sowie die Einschränkungen, die sich aus bundesgesetzlichen Regelungen ergeben, hat das EBA im Rahmen einer Stellungnahme zu den von den Ländern erarbeiteten LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung bereits dargelegt. Insofern erübrigt sich auch die Abgabe einer Stellungnahme des Eisenbahn -Bundesamtes zu einzelnen Lärmaktionsplänen der Länder. [...]"</p>
6	Fernstraßen-Bundesamt	-	-
7	Kreis Warendorf – Der Landrat	16.04.2024	<p>„[...] Zu dem o.a. Planungsvorhaben habe ich folgende Anregungen und Bedenken:</p> <p>Aus der Sicht des Immissionsschutzes werden zu der o. a. Bauleitplanung folgende Anregungen vorgetragen:</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung besteht für die Belange des Immissionsschutzes keine Zuständigkeit der Unteren Immissionsschutz-Behörde. Bitte beteiligen sie zu den Belangen Immissionsschutz die Baulastträger der Straßen und Schienenstrecken. [...]"</p>
8	Landesbetrieb Straßenbau NRW: Regionalniederlassung	18.04.2024	<p>„[...] Nach Durchsicht des Entwurfsberichtes der Lärmaktionsplanung (Stufe 4) vom 13.02.2024 nehmen wir wie folgt Stellung:</p>

	<p>Münsterland, Hauptstelle Coesfeld</p>	<p><i>Sie sprechen in Kapitel 11 „Kurzfristige Maßnahmen zur Lärminderung“ u.a. passive Schallschutzmaßnahmen an. In Nordrhein-Westfalen gewährt der Straßenbaulastträger Land Nordrhein-Westfalen für seine Landesstraßen Lärmschutz (sog. Lärmsanierung) im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Die Lärmsanierung dient der Verminderung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt. Hierzu muss ein separater Antrag beim Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen auf Lärmsanierung von jedem betroffenen Eigentümer gestellt werden.</i></p> <p><i>Des Weiteren führen Sie die Überprüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Zuge der L793 auf: Hinsichtlich der gewünschten Überprüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen weise ich darauf hin, dass die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen an strengen Voraussetzungen geknüpft ist. Die mögliche Anordnung muss sachlich und fachlich fundiert sein und kann nur durch die jeweilig zuständige Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden. Die Straßenverkehrsbehörde ist verpflichtet jeden Einzelfall zu prüfen. Im Rahmen des Verfahrens muss sie die Straßenbaubehörde beteiligen. Sobald die offizielle Anhörung zur Anordnung von der Straßenverkehrsbehörde erfolgt, wird Straßen.NRW eine Stellungnahme für den jeweiligen Einzelfall abgeben.</i></p> <p><i>Der Lärmaktionsplan stellt keine eigene Rechtsgrundlage zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen baulicher oder straßenverkehrsrechtlicher Art dar.</i></p> <p><i>Unabhängig von dem ausstehenden förmlichen Verfahren nach §45 StVO ist in diesem Zusammenhang zu bedenken, dass der widmungsrechtliche Zweck einer Bundesfern- oder Landesstraße oftmals durch verkehrsrechtliche Anordnung in Frage gestellt werden kann. Zudem kann durch eine Beschränkung des Verkehrs eine Verlagerung stattfinden, die eine Mehrbelastung an anderer Stelle hervorruft.</i></p> <p><i>Nach den Grundsätzen der Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm („Lärmschutz-Richtlinien-StV“; Verkehrsblatt 2007, S.</i></p>
--	--	---

			<p><i>767) kommen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen insbesondere in Betracht, wenn der Beurteilungspegel am Immissionsort (RLS-90) die jeweiligen Richtwerte überschreiten und der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) (Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann. Die Darstellungen der Lärm-situation in den Lärmkartender Lärmaktionsplanung sind hierfür nicht ausreichend. Maßgebend ist die Berechnungsvorschrift nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS -19.</i></p> <p><i>Ferner empfehlen Sie im Entwurf des Lärmaktionsplanes lärmarme Fahrbahnoberflächen an den Hauptverkehrsstraßen. Offenporige Asphalte, wie auch andere lärm mindernde Beläge, wie z.B. Splittmastixasphalt erzielen ihre gewünschte Wirkung dann, wenn die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Andererseits besitzt Asphaltbeton bis Korngröße 11 eine dichte Oberfläche und bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h wird der Reifen weniger zu Schwingungen angeregt als bei Splittmastixasphalt und damit bei 50 km/h und 40 km/h 2 db(A) leise als SMA, bei 30 km/h sogar 3 dB(A).</i></p> <p><i>Sobald eine Deckensanierung in den betroffenen Abschnitten ansteht, wird auch die Möglichkeit des Einsatzes von lärm mindernden Fahrbahnoberflächen geprüft. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.</i></p> <p><i>In Bezug darauf möchte ich Sie informieren, dass seit Ende März 2024 bis voraussichtlich Anfang Juni 2024 eine Deckensanierung auf 2 Abschnitten der L 793 erfolgt:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li><i>- Abschnittsnummer 26.2: Sanierung der Warendorfer Straße vom Kreisverkehr Rewe Markt bis zum Berliner Ring.</i></li><li><i>- Abschnittsnummer 29.1: Sanierung In der Geist von der Einmündung Konrad-Adenauer-Allee bis zum Kreisverkehr am Marktkauf.</i></li></ul> <p><i>In der o.g. Sanierung kommt Asphaltbeton AC 8 zum Einsatz. Asphaltbeton bis Korngröße 11 ohne Absplittung weist nach RLS-90 einen DStro-90 von – 2 dB(A) auf.</i></p>
--	--	--	--

			<i>An weiteren Verfahren bzw. geplanten Vorhaben, die sich in unserer Zuständigkeit befinden, bitte ich Sie uns zu beteiligen. [...]"</i>
9	Landesbüro der Naturschutzverbände NRW: BUND	-	-
10	Landesbüro der Naturschutzverbände NRW: LNU	-	-
11	Landesbüro der Naturschutzverbände NRW: NABU	-	-