



# Stadt Oelde

## Lärmaktionsplan

### (Stufe 3 als Fortschreibung der Stufe 2)

#### Aufstellende Behörde:

Stadt Oelde  
Fachdienst 610 – Planung und Stadtentwicklung  
Ratstiege 1  
**59302 Oelde**

#### Bearbeitet durch:



RP Schalltechnik

Molensen 3 49086 Osnabrück  
Telefon 05 41 / 150 55 71 Telefax 05 41 / 150 55 72  
E-Mail: [info@rp-schalltechnik.de](mailto:info@rp-schalltechnik.de) Internet: [www.rp-schalltechnik.de](http://www.rp-schalltechnik.de)

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Ralf Pröpper

---

Inhaltsverzeichnis:	Seite
<b>1 EINLEITUNG .....</b>	<b>1</b>
1.1 BESCHREIBUNG DER UMGEBUNG .....	1
1.2 HAUPTVERKEHRSSTRÄßen .....	1
1.3 BUNDESEIGENE SCHIENENSTRECKE .....	2
1.4 FÜR DIE AKTIONSPLANUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE .....	3
1.5 RECHTLICHER HINTERGRUND .....	4
1.6 GELTENDE GRENZWERTE .....	5
<b>2 ERGEBNISSE DER LÄRMKARTIERUNG DER HAUPTVERKEHRSSTRÄßen .....</b>	<b>6</b>
2.1 ZUSAMMENFASSUNG DER DATEN DER LÄRMKARTEN .....	6
2.2 GE SCHÄTZTE ANZAHL VON PERSONEN, DIE HOHEN LÄRMBELASTUNGEN AUSGESETZT SIND .....	7
2.3 LÄRMPROBLEME UND VERBESSERUNGSBEDÜRFIGE SITUATIONEN .....	7
<b>3 MITWIRKUNG DER ÖFFENTLICHKEIT UND DER BEHÖRDEN .....</b>	<b>10</b>
3.1 VORGEHEN .....	10
3.2 VORSCHLÄGE DER ÖFFENTLICHKEIT .....	10
3.3 BEWERTUNG DER EINGABEN .....	11
<b>4 DISKUSSION VON RUHIGEN GEBIETEN .....</b>	<b>12</b>
<b>5 LÄRMERZEUGENDE FAKTOREN IM STRAßENVERKEHR .....</b>	<b>13</b>
5.1 VERKEHRSMENGE UND ZUSAMMENSETZUNG .....	13
5.2 FAHRTGESCHWINDIGKEITEN .....	14
5.3 FAHRBAHNBELAG .....	14
<b>6 BERÜCKSICHTIGUNG VORHANDENER PLANUNGEN .....</b>	<b>15</b>
<b>7 ALLGEMEINE MAßNAHMEN UND STRATEGIEN ZUR GERÄUSCHMINDERUNG AN STRAßEN .....</b>	<b>16</b>
<b>8 BEREITS VORHANDENE MAßNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG .....</b>	<b>17</b>
<b>9 MAßNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG IN OELDE .....</b>	<b>18</b>
<b>10 LANGFRISTIGE STRATEGIE .....</b>	<b>19</b>
<b>11 DATUM DER AUFSTELLUNG DES LÄRMAKTIONSPLANES .....</b>	<b>19</b>
<b>12 BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES AKTIONSPLANES .....</b>	<b>19</b>

#### Anlagenverzeichnis:

Anlage 1: Lärmsituation Straße, Karte Zeitraum: 24-Stunden ( $L_{den}$ )

Anlage 2: Lärmsituation Straße, Karte Zeitraum: 8-Stunden ( $L_{night}$ )

Anlage 3: Lärmsituation Schiene, Karte Zeitraum: 24-Stunden ( $L_{den}$ )

Anlage 4: Lärmsituation Schiene, Karte Zeitraum: 8-Stunden ( $L_{night}$ )

Anlage 5: Bericht zur Lärmkartierung [Quelle: LANUV]

## 1 Einleitung

Der vorliegende Lärmaktionsplan für die Stadt Oelde schreibt den Lärmaktionsplan der Stufe 2 fort und orientiert sich am Musteraktionsplan des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen. Er entspricht den Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne gemäß Anhang V der EG-Umgebungslärmrichtlinie.

### 1.1 Beschreibung der Umgebung

Die Stadt Oelde ist ein Mittelzentrum mit ca. 30.000 Einwohner und liegt im östlichen Teil des Münsterlandes und zugleich westlich der Region Ost-Westfalen-Lippe. Die Kernstadt und die drei Ortsteile Stromberg, Lette und Sünninghausen liegen eingebettet in die Münsterländer Parklandschaft. Die Fläche des Stadtgebietes umfasst ca. 102 km<sup>2</sup>. Oelde liegt verkehrsgünstig zwischen den Oberzentren Münster, Bielefeld, Hamm und Paderborn. Die Stadt Oelde grenzt im Norden an die Gemeinde Beelen, im Osten an die Stadt Rheda-Wiedenbrück sowie an die Gemeinden Langenberg und Herzebrock-Clarholz, im Süden an die Gemeinde Wadersloh und im Westen an die Stadt Beckum sowie an die Gemeinde Ennigerloh.

### 1.2 Hauptverkehrsstraßen

Für die Berechnung der Lärmkarten auf der Basis der 34. BImSchV wurden von der zuständige Stelle nur die Hauptverkehrsstraßen (HVS) ausgewertet. Zu den HVS zählen nach Definition des §47b (BImSchG) die Autobahnen sowie die Bundes- und Landesstraßen.

Auf einer HVS muss laut Definition auch in der dritten Stufe eine Verkehrsbelastung von mindestens 3 Mio. Kfz pro Jahr vorherrschen, damit sie bei der Lärmkartierung berücksichtigt wird. HVS mit einer Belastung unter 3 Mio. Kfz sind vom LANUV nicht berücksichtigt worden.

Die Berechnung wurde unter Zugrundelegung der Verkehrsmengen von Straßen.NRW aus dem Jahr 2015 durchgeführt. Fehlende Daten wurden durch das LANUV in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Kommunen über ein eigenes Internetportal erhoben. Die anonymisierten Einwohnerdaten (2016) stammen vom Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen.

In Oelde sind als HVS folgende Straßen berücksichtigt worden:

**Tabelle 1:** Übersicht und Belastung der Hauptverkehrsstraßen

Schallquelle	Ø Belastung [Mio. Kfz/Jahr]	Ø Belastung [Kfz/Tag]*
A 2 (AS Oelde bis AS Herzebrock-Clarholz)	25,34	69.400
A 2 (AS Beckum bis AS Oelde)	23,75	65.100
L 793 (Keitlinghauser Straße/In der Geist/K.-Adenauer-Allee Süd)	3,79	10.389
L 793 (K.-Adenauer-Allee Nord/Warendorfer Straße)	3,00	8.220

\* Kfz/d = Kfz/a/365 (auf die nächste Hunderterstelle gerundet)

Die Belastungen variieren ggf. je nach Streckenabschnitt.

Weitere Schallquellen des Straßenverkehrs sind in der Lärmaktionsplanung in Oelde nicht zu berücksichtigen, da sie nicht der Mindestbelastung von 3,0 Mio. Fahrzeugen pro Jahr entsprechen.

### 1.3 Bundeseigene Schienenstrecke

Der Schienenverkehrslärm wurde vom Eisenbahnbundesamt kartiert. Dabei sind die in Tabelle 2 aufgeführten Belastungsdaten der Strecke Hannover-Dortmund berücksichtigt worden.

**Tabelle 2:** Übersicht und Belastung der Schienenstrecken

Unique-Rail-ID	DE_q_r1539540			
	Tag (day)	Abend (evening)	Nacht (night)	Summe
Verkehrsaufkommen Unique-Rail-ID Abschnitt [Züge/Jahr]				
Fernverkehr	13.744	4.498	1.724	19.966
Regionalverkehr	16.889	5.462	4.282	26.633
Güterverkehr	9.068	3.833	10.606	23.507
Sonstiger Verkehr	222	211	2	435
<b>Summe</b>	<b>39.923</b>	<b>14.004</b>	<b>16.614</b>	<b>70.541</b>

Die Angaben zur den Schienenstrecken werden hier nur nachrichtlich dargestellt. Für die Lärmaktionsplanung der Schiene ist das Eisenbahnbundesamt zuständig. Daher wird der Schienenverkehrslärm hier nicht weiter behandelt. Eine Einschätzung zum Schienenverkehrslärm wurde im Zwischenbericht zur Lärmkartierung der Stufe 3 vorgelegt.<sup>1</sup>

Die Anlagen 4 und 5 zeigen die Ausbreitungsberechnung des Schienenverkehrslärms.

---

<sup>1</sup> RP Schalltechnik; Zwischenbericht: Lärmkartierung für Hauptverkehrsstraßen und bundeseigene Schienenwege (Stand: 06.09.2018)

#### **1.4 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde**

In Nordrhein-Westfalen ist das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) für die Lärmkartierung zuständig, soweit es sich nicht um Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes handelt.

Zur Unterstützung der Gemeinden betreibt das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz in Verbindung mit dem LANUV eine Lärmdatabank. Hier werden die landesweit verfügbaren Geometrie- und Verkehrsdaten für die Lärmkartierung festgehalten und über das Internet bereitgestellt.

Auch die Ergebnisdaten werden dort gespeichert und können von den Bürgerinnen und Bürgern über das Internet abgerufen werden. Der Zugriff der Daten erfolgt auf der Grundlage der Geodaten-Infrastruktur des Landes Nordrhein-Westfalen.

Zuständige Behörde:

Stadt Oelde	Telefon: 02522 – 72 - 0
Ratsstiege 1	Fax: 02522 – 72 - 4 60
59302 Oelde	Homepage: <a href="http://www.oelde.de">www.oelde.de</a>
Gemeindekennzahl: 05 5 70 028	eMail: <a href="mailto:online@oelde.de">online@oelde.de</a>

## 1.5 Rechtlicher Hintergrund

Mit der Richtlinie 2002/49/EG<sup>2</sup> des europäischen Parlaments (Umgebungslärmrichtlinie) hat die Europäische Gemeinschaft ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung des Umgebungslärms erarbeitet. Als Ziel ist dort Verhinderung, Minderung und Lärmvorbeugung des Umgebungslärms festgeschrieben. Die wesentlichen Aufgaben nach der Umgebungslärmrichtlinie sind die Ermittlung der Belastungen durch strategische Lärmkarten und die Verminderung und Vermeidung von Lärm durch Lärmaktionspläne.

Unter Umgebungslärm sind unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien zu verstehen, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden. Dazu gehört der Lärm, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht.<sup>3</sup> Ziel des europäischen und nationalen Rechts ist die Erfassung und Darstellung größerer Lärmquellen in Lärmkarten sowie die Erstellung von Lärmaktionsplänen, deren Aussagen und Umsetzung zu einer Verminderung des Lärms beitragen sollen.

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

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie ist durch Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes<sup>4</sup> und durch die Verordnung über die Lärmkartierung in deutsches Recht umgesetzt worden.

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

---

<sup>2</sup> RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU Nr. 189, S. 12.

<sup>3</sup> Begriffsbestimmung entsprechend Art. 3 a Richtlinie 2002/49/EG bzw. § 47 b Ziff. 1 BImSchG

<sup>4</sup> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), zuletzt geändert durch 18.12.2006; BGBl I 3180

## 1.6 Geltende Grenzwerte

Die Grundlage von Lärmaktionsplänen bilden Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG erstellt werden. Sie erfassen bestimmte Lärmquellen in dem betrachteten Gebiet, welche Lärmbelastungen von ihnen ausgehen und wie viele Menschen davon betroffen sind, und machen damit die Lärmprobleme und negativen Lärmauswirkungen sichtbar.

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

Das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz empfiehlt daher den Kommunen, ihre Entscheidung über die Prüfung von lärmindernden Maßnahmen innerhalb des Lärmaktionsplanes an einem Auslösekriterium zu prüfen. Als Auslösewert wird ein Mittelungspegel  $L_{DEN}$  (gewichteter Lärmpegel day/evening/night) von 70 dB(A) bzw.  $L_{Night}$  von 60 dB(A) für Hauptverkehrsstraßen empfohlen.<sup>5</sup>

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation nur zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als  $L_{den}$  und  $L_{night}$  dargestellten Werten.

Bei der Festlegung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan ist generell zu beachten, dass im deutschen Recht die Beurteilungspegel  $L_{T}$  (Tag) und  $L_{N}$  (Nacht) bezogen auf 16 bzw. 8 Stunden bei der Durchsetzung von Maßnahmen maßgeblich sind, während sich die für den Umgebungslärm definierten Lärmindizes  $L_{den}$  und  $L_{night}$  auf 24 bzw. 8 Stunden beziehen. Die Abbildung 1 zeigt die nationalen Grenz- und Richtwerte.

**Abbildung 1:** Übersicht der nationalen Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Lärmschutzes<sup>6</sup>

Anwendungsbereich	Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen [1]		Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes [2]		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) [3]		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll [4]	
Nutzung	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete ....	70	60	67	57	57	47	45	35
reine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	69	59	64	54	60	45
Gewerbegebiete	75	65	72	62	69	59	65	50
Industriegebiete							70	70

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

[2] Richtlinien für den Verkehrslärmenschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmschR 97, VKBl 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

Die Auslosegrenzwerte wurden gegenüber früherer Festlegungen mit der Verabschiedung des Bundeshaushaltes im März 2010 um 3 dB(A) abgesenkt.

[3] Verkehrslärmenschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

[4] Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)

<sup>5</sup> RdErl. d. Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1

<sup>6</sup> Umweltbundesamt (2017): Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung – Silent City, Anhang, Handlungsempfehlungen (Musteraktionsplan)

## 2 Ergebnisse der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen

### 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Ergebnisse der Lärmkarten wurden vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) ermittelt und im Internet unter <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/> veröffentlicht.

Die nachfolgenden Inhalte wurden dem Bericht des LANUV über die Lärmkartierung der Stadt Oelde entnommen:

### Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen

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

**Geschätzte Gesamtzahl der Menschen (N) in der Gemeinde, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:**

$L_{den}/dB(A):$	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	417	303	269	139	0

$L_{night}/dB(A):$	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	346	281	104	0	0

**Gesamtfläche der lärmelasteten Gebiete in der Gemeinde:**

$L_{den}/dB(A):$	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	13.488642	3.605917	0.852086

**Geschätzte Gesamtzahl der lärmelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude (N) in der Gemeinde:**

$L_{den}/dB(A):$	>55	>65	>75
N Wohnungen	338	191	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

\* Schulen und Krankenhäuser bestehen aus mehreren Gebäuden. Erfasst wurden nur die Einzelgebäude, deren Anzahl hinterlegt ist.

## 2.2 Geschätzte Anzahl von Personen, die hohen Lärmbelastungen ausgesetzt sind

Für eine Bewertung der Lärmsituation können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung herangezogen werden. Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Einwohner auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung entsteht nicht.

Die Belastungen beziehen auf die Außenseite der Fassade, die Anzahl der Personen ist gemittelt und wurde nach der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) berechnet.

Folgende Lärmbelastungen sind gerundet ermittelt worden:

139 Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen ( $> 70 \text{ dB(A)}$ ) ausgesetzt und

104 Menschen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen ( $> 60 \text{ dB(A)}$ ) ausgesetzt.

269 Menschen sind ganztägig hohen Belastungen (65 bis 70 dB(A)) ausgesetzt und

281 Menschen sind in der Nacht hohen Belastungen (55 bis 60 dB(A)) ausgesetzt.

303 Menschen sind ganztägig Belästigungen (60 bis 65 dB(A)) ausgesetzt und

346 Menschen sind in der Nacht Belästigungen (50 bis 55 dB(A)) ausgesetzt.

Es ist davon auszugehen, dass die Gebäude, die in der Nacht einer sehr Belastung ausgesetzt sind, auch am Tag einer hohe Belastung ertragen müssen.

Für die Personen, die sehr hohen Belastungen ausgesetzt sind, sollten Maßnahmen zur Verbesserung der Situation diskutiert werden.

## 2.3 Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Lärmaktionspläne sind zur Regelung von „Lärmproblemen und Lärmauswirkungen“ aufzustellen. Lärmprobleme lassen sich als örtlich abgrenzbare Bereiche unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit des Gebietes, der Lärmpegel (Höhe der Belastung) und der Zahl der Belasteten identifizieren.

In der Stufe 3 des Lärmaktionsplans werden generell nur Maßnahmen für Gebäude und Personen diskutiert, die von einer Überschreitung der Auslösewerte von 70/60 dB(A) betroffen sind.

Die in der vom LANUV veröffentlichten Tabelle (siehe Kap 2.1) dargestellten 1.128 Personen leben in Gebieten, für die verschiedene Pegelklassen von 55 bis  $< 75 \text{ dB(A)}$  als 24-Stunden-Wert  $L_{den}$  ermittelt wurden. In der Nacht ( $L_{night}$  - 22:00 bis 6:00 Uhr) sind 731 Personen berechnet worden, die mit Lärmpegeln bis von 50 bis  $< 65 \text{ dB(A)}$  belastet sind.

Anwohner mit ganztägig sehr hohen Belastungen (über 70 dB(A)) und nächtlich sehr hohen Belastungen (über 60 dB(A)) sind entlang der A 2 und der L 793 ermittelt worden. Insgesamt ist die Anzahl der insgesamt betroffenen Einwohner und der Einwohner über den Auslösewerten mit 139 bzw. 104 (tags/nachts) in Oelde gegenüber anderen Kommunen in Nordrhein-Westfalen als gering einzustufen.

Aus Gründen des Datenschutzes wird vom LANUV keine Zuordnung von Einwohnern zu einzelnen Gebäuden veröffentlicht.

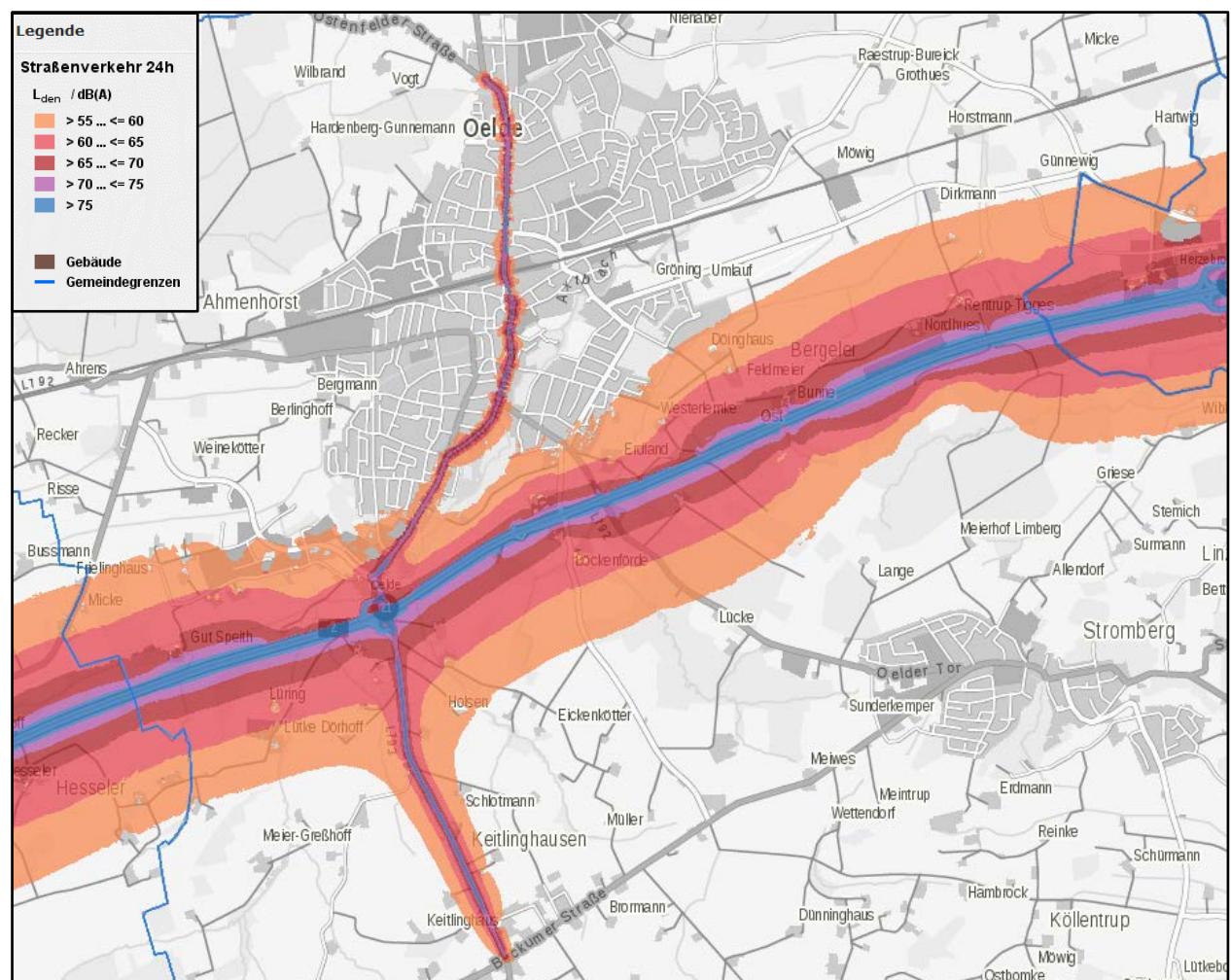
Vorhandene passive Schutzmaßnahmen sind bei der Berechnung der belasteten Personen nicht berücksichtigt worden. Bereiche mit einer geringen Anzahl als zehn Betroffene müssen nach den Vorgaben des Landes NRW nicht weiter untersucht werden.

Die Tabelle 3 zeigt den Vergleich zu den Berechnungsergebnissen der Stufe 2 (2012). Die Abnahme der Anzahl der betroffenen Personen ist eine Verbesserung der Datengrundlage zu erklären, obwohl die Verkehrsbelastungen auf der A 2 gestiegen sind.

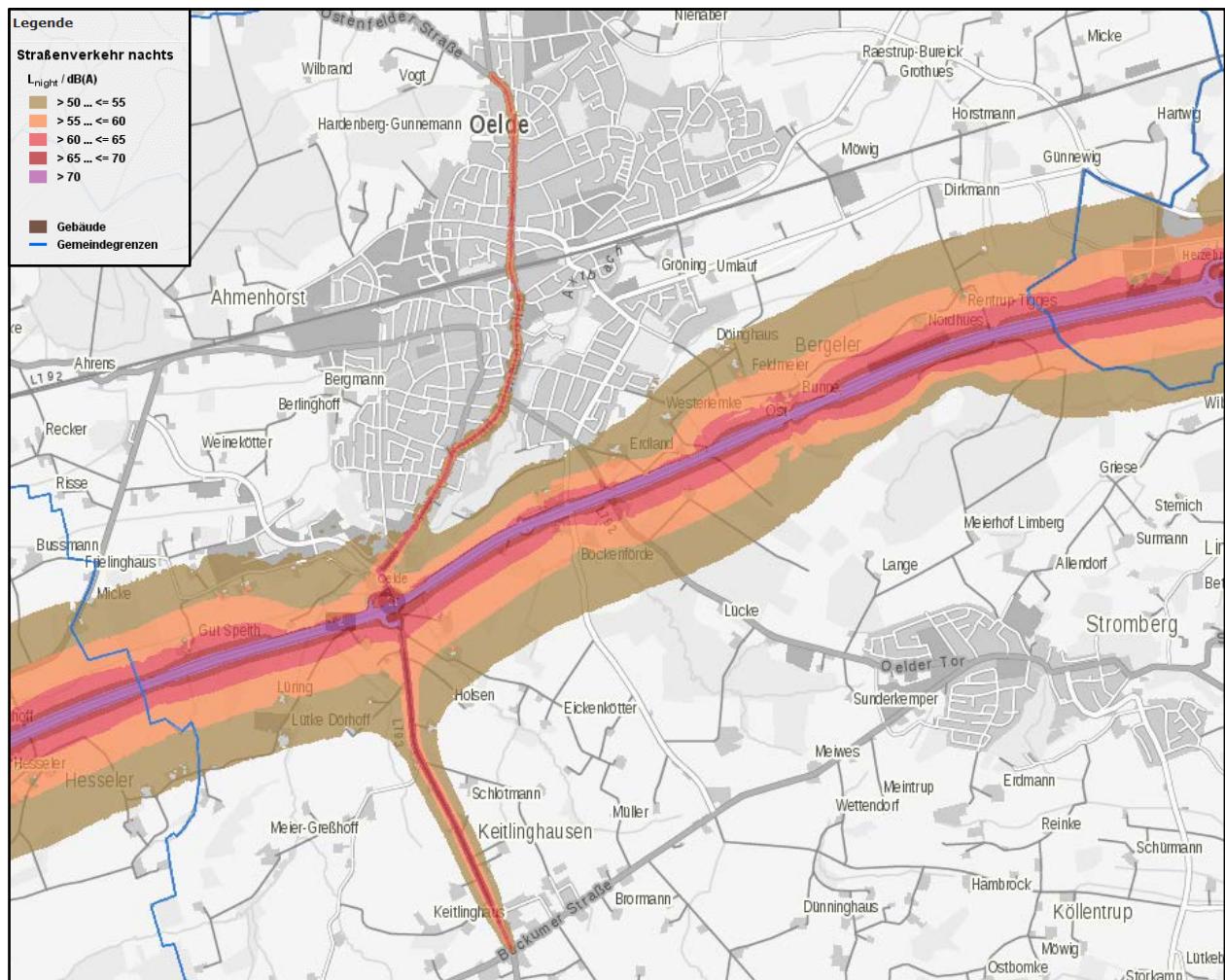
**Tabelle 3:** Vergleich der Anzahl der Betroffenen der Lärmkartierungen 2012/2017 Straße

	> 50 - ≤ 55	> 55 - ≤ 60	> 60 - ≤ 65	> 65 - ≤ 70	> 71 - ≤ 75	≥ 75	Summe
Zeitbereich	2012/2017	2012/2017	2012/2017	2012/2017	2012/2017	2012/2017	2012/2017
L den	K.A.	474/417	346/303	277/269	140/139	0/0	1.337/1.128
L night	412/346	311/281	110/104	0/0	0/0	K.A.	838/731

**Karten der Lärmsituation Straße** / Quelle: <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/stufe3/>



**Karte 1:** Auszug aus Anlage 1-Isophonenkarte Tag  $L_{den}$  (24-Stunden) (day, evening, night), genordet, ohne Maßstab



**Karte 2:** Auszug aus Anlage 2-Isophonenkarte Nacht  $L_{night}$  (8 Stunden), genordet, ohne Maßstab

### 3 Mitwirkung der Öffentlichkeit und der Behörden

#### 3.1 Vorgehen

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

Die Bürger hatten die Gelegenheit, sich zu Lärmproblemen zu äußern und Eingaben zu tätigen. Darüber hinaus sind die Bürger über die örtliche Presse und das Internetportal der Stadt Oelde informiert worden. Im Rahmen der Offenlage des Zwischenberichts zur Lärmaktionsplanung ist die Öffentlichkeit vom 17.09.2018 bis 05.10.2018 über die Ergebnisse der Lärmkartierung informiert worden.

Es erfolgte am 12.06.2018 eine Bürgerversammlung im Rathaus der Stadt Oelde im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes der Stufe 2, bei der 8 Bürger anwesend waren. Die Ergebnisse der Bürgerversammlung werden aufgrund der zeitlichen Nähe zur Bearbeitung der Stufe 3 auch hier herangezogen. Die Abhaltung einer erneuten Versammlung wird als nicht notwendig erachtet.

Als relevante Behörden werden der Kreis Warendorf und der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) beteiligt.

#### 3.2 Vorschläge der Öffentlichkeit

Für die relevanten Straßenabschnitte sind folgende Eingaben eingegangen:

- BAB 2: 1 Eingabe mit folgenden Inhalten:  
Einsatz von Lärmschutzwänden
- L 793 (Keitinghauser Straße/In der Geist/K.-Adenauer-Allee/ Warendorfer Straße): 4 Eingaben mit folgenden Inhalten  
Allgemeines Fahrverbot für Lkw, Reduktion des Durchgangsverkehrs, Nachtfahrverbot für Lkw, lärmindernder Asphalt, besserer Verkehrsfluss
- Allgemeine Hinweise  
Prüfung der Ausschilderung zur A 2 in der Stadt, Vermeidung von Durchgangsverkehr durch den Ort, Geschwindigkeitskontrollen

Zusätzlich sind verschiedene Eingaben zu städtebaulichen Projekten, der Schienenstrecke und kommunalen Straßen eingegangen, die nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung bearbeitet werden können. Die Stadtverwaltung der Stadt Oelde behandelt diese Eingaben gesondert bzw. gilt diese an die zuständigen Behörden weiter.

### 3.3 Bewertung der Eingaben

Die in Kapitel 3.2 benannten Eingaben können teilweise in die Betrachtung von Maßnahmen zur Lärminderung mit herangezogen werden. Im Folgenden wird eine Bewertung der Eingaben vorgenommen:

- Geschwindigkeitskontrollen und die Verstetigung des Verkehrs sind ein probates Mittel zur Vermeidung des Emissionen, wenn die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten häufig überschritten werden und Staus durch bessere Ampelschaltungen vermieden werden können.
- Der Einsatz von sogenannten Flüstersasphalten auf der Landesstraße L 793 scheidet aus, da die Wirksamkeit erst ab Tempo 60 nachgewiesen ist.
- Die Vermeidung von Durchgangsverkehren mit Fahrverboten für Lkw kann erst nach Prüfung von alternativen Routen umgesetzt werden. Dazu ist ein Verkehrskonzept zu erarbeiten, das Alternativrouten aufzeigt und Mehrverkehre in anderen Straßenabschnitte vermeidet. Zusätzlich sind die Beurteilungspegel an den relevanten Wohngebäuden der betroffenen Straßenabschnitte gegenüberzustellen und nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV zu prüfen.
- Der Neubau von Lärmschutzwänden oder Lärmschutzwällen an der A 2 richtet sich nach der Verkehrslärmschutzverordnung. Im Zuge des Ausbaus der A 2 sind die Beurteilungspegel auf der Basis der gültigen Richtwerte und Berechnungsverfahren berechnet worden.  
Die Verkehrsbelastung der SVZ 2010 liegt auf den betroffenen Abschnitten der A 2 unter der für die Verkehrslärmberchnung herangezogenen Verkehrsprognose für das Jahr 2010. Die Prognose, die im Planfeststellungsverfahren verwendet wurde, liegt somit über der tatsächlich gemessenen Verkehrsbelastung im Jahr 2010. Ein Anspruch auf Nachbesserung der Lärmschutzeinrichtungen leitet sich daraus nicht ab. Ob durch weitere Steigerungen der Verkehrsmengen in den nächsten Jahren Ansprüche zur Lärminderung bestehen, ist mit dem Straßenbaulastträger zu erörtern.
- Die Ausschilderung der Fahrtrouten durch die Stadt zur A 2 beruht auf einem Beschilderungskonzept von Straßen.NRW und der Stadt Oelde. Die Fahrtroute verläuft über die Hauptverkehrsstraßen wobei die schnellste Route bevorzugt wird. Alternative Beschilderungen für andere Routen kommen nur in Betracht, wenn es zu keinen Nachteilen auf anderen Straßenabschnitten kommt. Es muss eine Prüfung nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erfolgen.

## 4 Diskussion von ruhigen Gebieten

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

Daher wurden in der Stufe 2 des Lärmaktionsplanes bislang keine ruhigen Gebiete festgelegt.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind nur wenige Hauptverkehrsstraßen in Oelde in die Lärmkartierung eingegangen. Kreis- oder Gemeindestraßen sind nicht erfasst worden, so dass kein umfassendes Bild der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr erstellt wurde. Die Ausweisung von ruhigen Gebieten kann bislang nicht auf einer zuverlässigen Datengrundlage geschehen.

Für Oelde sprechen zwei weitere Gründe gegen die konkrete Ausweisung von ruhigen Gebieten:

1. Oelde besteht aus mehreren Stadtteilen. Gebiete, die nicht von den Hauptverkehrsstraßen ganztägig über 55 dB(A) verlärmst sind, können aus den Wohngebieten aller Stadtteile schnell ohne Pkw erreichen werden.
2. Insgesamt sind ca. 17 % des Stadtgebietes ganztägig mit Pegeln über 55 dB(A) verlärmst. Das bedeutet, dass ca. 83% der Flächen ganztägig mit Pegeln unter 55 dB(A) belastet sind. Die vom Lärm der Hauptverkehrsstraßen nicht betroffenen Bereiche überwiegen in Oelde.

Aus der Bevölkerung sind in Bezug auf die Ausweisung von ruhigen Gebieten keine Hinweis eingegangen.

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

## 5 Lärmerzeugende Faktoren im Straßenverkehr

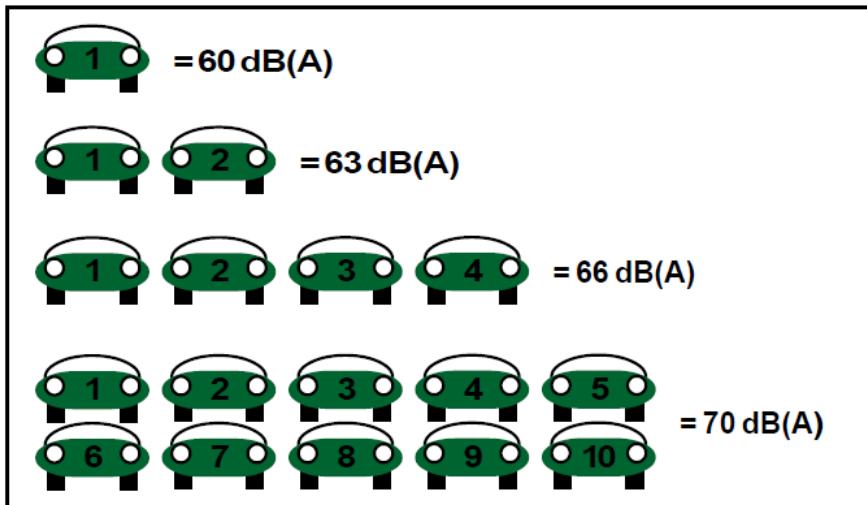
### 5.1 Verkehrsmenge und Zusammensetzung

Der Lärmberechnung liegen verschiedene Faktoren des Straßenverkehrs zu Grunde. Grundsätzlich ist zunächst die Verkehrsmenge und die Zusammensetzung des Verkehrs ausschlaggebend für die Lärmbelastung.

Dabei gelten folgende Grundsätze:

- Eine Verdoppelung oder Halbierung der Verkehrsmenge bei gleichbleibender Verkehrszusammensetzung bewirkt eine Veränderung um  $\pm 3$  dB(A).
- Eine Verzehnfachung der Kraftfahrzeugmenge hat eine Pegelerhöhung um 10 dB(A) zur Folge.
- Um eine Veränderung in der Lärmbelastung von 1 dB(A) zu erreichen, muss sich die Verkehrsmenge um 20% verändern.
- Die Veränderung des Lkw-Anteils am Verkehrsaufkommen von 10% auf 5% bewirkt eine Veränderung der Lärmbelastung um 1 dB(A).

**Abbildung 2:** Veränderung der Verkehrsmenge im Vergleich zur Änderung der Lärmbelastung<sup>7</sup>



<sup>7</sup> Quelle: Bundesministerium für Verkehr - Lärmschutz im Verkehr

## 5.2 Fahrgeschwindigkeiten

Bei der Berechnung des Verkehrslärms ist grundsätzlich die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw und Lkw zu Grunde zu legen. Es wird vereinfacht davon ausgegangen, dass alle Verkehrsteilnehmer die Geschwindigkeit fahren. Einzelne Fahrereignisse wie das Anfahren oder Bremsen werden nicht einzeln berücksichtigt, sondern sind im Schallleistungspegel der Fahrzeuge enthalten.

Die Lärmpegel nehmen mit zunehmenden Fahrgeschwindigkeiten zu.

Der Unterschied zwischen Tempo 50 km/h und 30 km/h beträgt ca. 2 bis 3 dB(A).

## 5.3 Fahrbahnbelag

Der Fahrbahnbelag wirkt sich direkt auf die Höhe der Lärmpegel aus. Die klassifizierten Straßen sind alle in der Unterhaltspflicht von Straßen.NRW. In Abstimmung mit der Behörde wird ein normaler Ausbauzustand zu Grund gelegt, da die Behörde der Unterhaltungspflicht nachkommt. Es wurde demnach bei der Berechnung der Lärmpegel kein Zuschlag für einen schlechten Fahrbahnzustand vergeben.

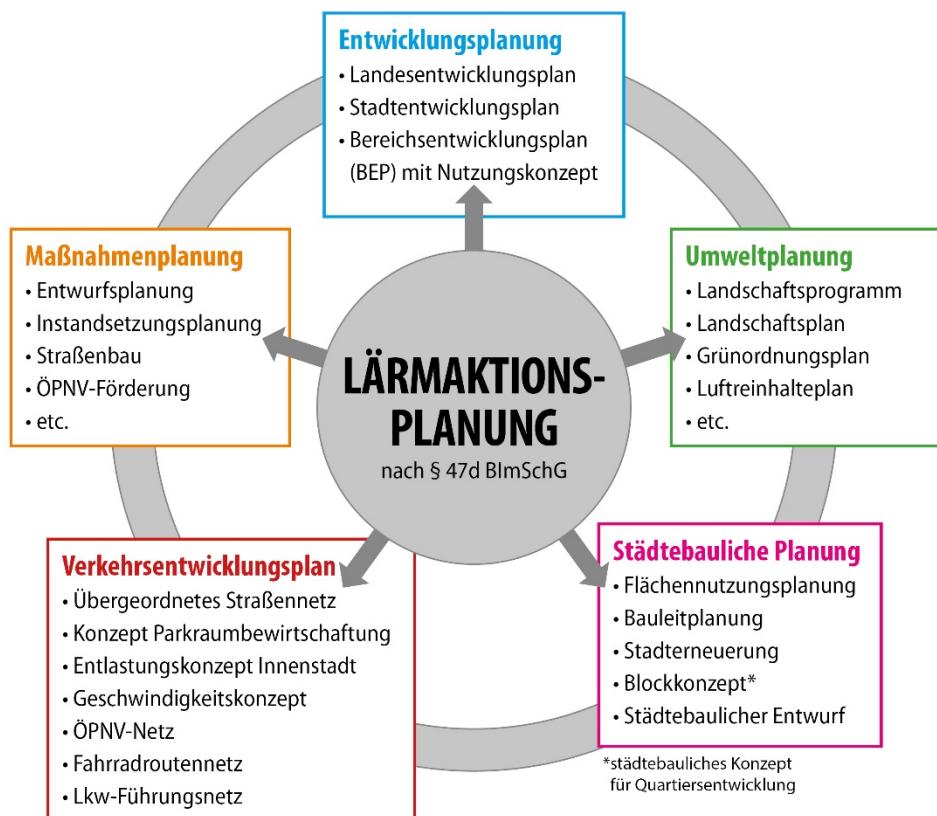
Die Fahrbahnoberfläche rechtfertigt bei Fahrgeschwindigkeiten über 60 km/h die Reduzierung der Emissionspegel um 2 dB(A).

## 6 Berücksichtigung vorhandener Planungen

Die Richtlinie zur Lärmaktionsplanung sieht die Berücksichtigung vorhandener Maßnahmen in der Stadt- und Verkehrsplanung vor, denn verschiedene Planungen haben neben ihrem eigentlichen Ziel auch Auswirkungen auf die Lärmbelastung der Umgebung.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die mögliche Verzahnung der Lärmaktionsplanung mit anderen Fachplanungen.

**Abbildung 3:** Integration der Lärmaktionsplanung in andere raumbezogene Planungen<sup>8</sup>



Für die Stadt Oelde ist ein Radverkehrskonzept, ein Klimaschutzkonzept sowie ein Verkehrskonzept ein aufgestellt worden.

Die dort enthaltenden Maßnahmen dienen teilweise auch der Lärminderung und Lärmvermeidung.

Weitere städtebaulichen Planungen, die zurzeit umgesetzt werden, stehen nicht in einem direkten Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung und haben keine Auswirkungen auf mögliche Maßnahmen im untersuchten Straßenhauptnetz.

<sup>8</sup> Länderausschuss für Immissionsschutz: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (2012)

## 7 Allgemeine Maßnahmen und Strategien zur Geräuschminderung an Straßen

Wenn ein Lärmaktionsplan bauliche Maßnahmen an Straßen vorsieht, ist der zuständige Straßenbau- lastträger für die Durchführung der Maßnahme verantwortlich. Alle Maßnahmen an Straßen in der Baulast der Gemeinden kann die Gemeinde selbst durchführen. Lärmschutzmaßnahmen an Straßen in fremder Baulast (Bund, Land, Kreis) muss die Stadt beim zuständigen Baulastträger beantragen. Bei der Entscheidung, ob und wann dieser im Rahmen des Straßenbaus oder der Straßenunterhaltung Maßnahmen durchführt, schränkt der Lärmaktionsplan das Ermessen des Baulastträgers ein.

Für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die Straßenverkehrsbehörden zuständig. Diese können gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten oder den Verkehr umleiten. Die Grenze des zumutbaren Verkehrslärms ist nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt. Maßgeblich ist vielmehr, ob der Lärm so hohe Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BlmSchV) als Orientierungshilfe für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze herangezogen werden können.

Der § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO verlangt eine Prüfpflicht der Behörden, wenn die in der 16. BlmSchV genannten Grenzwerte (in reinen und allgemeinen Wohngebieten 59/49 dB(A) tags/nachts, in Kern-, Dorf- und Mischgebieten 64/54 dB(A) tags/nachts) überschritten werden, also die Lärmbelastungen so intensiv sind, dass sie im Rahmen der Planfeststellung Schutzauflagen auslösen würden.

Bei Lärmpegeln, die die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV aufgeführten Lärmrichtwerte (für reine und allgemeine Wohngebiete 70/60 dB(A) tags/nachts; für Kern-, Dorf- und Misch- und Gewerbegebiete 75/65 dB(A) tags/nachts) überschreiten, ist das Ermessen der Behörden zur Pflicht einzuschreiten größer.<sup>9</sup>

In der Lärmaktionsplanung sind folgende Maßnahmen geeignet, um die Geräuschpegel hinreichend zu reduzieren. Dazu zählen zunächst die **kurz- und mittelfristigen Maßnahmen**, die sich in der Regel ohne größere städtebauliche Maßnahmen realisieren lassen:<sup>10</sup>

- Minderung bzw. Verlagerung des Verkehrsaufkommens,
- 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.

<sup>9</sup> Länderausschuss für Immissionsschutz: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (2012), Seite 18

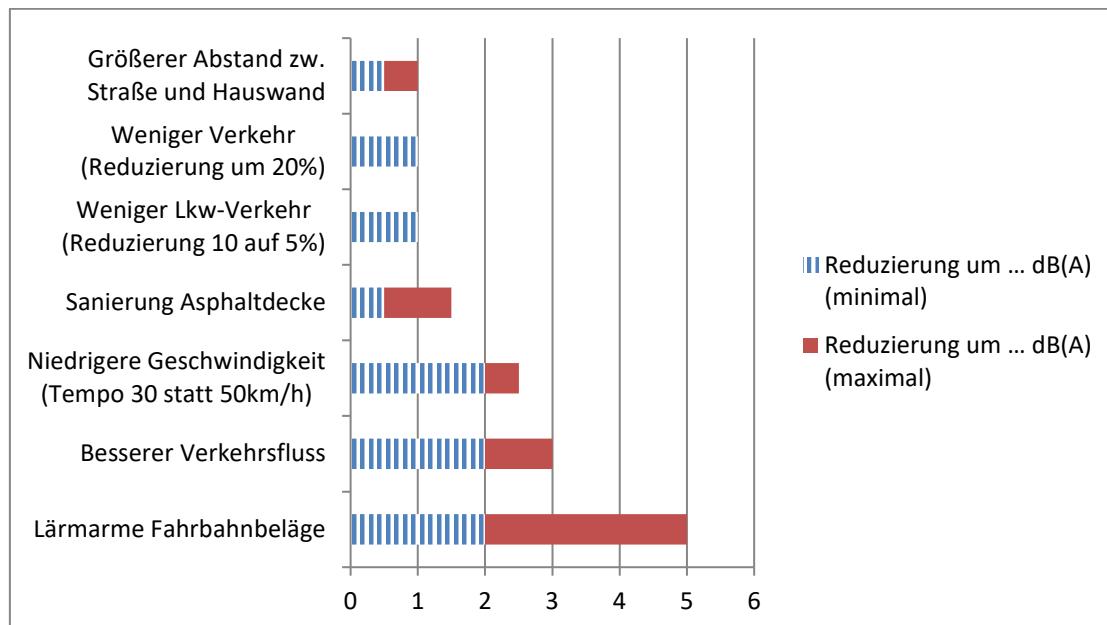
<sup>10</sup> Ebenda, Seite

**Langfristige Maßnahmen** umfassen städtebauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen wie z.B.

- 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 Abbildung 4 zeigt beispielhaft Minderungspotentiale von verschiedenen Maßnahmen.

**Abbildung 4:** Lärminderung am Beispiel von ausgewählten Maßnahmen<sup>11</sup>



## 8 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Zum Schutz der Anwohner vor dem direkt anliegenden Verkehrslärm der Autobahn 2 und der L 793 sind in den vergangenen Jahren keine Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt worden.

<sup>11</sup> Eigene Graphik

## 9 Maßnahmen zur Lärminderung in Oelde

Von den in Kapitel 8 vorgestellten Maßnahmen sind verschiedene Maßnahmen geeignet, um allgemein die Schallbelastung der Anwohner an den Straßenabschnitten zu verringern.

Grundsätzlich ist Anzahl der betroffenen Personen, die von sehr hohen Belastungen über den Auslösewerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht betroffen sind, mit 139/104 Tag/Nacht im Vergleich zu anderen Kommunen in Nordrhein-Westfalen als gering einzustufen. Großflächige planerische Eingriffe in den Verkehrsablauf oder Verkehrsverbote scheiden damit aus.

Folgende allgemeine Hinweise und lärmindernde Maßnahmen sind für Oelde vorgesehen:

- Es wird unterstellt, dass sich die Fahrbahnoberfläche aller untersuchten Streckenabschnitte in einen ordnungsgemäßen Zustand befindet oder regelmäßig ersetzt wird, so dass Ausbesserungen oder Fahrbahnsanierungen in der Aktionsplanung nicht einzeln betrachtet werden.

Es wird empfohlen, die Fahrbahnoberflächen immer in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten, so dass neben den Abrollgeräuschen der Fahrzeuge keine weiteren Geräusche entstehen. So ist die Fahrbahnsanierung der Warendorfer Straße für das Jahr 2019 vorgesehen.

- Die Verstetigung und Kontrolle des Verkehrsflusses in den Ortsdurchfahrten ist ein Mittel, um die vom fließenden Verkehr ausgehenden Emissionen zu reduzieren. Straßen.NRW ist allgemein bestrebt, die Koordinierung von Lichtsignalanlagen-Schaltungen auf den Bundes- und Landesstraßen zu optimieren, um schädliche Umwelteinwirkungen zu vermeiden.

Es wird empfohlen, an neuralgischen Straßenabschnitten Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen und digitale Hinweistafeln zu installieren, auf denen die gefahrene Geschwindigkeit angezeigt wird. Die Hinweistafeln können im gesamten Stadtgebiet eingesetzt werden. Die finanziellen Auswirkungen der Maßnahmen für digitale Hinweistafeln belaufen sich je nach Ausstattung auf 1.000,00 EUR bis 2.000,00 EUR pro Hinweistafel.

- Für die hochbelasteten Wohngebäuden entlang der betroffenen Straßenabschnitte wird empfohlen, passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster etc.) einzusetzen, die durch das Land NRW im Rahmen der Lärmsanierung gefördert werden. Vom Gebäudeeigentümer ist ein entsprechender Antrag bei dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) zu stellen. In einer separaten Schallberechnung wird von Straßen.NRW jedes Gebäude auf Antrag einzeln geprüft.<sup>12</sup>
- Die Planung neuer Baugebiete und Baumaßnahmen an Bestandsgebäuden unterliegen dem BImSchG sowie den entsprechenden Richtlinien. Somit wird bei neuen Bautätigkeiten in Oelde Lärmvorsorge im Sinne einer Konfliktvermeidung betrieben.
- 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 deutlich zu fördern. Bei der Neuausweisung von Wohngebieten wird ein ÖPNV-orientiertes Siedlungskonzept verfolgt, so dass ein Anschluss an das ÖPNV-Netz gewährleistet ist.

---

<sup>12</sup> Weitere Informationen zur Lärmsanierung: <http://www.strassen.nrw.de/de/umwelt/lairmschutz.html>

## 10 Langfristige Strategie

Als langfristige Strategie zur allgemeinen Lärmreduzierung werden Angebote zur Vermeidung von Pkw-Fahrten vorgeschlagen. Ein Umsteigen auf den ÖPNV im Quell-Zielverkehr und die Nutzung des Fahrrads bzw. das Zufußgehen im Binnenverkehr ist zwecks Lärmvermeidung auch langfristig zu fördern (Änderung Modal-Split). Hierzu beabsichtigt die Stadt Oelde im Jahr 2019 ein Mobilitätskonzept zur Förderung des Radverkehrs aufzustellen.

Im Rahmen der Lärmvorsorge nach dem BImSchG werden in Oelde bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die gültigen Immissionsgrenzwerte und Planungsgrundsätze beachtet, so dass der Lärmschutz gewährleistet wird.

## 11 Datum der Aufstellung des Lärmaktionsplanes

Das Datum der Aufstellung des Lärmaktionsplanes entspricht der Beschlussfassung der Stadt Oelde.

## 12 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

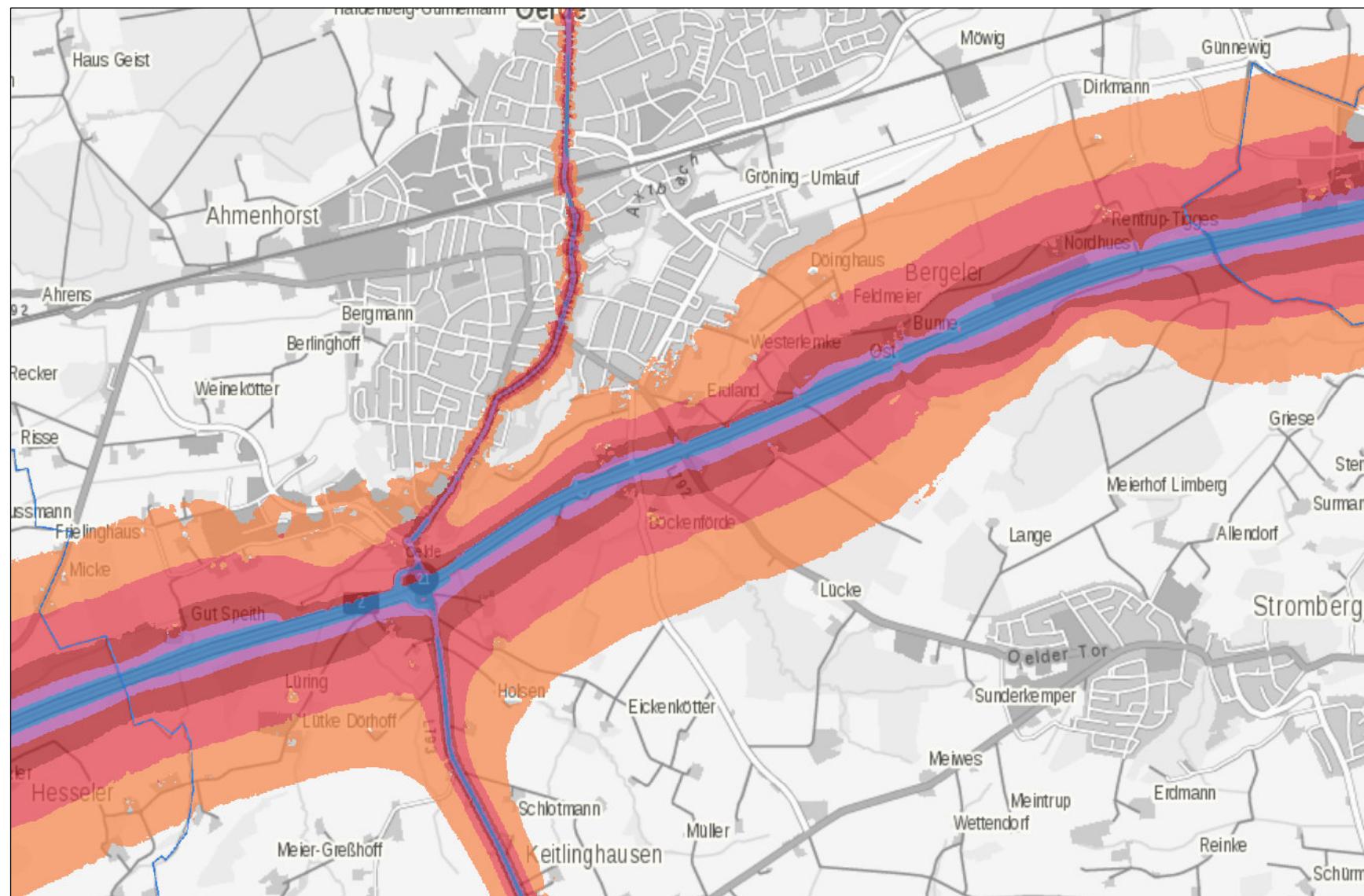
Beschluss des Ausschusses für Umwelt und Energie der Stadt Oelde vom 14.11.2018 und Beschluss des Rates der Stadt Oelde vom 17.12.2018.

Aufgestellt:  
Stadt Oelde



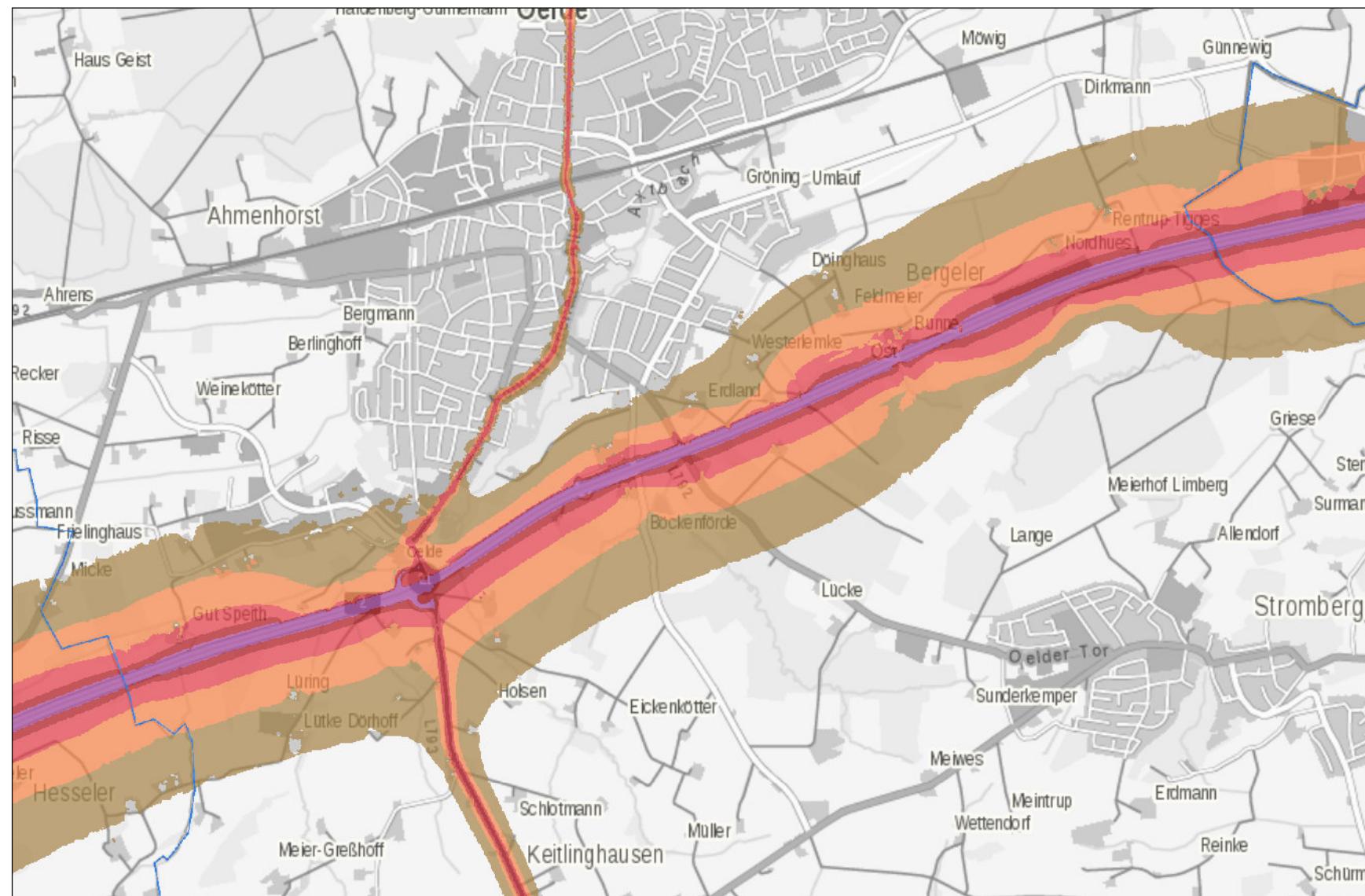
Karl-Friedrich Immer

Der Bürgermeister

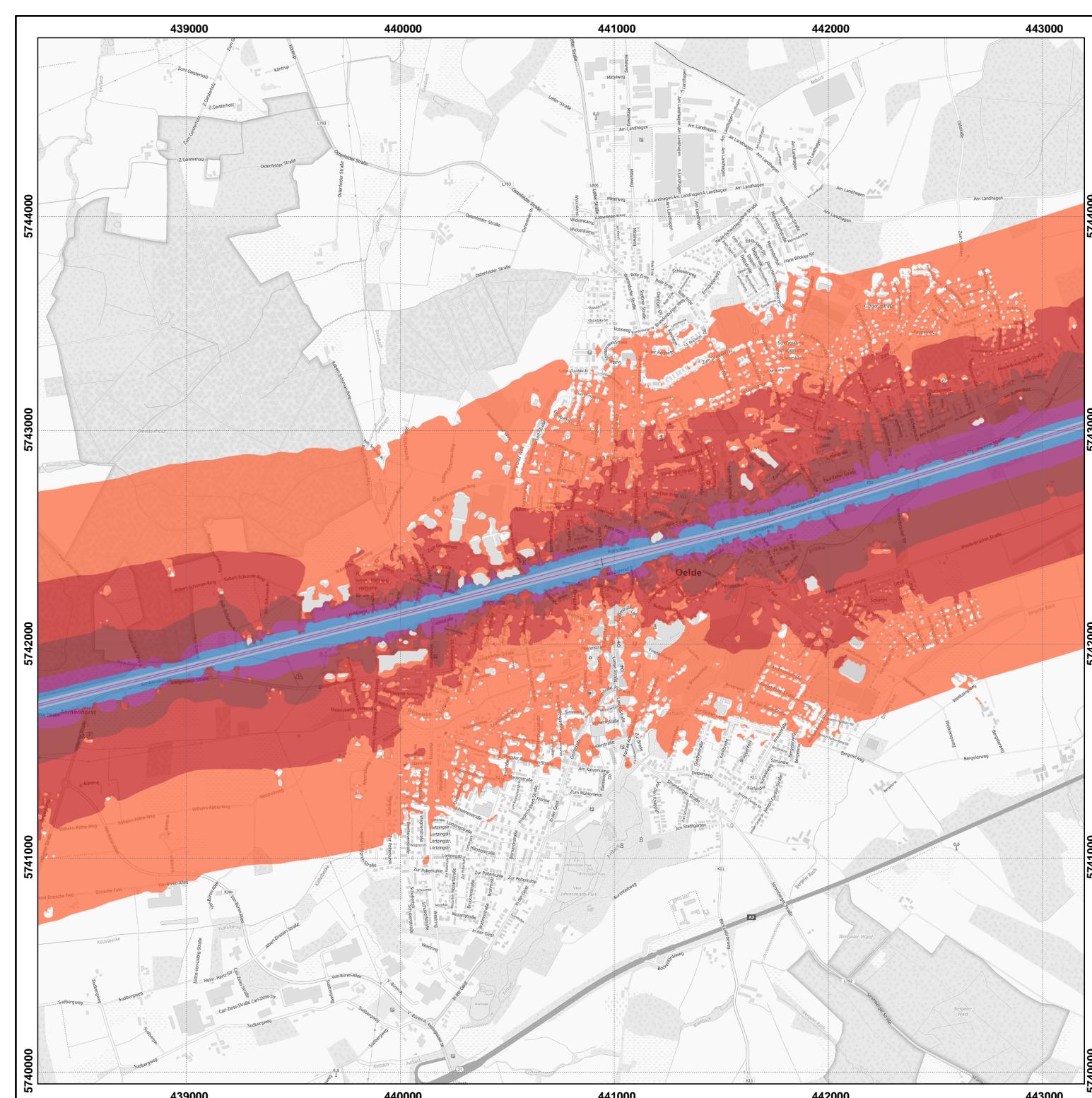


Lärmkartierung  
Stufe 3 (2017)

Anlage 1

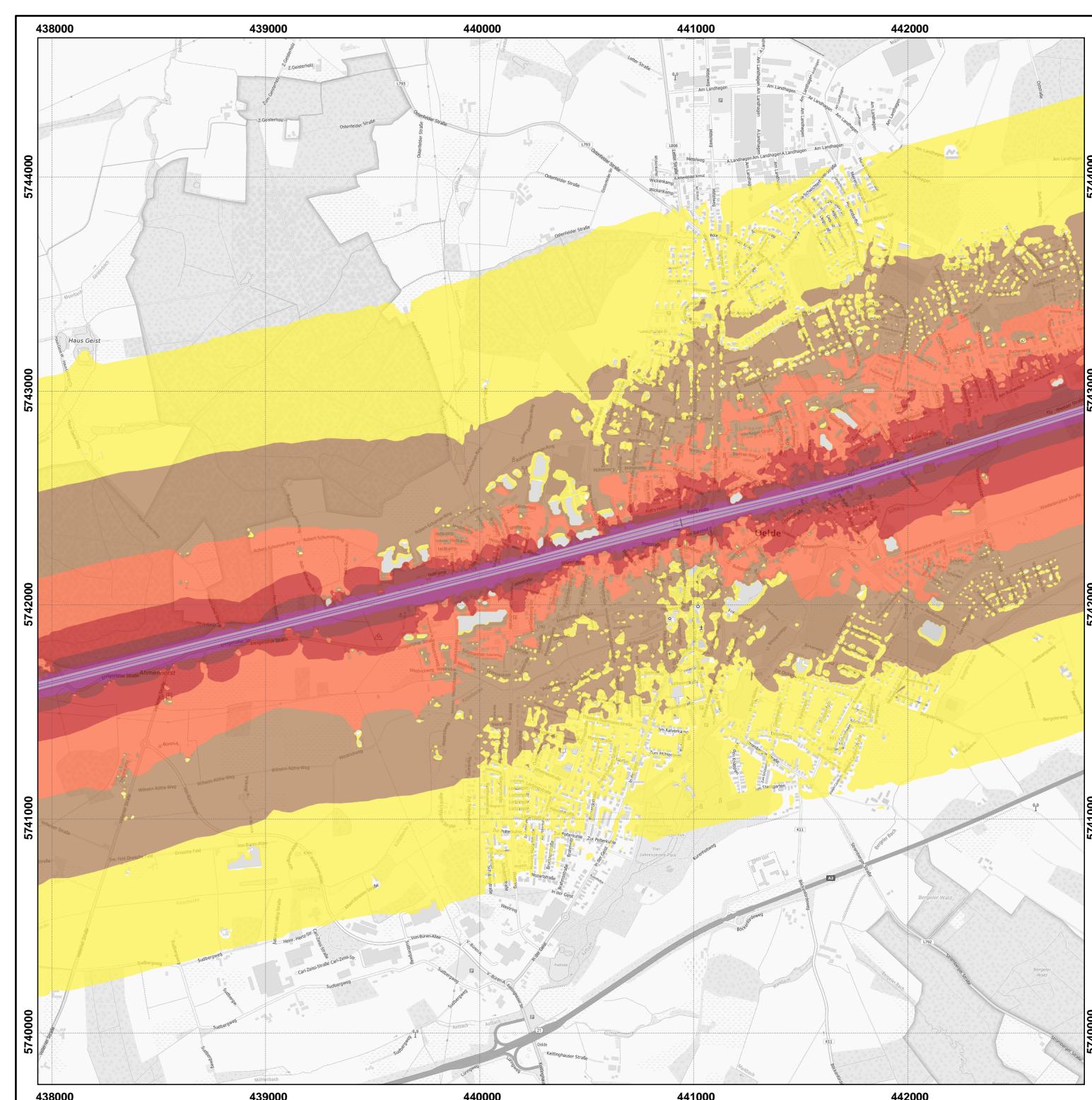


Anlage 2



Eisenbahn-Bundesamt

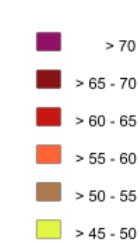
Anlage 3



Eisenbahn-Bundesamt

## Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

Lärmindex [dB(A)]  
Nacht (LNight)



N  
0 1 : 25000 500m

### Übersichtskarte



### Quelle

Geoinformationen: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, 2018  
Gleislage: DB Netz AG (2016)

Berechnungsvorschrift  
VBUSch

Koordinatensystem  
ETRS89 / UTM zone 32N

### Haftungshinweis

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

### Nutzungshinweis

Die Nutzung der Karten wird für die Geofachdaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutzV) vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0.

### Impressum

Eisenbahn Bundesamt  
Heinemannstraße 6  
53175 Bonn  
<http://www.eba.bund.de>  
Kartographische Bearbeitung: M. Serbest  
Datum der Erstellung: 30.08.2018

Anlage 4

# **Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Oelde**

Gemeindekennzahl: **05570028**

Kennung der Behörde für Lärmkartierung: **DE\_j\_05570028\_Oelde**

Dieser Bericht erfolgt in Übereinstimmung mit den Anforderungen des §4 der Lärmkartierungsverordnung.

## **Zuständige Behörde**

Zuständige Behörde für die Lärmkartierung nach §47e BImSchG ist:

Stadt Oelde, 59302 Oelde, Ratsstiege 1,  
[www.oelde.de](http://www.oelde.de)

Auskunft zur Lärmkartierung erteilt:  
Stadt Oelde, Tel. 02522 72 0,  
E-Mail: [online@oelde.de](mailto:online@oelde.de)

Abweichend davon ist für die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes zuständig:

Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn,  
<http://www.eba.bund.de/lap>

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte

für die Hauptverkehrsstraßen und nicht-bundeseigenen Hauteisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume und für die Großflughäfen, durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW,  
für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Angaben zu den Ergebnissen der Lärmkartierung Runde 3 (2017) finden Sie bitte auf den folgenden Seiten.

## Tabellarische Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude

### Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen

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

**Geschätzte Gesamtzahl der Menschen (N) in der Gemeinde, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:**

$L_{den}/dB(A)$ :	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	417	303	269	139	0

$L_{night}/dB(A)$ :	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	346	281	104	0	0

**Gesamtfläche der lärmelasteten Gebiete in der Gemeinde:**

$L_{den}/dB(A)$ :	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	13.488642	3.605917	0.852086

**Geschätzte Gesamtzahl der lärmelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude (N) in der Gemeinde:**

$L_{den}/dB(A)$ :	>55	>65	>75
N Wohnungen	338	191	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

## Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen nach Lage, Größe und Verkehrsaufkommen

Hauptlärmquellen, welche auf das Gebiet der Gemeinde einwirken, sind

### Hauptverkehrsstraßen

Name	Kennung	Kfz/a (Ø)	Lage
A0002	DE_NW_rd_05570028001	23,752 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0793	DE_NW_rd_05570028002	3,792 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
A0002	DE_NW_rd_05570028003	25,342 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map
L0793	DE_NW_rd_05570028004	3,000 Mio	DE_NW_DF5_MRoad_map

## Beschreibung der Umgebung

Die Stadt Oelde liegt am östlichen Rande des Münsterlandes und zugleich im westlichen Randbereich der Region Ost-Westfalen/Lippe. Die Kernstadt und die drei Ortsteile Stromberg, Lette und Sünnenhausen liegen eingebettet in die Münsterländer Parklandschaft. Oelde ist verkehrsgünstig inmitten von Oberzentren gelegen. Mit einer Entfernung von etwa 40 km ist Oelde jeweils gleichweit von den umliegenden Oberzentren Münster, Bielefeld, Hamm und Paderborn entfernt. Die Stadt liegt direkt an der dreispurig ausgebauten Bundesautobahn A2. Auch über den Schienenverkehr ist die Stadt gut zu erreichen.

### Verwendete Berechnungsmethoden:

VBUS, VBUSch, VBUF, VBUI - Bundesanzeiger Nr. 154a vom 17. August 2006

[http://www.umgebungslaerm.nrw.de/materialien/\\_regelwerke/VBUS\\_VBuSch\\_VBUF\\_VBUI.pdf](http://www.umgebungslaerm.nrw.de/materialien/_regelwerke/VBUS_VBuSch_VBUF_VBUI.pdf)

VBEB - Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20. April 2007

[http://www.umgebungslaerm.nrw.de/materialien/\\_regelwerke/Vorlaeufige\\_Berechnungsmethode\\_Belastenzahlen.pdf](http://www.umgebungslaerm.nrw.de/materialien/_regelwerke/Vorlaeufige_Berechnungsmethode_Belastenzahlen.pdf)

## Graphische Darstellungen durch Isophonenflächen:

Für Hauptverkehrsstraßen:

DE\_j\_Mroad\_Lden

DE\_j\_Mroad\_Lnight

Umfassende graphische Darstellungen der Kartierungsergebnisse in Oelde sowie in ganz NRW stehen allen Interessierten unter der Adresse

[www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de)

zur Verfügung.

Neben allgemeinen Erläuterungen zum Umgebungslärm und einer Übersicht, in der alle berücksichtigten Quellen und Hindernisse dargestellt sind, findet man dort für jede untersuchte Quellenart und jede Kennzeichnungsart eine eigene kartenmäßige Darstellung. Soweit Ergebnisse des Lärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes dargestellt werden, wurden sie vom zuständigen Eisenbahn-Bundesamt nachrichtlich zur Verfügung gestellt. Jede Karte stellt mit Isophonenflächen die Schallpegel dar, welche außerhalb von Gebäuden in 4m Höhe über dem Erdboden in einem 10m-Raster berechnet wurden. Die Isophonenflächen sind entsprechend der Legende farbig gekennzeichnet.