# Lärmaktionsplan der Stadt Delbrück

# -

## 4. Stufe

delbrück
Zehn Orte, eine Stadt.

# Inhaltsverzeichnis

**Inhaltsverzeichnis** ..... i

**Abbildungsverzeichnis** ..... ii

**1. Rahmenbedingungen** ..... 1

**2. Räumliche Lage** ..... 2

2.1 Gebietsbeschreibung ..... 2

2.2 Betroffene Verkehrstrassen ..... 3

**3. Ergebnisse Lärmkartierung** ..... 4

3.1 Lärmkartierung Delbrück ..... 4

3.2 Auswirkungen auf Menschen ..... 8

**4. Beteiligungsverfahren** ..... 9

**5. Maßnahmen** ..... 10

5.1 Maßnahmenbereich B 64 – West ..... 10

5.2 Maßnahmenbereich B 64 – Ost ..... 12

5.3 Maßnahmenbereich B 64 – Mitte ..... 13

5.4 Maßnahmenbereich L 822 – Hövelhofer Straße ..... 15

**6. Zukünftige Überprüfung** ..... 17

**7. Fazit** ..... 18

**Anlagen**

Anlage 1: Lärmkarte Erläuterungsbericht Delbrück

Anlage 2: Lärmkarte Delbrück – Gesamt

Anlage 3: Lärmkarte Delbrück – West

Anlage 4: Lärmkarte Delbrück – Mitte

Anlage 5: Lärmkarte Delbrück – Ost

**Erstellt durch:**

**Stadt Delbrück**
**Fachbereich Bauen und Planen**
**Himmelreichallee 20**
**33129 Delbrück**
**stadtplanung@delbrueck.de**
**Tel.: 05250 996-0**

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersichtsplan Delbrück ..... 2
Abbildung 2: Ausschnitt Lärmkarte B 64 West - $L_{DEN}$ ..... 5
Abbildung 3: Ausschnitt Lärmkarte B 64 West - $L_{NIGHT}$ ..... 5
Abbildung 4: Ausschnitt Lärmkarte B 64 Ost - $L_{DEN}$ ..... 6
Abbildung 5: Ausschnitt Lärmkarte B 64 Ost - $L_{NIGHT}$ ..... 6
Abbildung 6: Ausschnitt Lärmkarte B 64 Mitte - $L_{DEN}$ ..... 7
Abbildung 7: Ausschnitt Lärmkarte B 64 Mitte - $L_{NIGHT}$ ..... 8
Abbildung 8: Ablaufschema der Beteiligung ..... 9
Abbildung 9: Übersichtsplan B 64 - West ..... 10
Abbildung 10: Übersichtsplan B 64 - Ost ..... 12
Abbildung 11: Übersichtsplan B 64 - Mitte ..... 13
Abbildung 12: Übersichtsplan L 822 - Hövelhofer Straße ..... 15

# 1. Rahmenbedingungen

Die Lärmaktionsplanung basiert auf der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EU-Umgebungslärmrichtlinie). Ziel der Richtlinie ist, ein fachübergreifendes Instrument zu schaffen, das die Belange des Lärmschutzes bei allen infrastrukturellen und umweltpolitischen Planungen berücksichtigt. Mit dem Instrument soll der Umgebungslärm vorrangig an den Orten reduziert werden, an denen die Geräuschbelastung ein gesundheitsschädigendes Ausmaß erreicht hat. Zusätzlich sollen vorhandene ruhige Gebiete geschützt und erhalten werden.

Die Richtlinie legt fest, dass Lärmaktionspläne aufzustellen und regelmäßig zu überarbeiten bzw. zu überprüfen sind. Die Überprüfung soll alle fünf Jahre erfolgen. Im aktuellen Zeitfenster ist eine Bearbeitung der Lärmaktionspläne bis zum 18. Juli 2024 vorgesehen. Bis zu diesem Termin sind Lärmaktionspläne zu erstellen bzw. zu überprüfen. Der beschlossene Lärmaktionsplan wird, nach der Erstellung durch die jeweils zuständigen Behörden, von den zuständigen Landesbehörden und durch das Umweltbundesamt an die Europäische Kommission weitergeleitet.

Die Lärmaktionsplanung beruht auf sogenannten Lärmkarten. Diese stellen die Grundlage der Lärmaktionsplanung dar und sind durch das zuständige Landesministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr in Nordrhein-Westfalen erstellt und bereits im Jahr 2022 veröffentlicht worden. Sie können im Internet auf der Seite https://www.umgebungslaerm.nrw.de eingesehen werden.

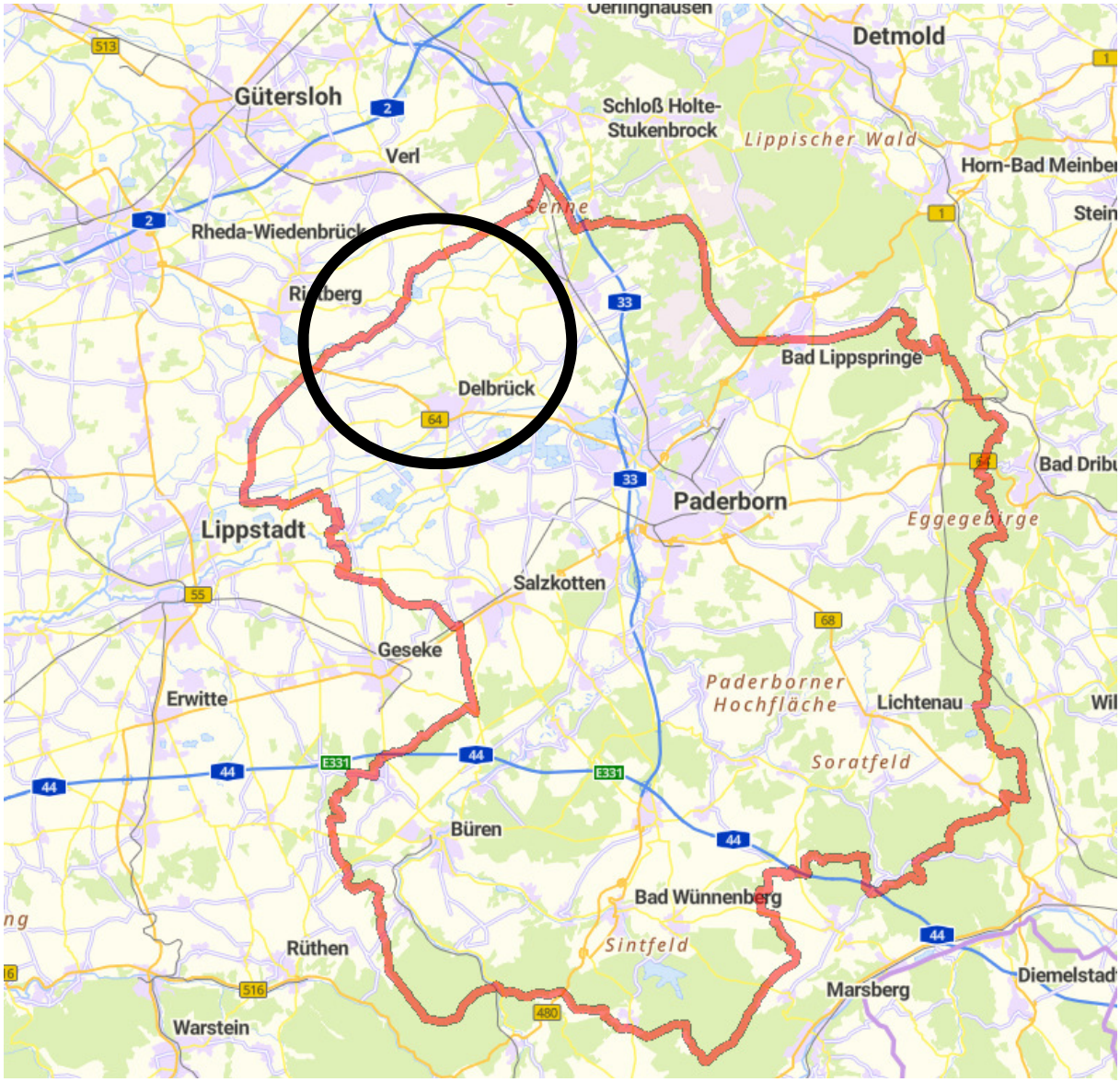
Nach § 47d Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) stellen die zuständigen Behörden Lärmaktionspläne auf. Dabei ist das Ziel der Lärmaktionspläne gemäß § 47d Abs. 2 Satz 2, dass ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms geschützt werden. Zuständig für die Erstellung des Lärmaktionsplans ist die jeweilige Kommune, in der die betroffene Gebietskulisse liegt und entsprechende Lärmkarten erstellt worden sind. Aufgrund dieser Regelungen ist die Stadt Delbrück die zuständige Behörde für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans. Einzig bei Schienenlärm ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Aufgrund fehlender Eisenbahninfrastruktur in Delbrück, ist somit ausschließlich die Stadt Delbrück für die Erstellung eines Lärmaktionsplans zuständig. Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG ist die Öffentlichkeit bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans zwingend zu beteiligen und deren Mitwirkung bei der Erstellung der Pläne zu ermöglichen.

In den bisherigen drei Stufen für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen hat die Stadt Delbrück keinen Lärmaktionsplan erstellt. In der nun anstehenden vierten Stufe wird die Stadt Delbrück die von Lärm betroffenen Bereiche betrachten und erstmals einen Lärmaktionsplan aufstellen. Bisher war in Delbrück die Erstellung eines Lärmaktionsplans aufgrund von geringer Betroffenheit bzw. fehlenden Zuständigkeiten nicht erforderlich.

## 2. Räumliche Lage

Für die Erstellung der Lärmaktionspläne ist die Lage der Stadt und die städtebauliche Struktur von Bedeutung. Deshalb erfolgt zunächst die Beschreibung des Stadtgebietes Delbrück und anschließend die Beschreibung der zu betrachtenden (Verkehrs-) Abschnitte, basierend auf den Lärmkarten des Landes Nordrhein-Westfalen.

*Abbildung 1: Übersichtsplan Delbrück*




*Quelle: ALKIS Kreis Paderborn - eigene Ergänzung*

### 2.1 Gebietsbeschreibung

Die Stadt Delbrück liegt im Norden des Kreises Paderborn. Verkehrsgünstig zwischen den Städten Paderborn, Lippstadt und Gütersloh gelegen, besteht eine gute Anbindung an die übergeordneten Verkehrstrassen (vgl. Abbildung 1). Die Stadt weist eine Einwohnerzahl von ca. 32.500 auf, die auf einer Fläche von ca. 157 km² leben. Die Siedlungsstruktur ist von 10 Orten geprägt, wobei Delbrück-Mitte mit ca. 12.500 Einwohnern den größten Ortsteil darstellt. Neben den zehn Ortschaften, ist das Stadtgebiet durch viele Gewerbebetriebe,

landwirtschaftliche Betriebe und einzelne Wohngebäude geprägt. Diese verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet und tragen so zur zersiedelten Siedlungsstruktur Delbrücks bei.

Größere Gewerbeansiedlungen liegen in Delbrück-Mitte, Westenholz, Lippling und Boke. Viele Betriebe liegen allerdings auch im Außenbereich nach § 35 BauGB, außerhalb planungsrechtlich gesicherter Bereiche. Große emittierende Betriebe befinden sich nicht darunter, auch keine Störfallbetriebe.

Aufgrund der zersiedelten Siedlungsstruktur gibt es ein weit verzweigtes Straßennetz. Die überörtlichen Straßen sind die Bundesstraße 64 (B 64) und diverse Landesstraßen, die vor allem die einzelnen Ortsteile verbinden und darüber hinaus die Erreichbarkeit der angrenzenden Kommunen sicherstellen. Weiterhin sind Kreisstraßen und städtische Haupterschließungsstraßen vorhanden sowie eine Vielzahl von Wohnsiedlungsstraßen und Wirtschaftswegen.

## 2.2 Betroffene Verkehrstrassen

Die Vielzahl der vorhandenen Verkehrsflächen im Stadtgebiet Delbrück führt an vielen Stellen zu Lärmbelastungen. Einer Betrachtung in der Lärmaktionsplanung bedürfen jedoch nur die am höchsten frequentierten Verkehrstrassen. In Delbrück sind zwei Trassen in den Lärmkarten des Landes betrachtet worden (vgl. Kapitel 3).

Die B 64 stellt dabei den längsten Straßenabschnitt dar. Ausgehend von der Stadtgrenze zu Rietberg, verläuft die B 64 von West nach Ost quer durch das Stadtgebiet von Delbrück. Das östliche Ende bildet die Stadtgrenze zu Paderborn. Die B 64 wird dabei überwiegend zweispurig mit beidseitigem Seitenstreifen geführt. Im Innenstadtbereich bestehen an zwei Knotenpunkten zwei Richtungsspuren, um den Verkehrsfluss zu verbessern. Zusätzlich sind in diesem Bereich Geschwindigkeitsreduzierungen auf 70 km/h angeordnet.

Trotz der in den 70er Jahren erfolgten Verlagerung der Bundesstraße aus der Kernstadt heraus, trennt die B 64 heute weiterhin den nördlichen Innenstadtbereich von den südlich gelegenen Siedlungsflächen. Entlang der B 64 befinden sich in diesem Bereich beidseitig der Bundesstraße Wohn-, Gewerbe- und Sondergebiete. Außerhalb der Ortslage liegen weitere Gebäude mit teilweise direktem Anschluss an die Bundesstraße.

Als zweite Verkehrstrasse ist ein Teilstück der L 822 „Hövelhofer Straße“ zu betrachten. Dieses Teilstück verläuft östlich der Kernstadt Delbrücks. Sie teilt die Kernstadt vom östlichen Siedlungsbereich Delbrücks, der zwischen der nördlich gelegenen Linnenstraße und der südlich verlaufenden B 64 liegt. Der betroffene Bereich reicht vom Knotenpunkt mit der B 64 bis zum Knotenpunkt der Hövelhofer Straße mit der Linnenstraße bzw. Kaunitzer Straße. Ab dem Knotenpunkt mit der Südstraße bzw. dem Waßmannsweg verläuft die Straße als Einschnitt zwischen der Bebauung ohne weitere verkehrliche Anbindung.

# 3. Ergebnisse Lärmkartierung

Lärmkarten zeigen die Lärmsituation, verursacht durch Straßen-, Schienen- und Flugverkehr sowie durch Industrie- und Gewerbebetriebe. Lärmkarten für den Eisenbahnverkehr werden durch das zuständige Eisenbahn-Bundesamt erstellt. Maßgebend für die Betrachtung von Straßen ist eine Gesamtverkehrsmenge von mehr als 3 Millionen Kfz / Jahr. Straßen unterhalb dieser Belastungsgrenze finden bei den Lärmkarten, und somit auch bei der Lärmaktionsplanung, keine Berücksichtigung.

Die erstellten Lärmkarten beziehen sich zum einen auf den 24-Stunden Tageszeitraum (0 bis 24 Uhr) und zum anderen auf den 8-Stunden Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr). Sie werden mit einer Ausbreitungsberechnung ausgehend von einer modellhaften Abbildung der realen Umwelt, mittels verschiedener Daten, wie zum Beispiel Straßendaten mit Verkehrsmengen sowie Höhenangaben für das umgebende Gelände und Gebäudedaten mit Einwohnerzahlen, berechnet. Die Bezugshöhe zur Ermittlung liegt bei 4 Metern über dem Gelände. Messungen werden nicht durchgeführt. Als Kenngrößen werden europaweit einheitlich $L_{DEN}$ (Level Day, Evening, Night = Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) und $L_{Night}$ (Nacht-Lärmindex) verwendet. $L_{DEN}$ ist der über alle 24 Stunden und alle Tage des Jahres gemittelte Dauerschallpegel. $L_{NIGHT}$ ist der gemittelte Dauerschallpegel über alle Nächte des Jahres.

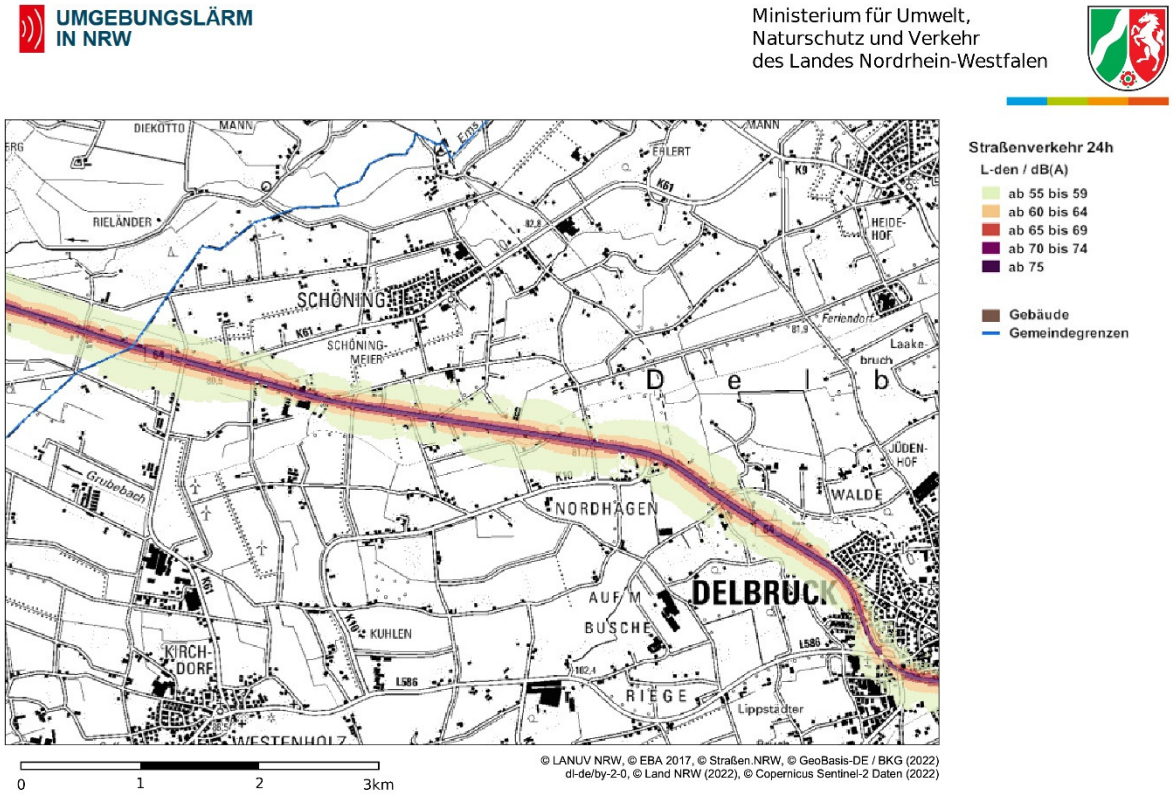
Lärmkarten bestehen aus kartographischen Darstellungen der Lärmsituation mit sogenannten Isophonen-Bändern für die Lärmpegel in 5 dB Schritten. Die Darstellung orientiert sich dabei an der DIN 18005 - Teil 2. Neben der kartographischen Darstellung wird für jede Kommune ein Bericht mit Informationen zur zuständigen Behörde, der Anzahl der betroffenen Menschen, der Größe der lärmbelasteten Fläche, der Anzahl der betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser erstellt. Diese Teilergebnisse sind als Anlage 1 beigefügt.

## 3.1 Lärmkartierung Delbrück

Im Stadtgebiet Delbrück sind zwei Straßenzüge bei der Lärmkartierung zu betrachten. Zum einen die B 64, von der Stadtgrenze Paderborn bis zur Stadtgrenze Rietberg. Zum anderen der Teilbereich der Hövelhofer Straße von der B 64 bis zur Kaunitzer Straße. Die Verkehrsbelastung liegt dabei auf der B 64 zwischen 7.485 Fahrzeugen pro Tag im westlichen Bereich, 11.891 Fahrzeugen pro Tag im Innenstadtbereich und 12.087 Fahrzeuge im östlichen Bereich. Die Verkehrsbelastung auf dem betroffenen Abschnitt der Hövelhofer Straße liegt bei 8195 Fahrzeugen pro Tag. Auswirkungen durch Schienen- und Flugverkehr sowie durch Industrie- und Gewerbebetriebe sind in Delbrück nicht vorhanden.

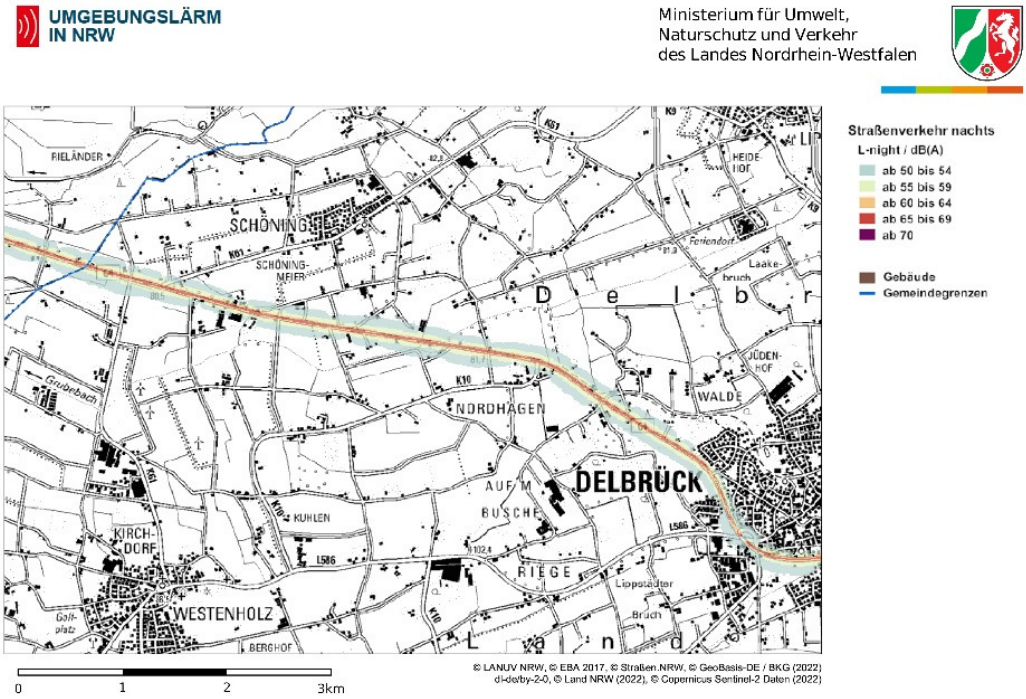
Aufgrund der Komplexität und zur besseren Übersicht wird die Lärmkarte für Delbrück in mehrere Abschnitte unterteilt. Zunächst ist ein Ausschnitt des Abschnitts der B 64 von der westlichen Grenze bis kurz vor dem Innenstadtbereich beigefügt (vgl. Abbildung 2). Dieser Bereich ist geprägt von einer sehr einheitlichen Ausbreitung der Lärmbereiche. Hintergrund ist die nur sporadisch vorhandene Bebauung entlang der Straße, die die Ausbreitung nur geringfügig unterbricht. Bauliche Schallschutzwände oder andere Schallschutzmaßnahmen sind in diesem Bereich nicht vorhanden. Zusätzlich gibt es keine Geschwindigkeitsbegrenzung.

*Abbildung 2: Ausschnitt Lärmkarte B 64 West - $L_{DEN}$*




Ähnlich stellt sich die Situation bei der Betrachtung des Nachtzeitraums für den Bereich dar. Auch hier gibt es eine sehr einheitliche Betroffenheit durch die Siedlungsstruktur, die fehlenden baulichen Anlagen und die nicht vorhandene Geschwindigkeitsbegrenzung (vgl. Abbildung 3).

*Abbildung 3: Ausschnitt Lärmkarte B 64 West - $L_{NIGHT}$*



Im östlichen Bereich der B 64 stellt sich die Situation ähnlich dar. Auch dort ist die Siedlungsstruktur durch kleinere Wohnhäuser bzw. Gewerbebetriebe entlang der Straßentrasse geprägt, die jeweils keine abschirmende Wirkung auf die Ausbreitung des Lärms haben. Deshalb ist in Abbildung 4 und Abbildung 5 deutlich zu erkennen, dass diese Bereiche eine ungebremste Ausbreitung des Lärms ermöglichen und die Ausbreitung sehr einheitlich erfolgt. Der Karte ist sehr gut zu entnehmen, dass ausgehend von der Straßentrasse, sowohl in nördlicher, als auch in südlicher Richtung, mit zunehmender Entfernung geringere Lärmwerte auftreten.

*Abbildung 4: Ausschnitt Lärmkarte B 64 Ost - $L_{DEN}$*

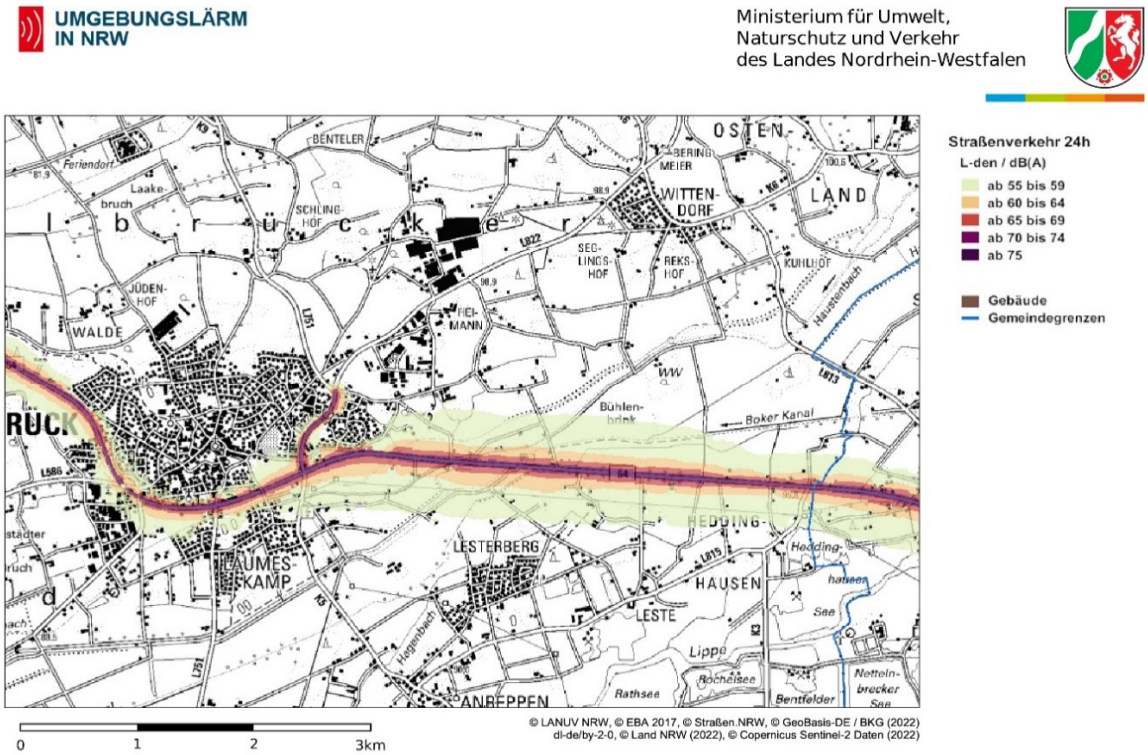
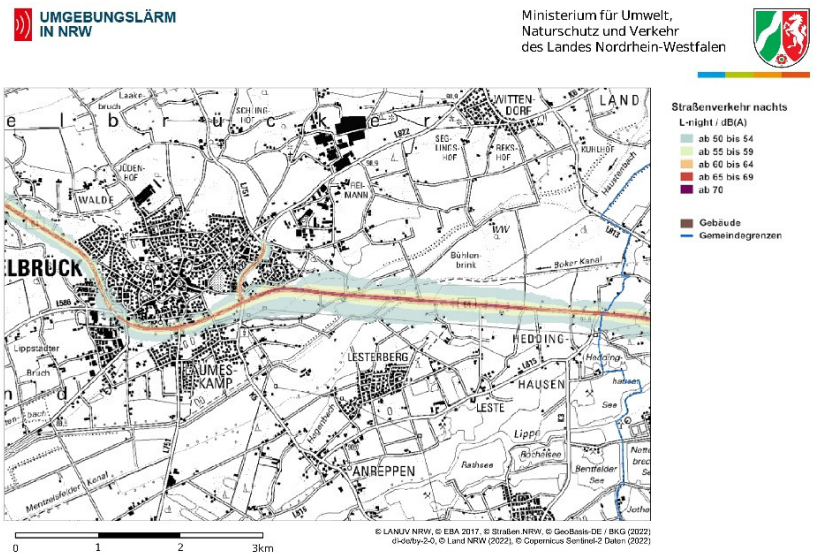
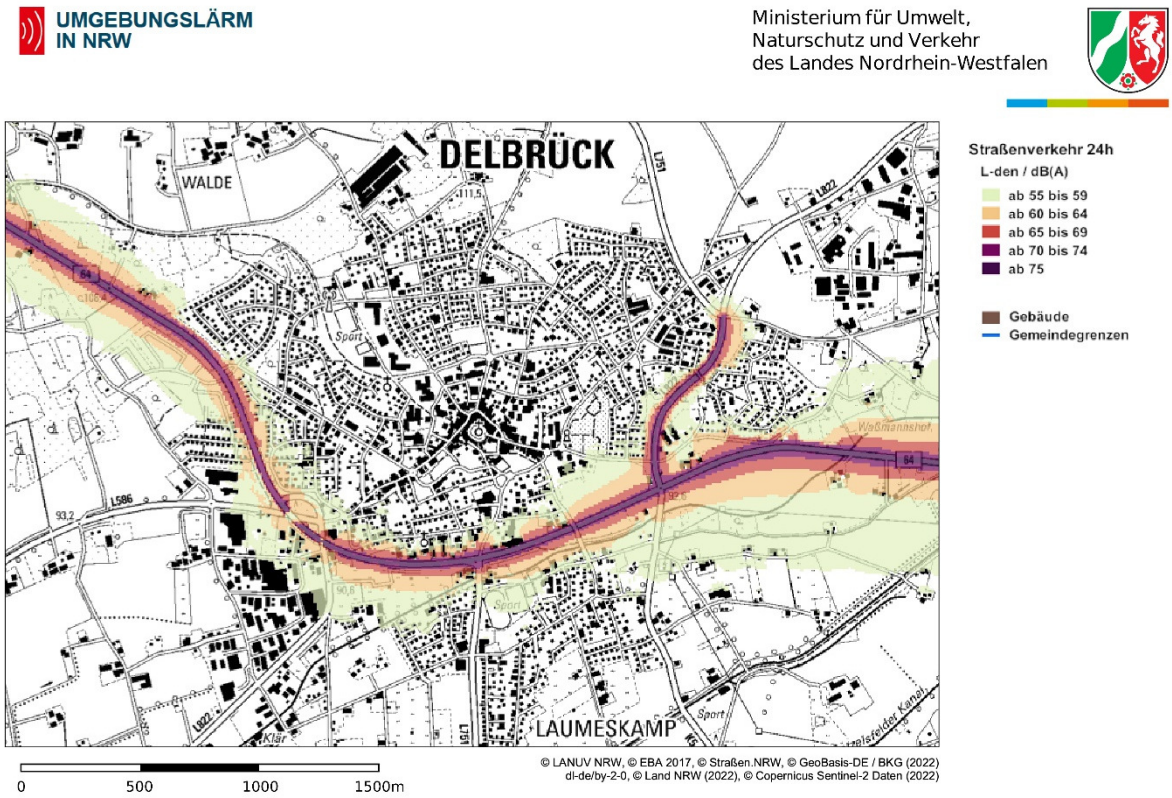



*Abbildung 5: Ausschnitt Lärmkarte B 64 Ost - $L_{NIGHT}$*



Deutlich anders stellt sich die Situation in Delbrück-Mitte dar (vgl. Abbildung 6 und Abbildung 7). Sowohl entlang der B 64, als auch entlang der Hövelhofer Straße befindet sich eine Vielzahl an Gebäuden. Diese tragen dazu bei, dass die Auswirkungen der Lärmbelastung schwanken. Hinzu kommt, dass im Bereich der Bundesstraße Lärmschutzwälle und Lärmschutzwände vorhanden sind, die zu einer Minimierung der Lärmausbreitung führen. Der Bereich ist entsprechend heterogen strukturiert und klare Muster zur Lärmausbreitung sind nicht zu erkennen. Ein weiterer Aspekt, der Auswirkung auf die Ausbreitung des Lärms entfaltet, ist die teilweise Reduzierung der Geschwindigkeit auf 70 km/h.

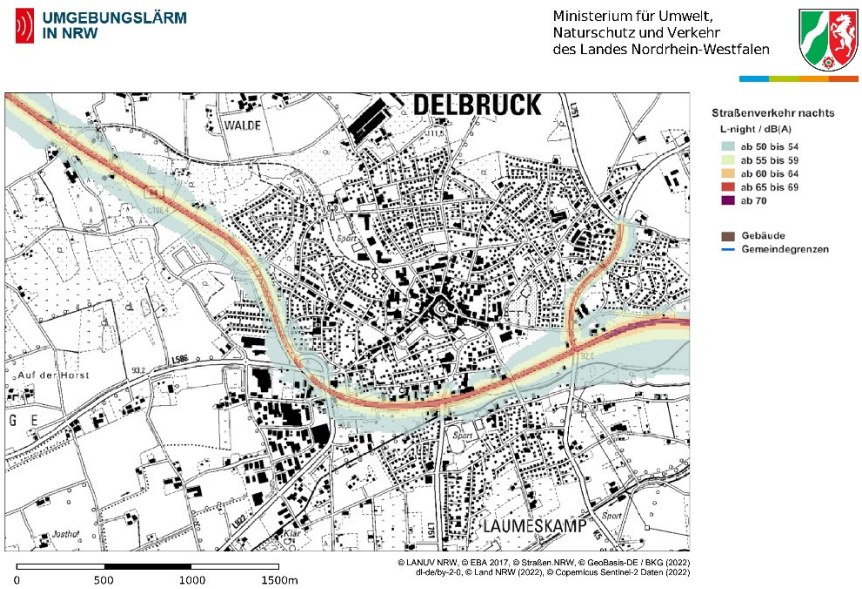
*Abbildung 6: Ausschnitt Lärmkarte B 64 Mitte - $L_{DEN}$*




Bei der Betrachtung der Lärmkarten entlang der B 64 und der Hövelhofer Straße kann zusammengefasst werden, dass die Ausbreitung des Lärms in den einzelnen Streckenabschnitten variiert. Im Bereich von Delbrück-Mitte sind die Einwirkungen auf und durch die vorhandene Bebauung deutlich größer, als in den Bereichen außerhalb der Ortslage. Auch die unterschiedlichen Geschwindigkeitsvorgaben für den Verkehr variieren deutlich und verändern die Lärmausbreitung nachhaltig.

Hinzu kommt, dass in den Lärmkarten die zuletzt umgesetzten Maßnahmen zur Minimierung der Lärmbelastung noch nicht berücksichtigt sind. So fehlt die Darstellung der bereits erstellten Lärmschutzwände entlang der B 64 im Bereich „Tegetfeld“ und „Weststadt“. Ebenso fehlt der Lärmschutzwall um das Baugebiet „Lerchenweg“, der die dortigen Bewohner vor Lärm schützt.

*Abbildung 7: Ausschnitt Lärmkarte B 64 Mitte - $L_{NIGHT}$*




## 3.2 Auswirkungen auf Menschen

Aufgrund der textlichen Erläuterung zu den Lärmkarten (vgl. Anlage 1) beträgt die geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Delbrück 1.412. Dabei liegen 879 Personen im Wertebereich zwischen 55 dB(a) und 59 dB(a), 380 zwischen 60 dB(a) und 64 dB(a), 106 zwischen 65 dB(a) und 69 dB(a) und 47 zwischen 70 dB(a) und 74 dB(a). Von einer Lärmbelastung über 74 dB(a) sind keine Personen in Delbrück betroffen. Bei den Nachtwerten sind bei Werten zwischen 50 dB(a) und 54 dB(a) 449 Personen betroffen, bei Werten zwischen 55 dB(a) und 59 dB(a) 126, zwischen 60 dB(a) und 64 dB(a) 55 und 3 Personen bei Werten zwischen 65 dB(a) und 69 dB(a). Ab einer Lärmbelastung von 70 dB(a) sind keine Personen betroffen.

Die Größe der lärmbelasteten Gebiete beträgt dabei ab 55 dB(a) 7,68 km², ab 65 dB(a) 1,56 km² und ab 75 dB(a) 0,29 km². Insgesamt sind bei den genannten Werten und der sich daraus ergebenden Flächengröße ab 55 dB(a) ca. 670 Wohnungen und ein Schulgebäude betroffen. Ab 65 dB(a) sind 72 Wohnungen betroffen und ab 75 dB(a) liegt keine Betroffenheit von Wohnungen, Schulgebäuden oder Krankenhausgebäuden mehr vor. Wobei letztere Kategorie in Delbrück nicht vorhanden ist, da es kein Krankenhaus gibt.

# 4. Beteiligungsverfahren

Über die Aufstellung und das geplante Beteiligungsverfahren des Lärmaktionsplans ist der Umwelt-, Bau- und Planungsausschuss der Stadt Delbrück zu informieren. Auch aufgrund der durch die Lärmaktionspläne möglicherweise entstehenden Auswirkungen hinsichtlich der entstehenden Bindungs- und Berücksichtigungswirkung, kostenintensiver Entscheidungen bei Einzelmaßnahmen oder planungsrechtlichen Entscheidungen im Rahmen der Bauleitplanung ist die Beteiligung und abschließend der politische Beschluss des Plans durch den Rat der Stadt Delbrück erforderlich. Deshalb ist am Ende des Beteiligungs- bzw. Aufstellungsverfahrens eine entsprechende Beschlussfassung erforderlich, bevor der Bericht fristgerecht weitergeleitet werden kann. Dabei handelt es sich aufgrund der fehlenden gesetzlich angeordneten Rechtsförmlichkeit nicht um einen Satzungsbeschluss. Vielmehr wird der Beschluss als einer Verwaltungsvorschrift ähnelnd angesehen.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wird in der Zeit vom 01.02.2024 bis 01.03.2024 öffentlich bekanntgemacht und der Öffentlichkeit die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben. Die Dauer beträgt vier Wochen, um eine angemessene Frist für eine Stellungnahme zu gewähren. Parallel erfolgen die Beteiligung der Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange, die ebenfalls eine Stellungnahme abgeben können. Allen Behörden und Trägern öffentlicher Belange wird die Möglichkeit eingeräumt, ihre Betroffenheit zu prüfen und sich zu den bisher vorliegenden Inhalten zu äußern. Ziel der Beteiligung ist es, die Planungen und Absichten der Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie die Anregungen und Hinweise der Öffentlichkeit zu erfahren.

*Abbildung 8: Ablaufschema der Beteiligung*

| | |
|---|---|
| 25.01.2024 | Beschluss zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans im Umwelt-, Bau- und Planungsausschuss der Stadt Delbrück |
| 01.02.2024 – 01.03.2024 | Frühzeitige Information der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange |
| 24.04.2024 | Beschluss zur Offenlage im Rat der Stadt Delbrück |
| 03.05.2024 – 03.06.2024 | Offenlage des Lärmaktionsplans für Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange |
| 04.07.2024 | Beschluss des Lärmaktionsplans im Rat der Stadt Delbrück |
| 18.07.2024 | Übermittlung des Lärmaktionsplans an Land bzw. Bund |

Auf der Grundlage der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit und der Behörden und Träger öffentlicher Belange wird im Anschluss der Lärmaktionsplan konkretisiert. Dazu werden alle Maßnahmen in den Plan aufgenommen, die dazu beitragen, dass sich die Lärmsituation verbessert und die vorhandenen, ruhigen Gebiete durch neue Planungen nicht durch Lärm belastet werden. Dieser abgestimmte Lärmaktionsplan wird anschließend der Politik in

Delbrück vorgelegt, um einen Beschluss für die abschließende Beteiligungsphase zu fassen. Anschließend erfolgt eine nochmalige einmonatige Offenlage des Lärmaktionsplans in der Zeit vom 03.05.2024 bis zum 03.06.2024. In dieser Zeit besteht wiederum für jeden die Möglichkeit, sich zu den geplanten Maßnahmen zu äußern. Dort geäußerte Bedenken und Hinweise werden anschließend abgewogen, um eine Entscheidung über den Umgang mit der Stellungnahme und eventuell eine Aufnahme in den Lärmaktionsplan vorzunehmen. Die letzte Entscheidung liegt beim Rat der Stadt Delbrück, der abschließend in der Sitzung des Rates am 04.07.2024 den Lärmaktionsplan beschließen wird. Damit erfolgt fristgerecht bis zum 18.07.2024 die Übermittlung an das Land bzw. den Bund.

# 5. Maßnahmen

Bezugnehmend auf die in Kapitel 3.1 vorgenommene Unterteilung der betroffenen Straßenabschnitte, wird auch bei der Maßnahmenbeschreibung die dortige Unterteilung aufgenommen, um eine zielgenaue Beschreibung zu gewährleisten. In Delbrück entstehen dadurch vier Abschnitte, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachten und mit Maßnahmen zu versehen sind bzw. wo auf bereits durchgeführte Maßnahmen hinzuweisen ist.

## 5.1 Maßnahmenbereich B 64 – West

Der erste Bereich umfasst die B 64 westlich von Delbrück-Mitte. Entlang der gesamten Strecke befinden sich Einzelhäuser und Gewerbebetriebe. Alle liegen im planungsrechtlichen Außenbereich nach § 35 BauGB. Betroffene Bebauungspläne sind nicht vorhanden.

*Abbildung 9: Übersichtsplan B 64 - West*

Als Maßnahmen in diesem Bereich kommen in erste Linie passive Schallschutzmaßnahmen in Betracht. Aktive Schallschutzmaßnahmen durch Lärmschutzwände oder -wälle können durch die vorhandene Bebauung nur schwerlich umgesetzt werden, da erforderliche Flächen

zwischen Lärmquelle und Bebauung nicht vorhanden sind. Auch die finanziellen Auswirkungen derartiger Maßnahmen dürften hoch sein. In Frage kommen deshalb vor allem zwei Maßnahmen. Zum einen sind die angrenzenden Häuser durch verbesserten passiven Schallschutz vor Immissionen zu schützen. Hier bieten sich umfangreiche Sanierungsmaßnahmen an, um die Lärmbelastung zu minimieren. Zum anderen könnte die Reduzierung der Geschwindigkeit auf der B 64 zu einer Verringerung der Lärmbelastung führen. Es gilt aber zu berücksichtigen, dass die B 64 eine leistungsfähige Verkehrsanbindung darstellt und auch darstellen soll. Inwieweit die Reduzierung der Geschwindigkeit ein probates Mittel für die Minderung der Lärmbelastung darstellt, wäre im Rahmen einer Abwägungsentscheidung durch den Straßenbaulastträger zu entscheiden.

Straßen.NRW hat darauf hingewiesen, dass bei zukünftig anstehenden Sanierungsmaßnahmen an der Fahrbahn und den vorhandenen Ingenieurbauwerken (Brückenübergänge, Lärmschutzwand) mögliche lärmmindernde Maßnahmen geprüft werden. Grundvoraussetzung für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmsanierung ist die Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung nach RLS 19 „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“.

Ein weiterer Aspekt könnten zukünftige technische Fortschritte sein. Dieses betrifft sowohl den Verkehr selber, als auch die Infrastrukturausstattung. Es bleibt abzuwarten, welche Verbesserungen in Zukunft technisch und finanziell realisierbar sind und zu einer Reduzierung der Lärmbelastung führen könnten.

Lärmmindernde Maßnahmen sind in diesem Bereich in den letzten Jahren nicht durchgeführt worden.

Aufgrund der schwierigen Prognose, welche Maßnahmen zukünftig zu einer Lärmminderung beitragen, kann die Anzahl der Personen, für die sich die Lärmbelastung in den nächsten Jahren reduzieren könnte, nicht beziffert werden.

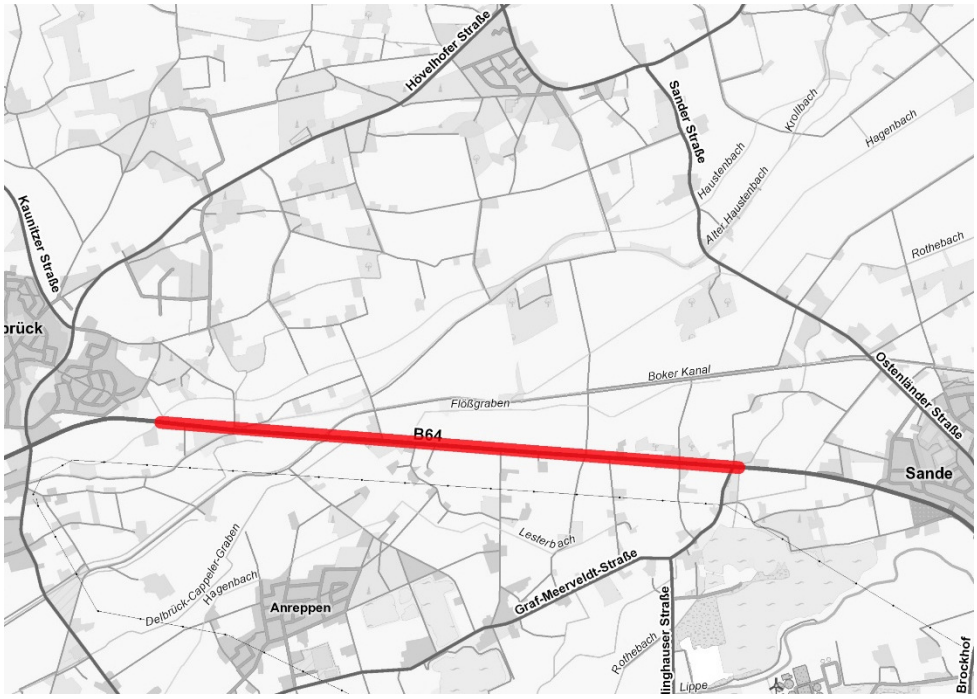
Eine Betrachtung dieses Streckenbereichs erfolgt, obwohl auf Hinweis von Straßen.NRW eine Betrachtung aufgrund der geringeren Verkehrsmenge als 3 Millionen Fahrzeugbewegungen pro Jahr nicht erforderlich wäre. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass in den kommenden Jahren ein Anstieg der Verkehrsbelastung erfolgt, womit eine Betrachtung erforderlich wäre. Deshalb erscheint eine Aufnahme bei der 4. Stufe des Lärmaktionsplans sinnvoll.

## 5.2 Maßnahmenbereich B 64 – Ost

Der zweite Bereich umfasst den Streckenabschnitt der B 64 von Delbrück Mitte bis zur Stadtgrenze nach Paderborn.

Als Maßnahmen in diesem Bereich kommen in erste Linie passive Schallschutzmaßnahmen in Betracht. Aktive Schallschutzmaßnahmen durch Lärmschutzwände oder -wälle können durch die vorhandene Bebauung nur schwerlich umgesetzt werden, da erforderliche Flächen zwischen Lärmquelle und Bebauung nicht vorhanden sind. Auch die finanziellen Auswirkungen derartiger Maßnahmen dürften hoch sein. In Frage kommen deshalb vor allem zwei Maßnahmen. Zum einen sind die angrenzenden Häuser durch verbesserten passiven Schallschutz vor Immissionen zu schützen. Hier bieten sich umfangreiche Sanierungsmaßnahmen an, um die Lärmbelastung zu minimieren. Zum anderen könnte die Reduzierung der Geschwindigkeit auf der B 64 zu einer Verringerung der Lärmbelastung führen. Es gilt aber zu berücksichtigen, dass die B 64 eine leistungsfähige Verkehrsanbindung darstellt und auch darstellen soll. Inwieweit die Reduzierung der Geschwindigkeit ein probates Mittel für die Minderung der Lärmbelastung darstellt, wäre im Rahmen einer Abwägungsentscheidung durch den Straßenbaulastträger zu entscheiden.

*Abbildung 10: Übersichtsplan B 64 - Ost*




Straßen.NRW hat darauf hingewiesen, dass bei zukünftig anstehenden Sanierungsmaßnahmen an der Fahrbahn und den vorhandenen Ingenieurbauwerken (Brückenübergänge, Lärmschutzwand) mögliche lärmmindernde Maßnahmen geprüft werden. Grundvoraussetzung für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmsanierung ist die Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung nach RLS 19 „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“.

Ein weiterer Aspekt könnten zukünftige technische Fortschritte sein. Dieses betrifft sowohl den Verkehr selber, als auch die Infrastrukturausstattung. Es bleibt abzuwarten, welche

Verbesserungen in Zukunft technisch und finanziell realisierbar sind und zu einer Reduzierung der Lärmbelastung führen könnten.

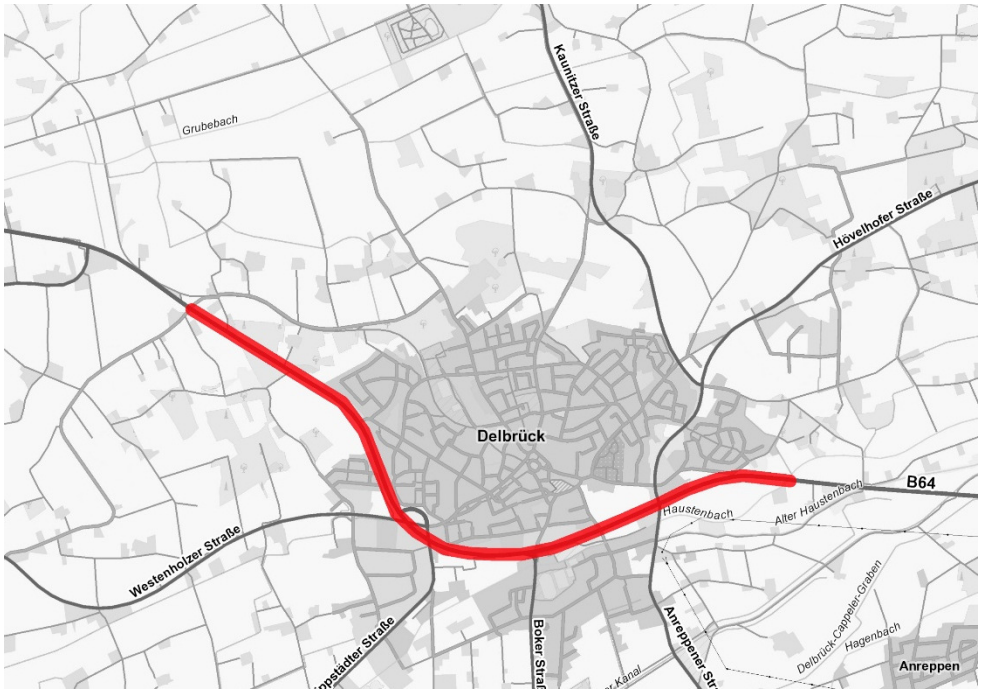
Lärmmindernde Maßnahmen sind in diesem Bereich in den letzten Jahren nicht durchgeführt worden.

Aufgrund der schwierigen Prognose, welche Maßnahmen zukünftig zu einer Lärmminderung beitragen, kann die Anzahl der Personen, für die sich die Lärmbelastung in den nächsten Jahren reduzieren könnte, nicht beziffert werden.

## 5.3 Maßnahmenbereich B 64 – Mitte

Der dritte Abschnitt umfasst den mittleren Bereich der B 64 in Delbrück-Mitte. Hier befinden sich einige Gebäude und entsprechend betroffene Menschen angrenzend an die Straßentrasse.

*Abbildung 11: Übersichtsplan B 64 - Mitte*




Quer durch Delbrück-Mitte verläuft die B 64 und unterteilt die Stadt in einen nördlichen und einen südlichen Siedlungsbereich. Am westlichen Beginn des mittleren Abschnitts befinden sich Einzelgebäude im Außenbereich. Dort sind bisher keine lärmmindernden Maßnahmen durchgeführt worden.

Daran anschließend beginnt die Siedlungsbebauung Delbrücks. Hierbei sind insbesondere die Bebauungspläne Nr. 22 „Tetbusch“, Nr. 88 „Weststadt“ und Nr. 102 „Lerchenweg“ betroffen. Alle drei Bebauungspläne wären ohne die Errichtung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht realisierbar gewesen bzw. hätten einen deutlich größeren Abstand zur Straßentrasse einhalten müssen. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen tragen dazu bei, dass in den Wohngebieten zwar hohe Werte erreicht werden, diese jedoch durch die vorhandenen aktiven Schallschutzmaßnahmen reduziert werden können. Im Bebauungsplan Nr. 102 sind

ergänzend Lärmpegelbereiche festgesetzt worden, die den Bauherren dort spezielle Anforderungen an die Gestaltung der Gebäude vorgeben.

Auf der nördlichen Seite der B 64 ist zwischen der Einmündung der Rietberger Straße und der Abfahrt zur Westenholzer Straße eine Lärmschutzwand durch den Straßenbaulastträger errichtet worden. Die Stadt Delbrück hat dabei mit der Bereitstellung von zusätzlichen Geldern erreicht, dass die erforderliche Höhe von 2,50 m um einen halben Meter auf insgesamt 3,00 m erhöht werden konnte. Damit ist auch in diesem Bereich ein aktiver Lärmschutz gegeben. Auch zwischen der Abfahrt zur Westenholzer Straße und dem Standort der Feuerwehr im Bereich der Südstraße ist eine Erhöhung der Lärmschutzwand von 1,00 m auf 3,00 m durch die Stadt Delbrück finanziert worden. Somit ist auch hier der aktive Lärmschutz gewährleistet. Von der Feuerwehr bis zur Boker Straße befindet sich keine Wohnbebauung, sodass dort auch keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt worden sind. Auf der gegenüberliegenden Seite befinden sich ebenfalls keine Wohnnutzungen, weshalb auch dort keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt worden sind.

Im weiteren Verlauf sind vor allem Gewerbebetriebe betroffen. Hier sind keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt worden. Erst ab dem Siedlungsbereich „Schlingfeld“ sind in dem gleichnamigen Bebauungsplan Nr. 53 Lärmschutzwälle festgesetzt und angelegt worden. Zusätzlich sind passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt, die bei einer Bebauung zu berücksichtigen sind.

Als Maßnahmen kommen in diesem Bereich, aufgrund der bereits durchgeführten aktiven Lärmschutzmaßnahmen, vor allem passive Schallschutzmaßnahmen in Frage. Die nicht geschützten Gebäude könnten durch verbesserten passiven Schallschutz vor Immissionen geschützt werden. Hier bieten sich umfangreiche Sanierungsmaßnahmen an, um die Belastung zu minimieren. Weitere Maßnahmen liegen hier in der Verantwortung des Straßenbaulastträgers, solange die Stadt Delbrück nicht eigene Projekte über die Bauleitplanung realisieren möchte, bei denen ein aktiver oder passiver Lärmschutz erforderlich wird.

Straßen.NRW hat darauf hingewiesen, dass bei zukünftig anstehenden Sanierungsmaßnahmen an der Fahrbahn und den vorhandenen Ingenieurbauwerken (Brückenübergänge, Lärmschutzwand) mögliche lärmmindernde Maßnahmen geprüft werden. Grundvoraussetzung für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmsanierung ist die Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung nach RLS 19 „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“.

Ein weiterer Aspekt könnten technische Fortschritte sein. Dieses betrifft sowohl den Verkehr selber, als auch die Infrastrukturausstattung. Es bleibt abzuwarten, welche Verbesserungen in Zukunft technisch und finanziell realisierbar sind und zu einer Reduzierung der Lärmbelastung führen könnten.

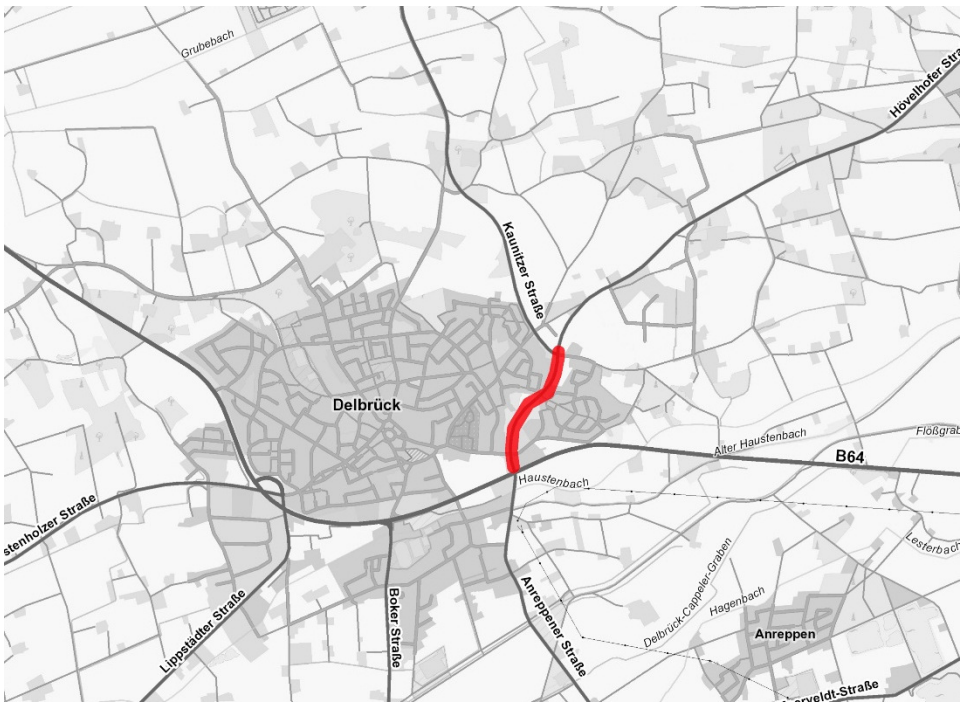
Aufgrund der schwierigen Prognose, welche Maßnahmen zukünftig zu einer Lärmminderung beitragen, kann die Anzahl der Personen, für die sich die Lärmbelastung in den nächsten Jahren reduzieren könnte, nicht beziffert werden.

## 5.4 Maßnahmenbereich L 822 – Hövelhofer Straße

Der vierte Abschnitt umfasst den Bereich der Hövelhofer Straße, der von der B 64 abzweigt und nördlich in Richtung Hövelhof verläuft. Dieser kurze Straßenabschnitt wird im Bereich der B 64 von gewerblichen Nutzungen geprägt. Hier sind keine aktiven oder passiven Schallschutzmaßnahmen erforderlich, da Wohnnutzungen nicht betroffen sind.

Ab dem Knotenpunkt mit der Oststraße bzw. dem Waßmannsweg ist bereits im Rahmen der dort geltenden Bebauungspläne aktiver Lärmschutz berücksichtigt worden. So legt der Bebauungsplan Nr. 26 „Stratmann“ einen Lärmschutzwall fest. Hinzu kommt eine große Grünfläche, die aufgrund des Abstandes zur Straßentrasse eine Vorsorgefunktion für Lärmschutz erfüllt. Der Bebauungsplan Nr. 53 „Schlingfeld“ legt entlang der Straße einen Lärmschutzwall fest und formuliert passive Schallschutzmaßnahmen, die bei einer Bebauung der Grundstücke zu berücksichtigen sind. Der Bebauungsplan Nr. 32 „Zollbrett I“ setzt öffentliche Flächen fest, die zu einem Abstand zwischen Wohnbebauung und der Straße führen und somit ebenfalls eine Vorsorgefunktion erfüllen.

*Abbildung 12: Übersichtsplan L 822 - Hövelhofer Straße*




Als Maßnahmen kommen in diesem Bereich, aufgrund der bereits durchgeführten aktiven Lärmschutzmaßnahmen, vor allem passive Schallschutzmaßnahmen in Frage. Die nicht geschützten Gebäude könnten durch verbesserten passiven Schallschutz vor Immissionen geschützt werden. Hier bieten sich umfangreiche Sanierungsmaßnahmen an, um die Belastung zu minimieren. Weitere Maßnahmen liegen hier in der Verantwortung des Straßenbaulastträgers, solange die Stadt Delbrück nicht eigene Projekte über die Bauleitplanung realisieren möchte, bei denen ein aktiver oder passiver Lärmschutz erforderlich wird.

Straßen.NRW hat darauf hingewiesen, dass bei zukünftig anstehenden Sanierungsmaßnahmen an der Fahrbahn und den vorhandenen Ingenieurbauwerken

(Brückenübergänge, Lärmschutzwand) mögliche lärmmindernde Maßnahmen geprüft werden. Grundvoraussetzung für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmsanierung ist die Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung nach RLS 19 „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“.

Ein weiterer Aspekt könnten technische Fortschritte sein. Dieses betrifft sowohl den Verkehr selber, als auch die Infrastrukturausstattung. Es bleibt abzuwarten, welche Verbesserungen in Zukunft technisch und finanziell realisierbar sind und zu einer Reduzierung der Lärmbelastung führen könnten.

Aufgrund der schwierigen Prognose, welche Maßnahmen zukünftig zu einer Lärmminderung beitragen, kann die Anzahl der Personen, für die sich die Lärmbelastung in den nächsten Jahren reduzieren könnte, nicht beziffert werden.

# 6. Zukünftige Überprüfung

Im Jahr 2027 wird eine neue Lärmkartierung durch das Land NRW erstellt. Diese Lärmkartierung wiederum bildet die Grundlage der Lärmaktionsplanung, die bis zum 18. Juli 2029 abgeschlossen sein muss. Auf der Grundlage der vorliegenden Lärmaktionsplanung der Stadt Delbrück wird eine Überprüfung erfolgen. Eine Neuaufstellung ist nicht zwingend erforderlich.

Der Lärmaktionsplan muss bereits Angaben für die Überprüfung enthalten, nach denen seine Durchführung und die Ergebnisse zu bewerten sind. Danach ist sowohl auf das Verfahren der Aufstellung des Lärmaktionsplans als auch insbesondere auf die Umsetzung von Maßnahmen und die erzielten Lärmminderungen abzuheben.

Die Überprüfung sollte mindestens folgende Punkte umfassen:

- Entwicklungen der Zahl lärmbelasteter Menschen, Wohnungen, Schulen und Flächen (Überprüfung der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans),
- Relevante Änderungen der Lärmsituation (z.B. zusätzliche kartierte Strecken, Verkehrsstärken, LKW-Anteile, Geschwindigkeitsregelungen, aktive Lärmschutzmaßnahmen, andere Lärmquellen, Änderungen des Berechnungsverfahrens durch CNOSSOS-EU),
- Änderungen in der Bewertung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen,
- Analyse zum Stand der Umsetzung von Maßnahmen,
- Analyse der Situation im Hinblick auf weitergehende Maßnahmen,
- Berücksichtigung planungsrechtlicher Festsetzungen in anderen Planungen, z. B. zum Schutz ruhiger Gebiete,
- Überprüfung und Fortschreibung langfristiger Strategien.

Darüber hinaus sollten für eine Optimierung der Lärmaktionsplanung nachstehende Punkte geprüft und ggf. verbessert werden:

- Mitwirkung der Öffentlichkeit (Erfolgte diese in der vorangegangenen Stufe ausreichend rechtzeitig und effektiv?)
- Verwaltungsinterne und gemeindeinterne Abstimmung (bspw. ausreichende Koordination und Kooperation)
- Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und anderer Stellen (Wurden die erforderlichen Stellungnahmen zugeleitet, einbezogen und sind diese in die Abwägung eingeflossen?)
- Zeitplanung (Erfolgten die wesentlichen Schritte zur Aufstellung des Aktionsplans rechtzeitig, mit angemessenen Fristen und entsprechend der rechtlichen Vorgaben?)

# 7. Fazit

Aufgrund der bisher nicht erfolgten Erstellung von Lärmaktionsplänen im Rahmen der ersten, zweiten und dritten Runde der Lärmaktionsplanung, stellt die hiermit vorgelegte Lärmaktionsplanung der vierten Runde eine hervorragende Übersicht über die Lärmsituation im Stadtgebiet Delbrück dar. Aus den Lärmkarten können die betroffenen Flächen, die ermittelte Lärmbelastung und die Anzahl der von der Lärmbelastung betroffenen Einwohner entnommen werden. Die Lärmkarten stellen somit eine gute Grundlage für die Erarbeitung und Umsetzung von Lärmminderungsmaßnahmen dar.

Mit den formulierten Maßnahmen in den einzelnen Maßnahmenbereichen steht eine Basis für die nächsten fünf Jahre zur Verfügung, in der die aufgezeigten Minderungsmaßnahmen geprüft und, falls erforderlich, abgearbeitet werden können. Dabei stehen neben baulichen Maßnahmen besonders die Kommunikation mit den entsprechenden Behörden, aber auch mit den betroffenen Menschen im Fokus, um die Lärmbelastung zu verdeutlichen und für wirksame Maßnahmen zu sensibilisieren. Mit der Lärmaktionsplanung der fünften Runde können die gesetzten Ziele betrachtet werden und Erfolge bzw. noch offene Punkte identifiziert und optimiert werden.

## Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt

# Delbrück

Gemeindekennzahl: **05774020**
Kennung der Behörde für die Lärmkartierung: **DE_NW_05774020**

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

## Zuständige Behörde für die Lärmkartierung nach §47e BImSchG

Auskunft zur Lärmkartierung erteilt:

Stadt Delbrück
Lange Str. 41
33129 Delbrück

Telefon: 05250 9960
E-Mail: info@stadt-delbrueck.de
www.stadt-delbrueck.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

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 4 (2022) 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 lärmbelsteten Personen** in der Stadt Delbrück:

| **LDEN** dB(A): | ab 55 bis 59 | ab 60 bis 64 | ab 65 bis 69 | ab 70 bis 74 | ab 75 |
|---|---|---|---|---|---|
| | 879 | 380 | 106 | 47 | 0 |

| **LNight** dB(A): | ab 50 bis 54 | ab 55 bis 59 | ab 60 bis 64 | ab 65 bis 69 | ab 70 |
|---|---|---|---|---|---|
| | 449 | 126 | 55 | 3 | 0 |

**Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete** in der Stadt Delbrück:

| **LDEN** dB(A): | ab 55 | ab 65 | ab 75 |
|---|---|---|---|
| Größe in km2 | 7,68 | 1,56 | 0,29 |

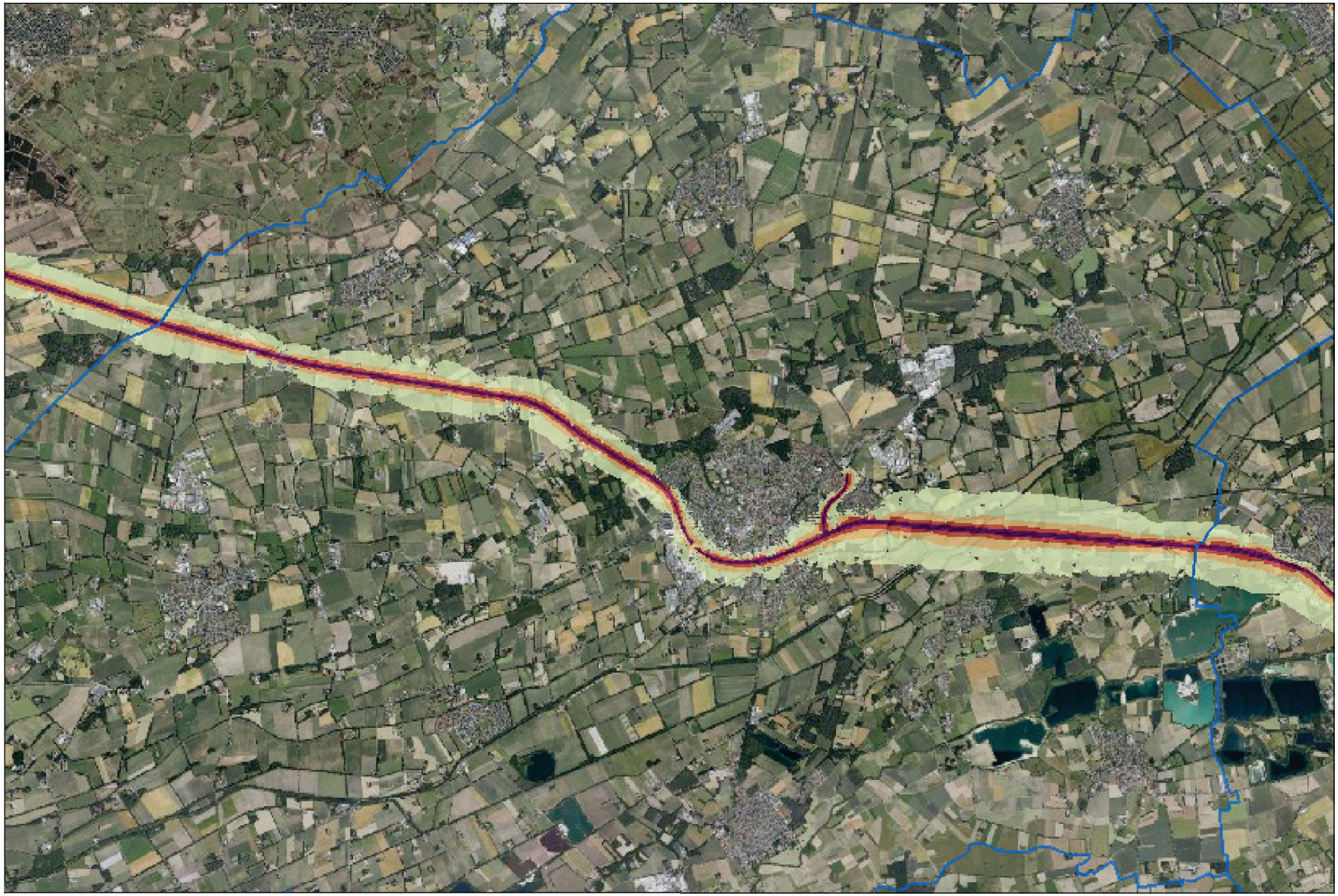
**Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude** in der Stadt Delbrück:

| **LDEN** dB(A): | ab 55 | ab 65 | ab 75 |
|---|---|---|---|
| Wohnungen | 670 | 72 | 0 |
| Schulgebäude | 1 | 0 | 0 |
| Krankenhausgebäude | 0 | 0 | 0 |

Anlage 2

UMGEBUNGSLÄRM
IN NRW

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



**Straßenverkehr 24h**

L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

- Gebäude
- Gemeindegrenzen

0 2 4 6km

© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)
dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)

Anlage 3

UMGEBUNGSLÄRM
IN NRW

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

**Straßenverkehr 24h**

L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

- Gebäude
- Gemeindegrenzen

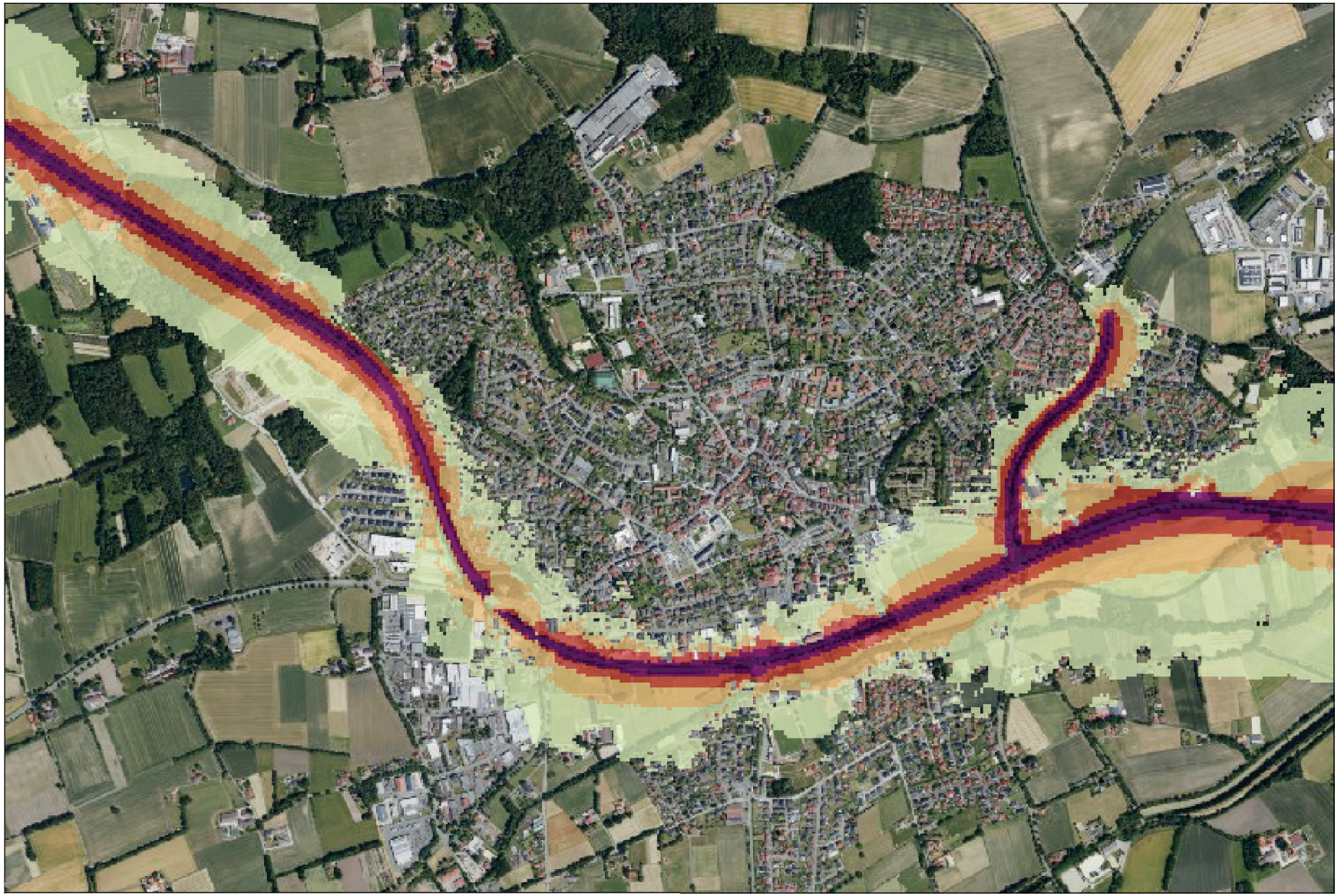
0 1 2 3km

© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)
dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)

Anlage 4

UMGEBUNGSLÄRM
IN NRW

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



**Straßenverkehr 24h**

L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

- Gebäude
- Gemeindegrenzen

0 500 1000 1500m

© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)
dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)

Anlage 5

UMGEBUNGSLÄRM
IN NRW

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Straßenverkehr 24h

L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

- Gebäude
- Gemeindegrenzen

0 1 2 3km

© LANUV NRW, © EBA 2017, © Straßen.NRW, © GeoBasis-DE / BKG (2022)
dl-de/by-2-0, © Land NRW (2022), © Copernicus Sentinel-2 Daten (2022)