

Stadt Dülmen

Lärmaktionsplan - Runde 4

Entwurf

Aufstellende Behörde:

Stadt Dülmen
Stabsstellenleitung Umwelt- und Klimaschutz
Heinrich-Leggewie-Straße 13
48249 Dülmen

Bearbeitet durch:



RP Schalltechnik

Molnseten 3

Telefon 05 41 / 150 55 71

E-Mail: info@rp-schalltechnik.de

49086 Osnabrück

Telefax 05 41 / 150 55 72

Internet: www.rp-schalltechnik.de

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Ralf Pröpper

Inhaltsverzeichnis:	Seite
1 Einleitung.....	1
2 Grundlagen	3
2.1 Zuständige Behörden	3
2.2 Beschreibung der Umgebung.....	3
2.3 Eingangsdaten der Hauptverkehrsstraßen.....	4
2.4 Eingangsdaten der Lärmkartierung Schiene	4
3 Rechtliche Einordnung.....	5
3.1 Hintergrund.....	5
3.2 Geltende Grenzwerte.....	7
4 Ergebnisse der Lärmkartierung	9
4.1 Hauptverkehrsstraßen	9
4.2 Hauptschienenstrecken.....	12
5 Bewertung der Lärmsituation Straße	15
6 Ruhige Gebiete.....	17
7 Mitwirkung der Öffentlichkeit	18
7.1 Vorgehen.....	18
7.2 Frühzeitige Beteiligung (Ergebnisse der Lärmkartierung).....	18
7.3 Beteiligung zum Entwurf des LAP.....	19
8 Berücksichtigung vorhandener Planungen	20
9 Lärmerzeugende Faktoren im Straßenverkehr.....	22
9.1 Verkehrsmenge und Zusammensetzung.....	22
9.2 Fahrgeschwindigkeiten	23
9.3 Fahrbahnbelag.....	24
9.4 Straßenraumgestaltungen	25
10 Allgemeine Maßnahmen zur Geräuschkinderung an Straßen	26
11 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	27
12 Kurzfristige Maßnahmen zur Lärminderung.....	28
13 Langfristige Strategie	29
14 Geschätzte Anzahl der Personen, die durch die Maßnahmen entlastet werden	29
15 Finanzielle Auswirkungen des Lärmaktionsplanes.....	30
16 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes	30
17 Inkrafttreten des Lärmaktionsplanes.....	30

Anlage 1: Bericht der Lärmkartierung für die Stadt Dülmen (Straßenverkehr 2022)

Anlage 2: Lärmkarte Straßenverkehr L_{den} (A 43, B 474, L 551 und L 580)

Anlage 3: Lärmkarten Straßenverkehr L_{night} (A 43, B 474, L 551 und L 580)

Anlage 4: Lärmkarten Schienenverkehr L_{den}

Anlage 5: Lärmkarten Schienenverkehr L_{night}

Anlage 6: Zusammenstellung der Eingaben aus der Bürgerschaft (Beteiligungsphase 1 - Lärmkartierung)

1 Einleitung

Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie RL 2002/49 hat die Europäische Union eine Richtlinie zur Reduktion von Schallimmissionen verabschiedet. Ähnlich wie das Bundes-Immissionsschutzgesetz zielt die Richtlinie darauf ab, schädliche Umwelteinwirkungen durch Umgebungslärm zu vermeiden und zu vermindern. Damit werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, für bestimmte Gebiete und Schallquellen in einem vorgegebenen Zeitrahmen

- strategische **Lärmkarten zu erstellen**,
- die **Öffentlichkeit** über die Schallbelastungen und die damit verbundenen Wirkungen zu **informieren**,
- **Aktionspläne mit Lärmschutzmaßnahmen aufzustellen**, wenn bestimmte, von den einzelnen Mitgliedstaaten in eigener Verantwortung festgelegte Kriterien zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen oder zum Schutz und Erhalt ruhiger Gebiete nicht erfüllt sind, und
- die **EU-Kommission** über die Schallbelastung, die Betroffenheit der Bevölkerung und die getroffenen Maßnahmen in ihrem Hoheitsgebiet zu **informieren**.

Die Kommunen werden in der Richtlinie verpflichtet, die Lärmaktionspläne alle fünf Jahre zu überprüfen bzw. fortzuschreiben. Derzeit wird die vierte Runde bearbeitet, die bis spätestens 18. Juli 2024 abgeschlossen sein muss. Nach diesem Zeitpunkt sind bestehende Lärmaktionspläne nach § 47d Absatz 5 BImSchG grundsätzlich bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation zu überprüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten. Spätestens auf Basis der Lärmkartierung 2027 fällt die nächste Überprüfung bis 18. Juli 2029 an.¹

Das nachfolgende Ablaufschema zeigt die empfohlenen Schritte bei der Aufstellung oder Überprüfung von Lärmaktionsplänen.²

	<u>erledigt?</u>
1. Veröffentlichung der Lärmkarten	✓
2. Frühzeitige Mitwirkung der Öffentlichkeit mit eigener Bekanntmachung (Phase 1 der Beteiligung)	✓
3. Überprüfung und Überarbeitung des letzten LAP oder erstmalige Erstellung des LAP	✓
4. Ortsübliche Bekanntmachung, Auslegung, Beteiligung von TÖB und anderen Behörden, Gelegenheit zur Mitwirkung der Öffentlichkeit (Phase 2 der Beteiligung)	
5. Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung (Abwägung)	
6. Inkrafttreten des LAP z.B. durch Ratsbeschluss / Gemeindevertretung	
7. Berichterstattung über das Land an die EU	

In Bearbeitungsteil 1 sind auch in Runde 4 zunächst nach § 47c BImSchG **strategische Lärmkarten** anzufertigen. Zusätzlich werden auch **statistische Daten** zur Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen in der jeweiligen Kommune aufbereitet. Das gilt für den Straßen- und Schienenverkehr ab einer bestimmten Belastung.

¹ Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (19.09.2022)

² Ebenda, Kapitel 5.1

Strategische Lärmkarten

Die 34. BImSchV (Lärmkartierungsverordnung) legt das Verfahren fest, wie Lärmkarten zu erstellen sind und an die EU weitergeleitet werden. Gleichzeitig fordert die Verordnung, dass die Lärmkarten zur Unterrichtung der Öffentlichkeit in verständlicher Darstellung und leicht zugänglichen Formaten zu verbreiten sind. Aus diesem Grund werden die Lärmkarten des Straßenverkehrs der Öffentlichkeit und den Kommunen vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) über das Internet zur Verfügung gestellt. Die Bearbeitung des Schieneverkehrs inkl. der Erstellung der Lärmkarten hat das Eisenbahnbundesamt übernommen. Zum Abruf der Berechnungsergebnisse steht dort ebenfalls ein Internetportal zu Verfügung (<https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de>) .

Statistische Daten

Mit der "Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)" ist die Zahl der lärmbelasteten Menschen sowie die lärmbelasteten Flächen und die Zahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser ermittelt worden, die zu den Lärmkarten abzugeben sind.

Dazu werden Statistiken ermittelt, die sich auf das von den Hauptverkehrsstraßen belastete Gebiet der jeweiligen Kommune beziehen. Die darin angegebenen Daten stellen alle fünf Jahre eine erneute Bestandsaufnahme der Lärmbelastung der Anwohner³ an Hauptverkehrsstraßen dar.

Die hier vorgestellte Untersuchung zeigt und bewertet die Ergebnisse der vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW unter <https://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de/> veröffentlichten Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen und der statistischen Daten.

Auf der Basis der Karten und statistischen Daten sollen Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation erarbeitet werden, wenn bestimmte Schallbelastungen ermittelt wurden (§ 47d BImSchG). Für die Ermittlung von Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation an Hauptverkehrsstraßen ist die Kommune zuständig, für die Maßnahmen an den Hauptschiene Strecken des Bundes das Eisenbahnbundesamt.

³ Im Bericht wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit ausschließlich das generische Maskulinum verwendet. Es bezieht sich auf Personen jedwedem Geschlechts.

2 Grundlagen

2.1 Zuständige Behörden

In Nordrhein-Westfalen ist das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) für die Lärmkartierung von Hauptverkehrsstraßen zuständig.

Zur Unterstützung der Stadt betreibt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW eine Lärmdatenbank. Hier werden die landesweit verfügbaren Geometrie- und Verkehrsdaten für die Lärmkartierung gespeichert und für den Abruf über das Internet bereitgestellt.

Auch die Ergebnisdaten werden dort gespeichert und können von den Bürgern über das Internet abgerufen werden.

Für die Lärmaktionsplanung inklusive der Interpretation der Ergebnisse ist die Stadt Dülmen zuständig.

Stadt Dülmen
Stabsstellenleitung Umwelt- und Klimaschutz
Heinrich-Leggewie-Straße 13
48249 Dülmen

Telefon: 02594 – 12 - 0
Fax: 02594 – 12- 199
Homepage: www.duelmen.de
eMail: stadt@duelmen.de

Gemeindekennzahl: 05 5 58 016

2.2 Beschreibung der Umgebung

Dülmen liegt in Nordrhein-Westfalen zwischen Münster und dem Ruhrgebiet und gehört zum Kreis Coesfeld. Die Stadt befindet sich im zentralen Münsterland mit der Stadt Münster im Nordosten, den Borkenbergen im Süden und der Hohen Mark im Südwesten. Der Kreis Recklinghausen beginnt an der südwestlichen Stadtgrenze bei Hausdülmen.

Die Stadt Dülmen gliedert sich in Dülmen Mitte und in die sechs Ortsteile Rorup, Buldern, Hiddingsel, Hausdülmen, Kirchspiel und Merfeld.

Am 31. Dezember 2022 lebten in Dülmen auf einer Fläche von fast 185 Quadratkilometern ca. 47.500 Einwohner.

2.3 Eingangsdaten der Hauptverkehrsstraßen

Für die Berechnung der Lärmkarten auf der Basis der 34. BImSchV wurden von der zuständigen Stelle nur die Hauptverkehrsstraßen (HVS) ausgewertet. Zu den HVS zählen nach Definition des §47b (BImSchG) die Autobahnen sowie die Bundes- und Landstraßen. Auf einer HVS muss laut Definition auch in der vierten Runde eine Verkehrsbelastung von mindestens 3 Mio. Kfz pro Jahr vorherrschen, damit sie bei der Lärmkartierung berücksichtigt wird. Für die Berechnungen wurden die Verkehrsmengen aus 2015 für das Jahr 2019 hochgerechnet. In Dülmen sind als HVS folgende Straßen berücksichtigt worden:

Tabelle 1: Verwendete Verkehrsbelastungen (2019)

Schallquelle	Ø Belastung [Mio. Kfz/Jahr]*	Ø Belastung [Kfz/Tag]**
A 43 (AS Lavesum bis AS Dülmen)	16,5	45.300
A 43 (AS Dülmen bis AS Dülmen-Nord)	19,6	53.700
A 43 (AS Dülmen-Nord bis AS Nottuln)	20,0	54.800
B 474 (Nördliche Stadtgrenze bis L 600 Roruper Straße)	7,2	19.800
B 474 (L 600 Roruper Straße bis AS Dülmen)	6,2	16.900
B 474 (AS Dülmen bis AS L 551 Münsterstraße)	5,6	15.300
B 474 (AS L 551 Münsterstraße bis K 27 Ostdamm)	3,5	9.700
B 474 (K 27 Ostdamm bis K 28 Dernekamp)	3,3	9.100
L 551 (Quarzwerkstraße bis K 47 Borkenbergstraße)	3,1	8.400
L 551 (K 47 Borkenbergstraße bis K 17 Mühlenweg)	3,5	9.500
L 551 (K 17 Mühlenweg bis K 59 Ostlandwehr)	4,4	12.200
L 551 (K 59 Ostlandwehr bis AS B 474)	4,9	13.500
L 551 (AS B 474 bis K 11 Nottulner Straße)	3,3	9.000
L 580 (L 551 Münsterstraße bis K 59 Nordlandwehr)	4,0	11.000

* Kfz/Jahr = Kfz/Tag x 365 Tage, gerundet

** auf die nächste Hunderterstelle gerundet

2.4 Eingangsdaten der Lärmkartierung Schiene

Zur Ermittlung der Schallauswirkungen, die durch bundeseigene Schienenstrecken erzeugt werden, hat das Eisenbahnbundesamt (EBA) vom Bund den Auftrag erhalten, schalltechnische Berechnungen durchzuführen und die Ergebnisse in Form von Isophonenkarten und Tabellen für jede betroffene Kommune zu veröffentlichen. Dabei werden für die Lärmaktionsplanung vom Eisenbahnbundesamt nur die Haupt-schienenstrecken untersucht, auf denen mehr als 30.000 Zügebewegungen pro Jahr stattfinden.

Dabei sind die in Tabelle 2 aufgeführten Belastungsdaten der Strecke Münster-Gelsenkirchen berücksichtigt worden.

Tabelle 2: Basisdaten Schienenverkehr

Unique-Rail-ID	DE-q_rl 002640			
	Tag (day)	Abend (evening)	Nacht (night)	Summe
Fernverkehr	14.908	4.323	1.266	20.497
Regionalverkehr	25.811	8.379	6.012	40.202
Güterverkehr	4.217	1.735	6.844	12.796
Sonstiger Verkehr	22	3	3	28
Summe	44.958	14.440	14.125	73.523

3 Rechtliche Einordnung

3.1 Hintergrund

Mit der Richtlinie 2002/49/EG⁴ des europäischen Parlaments (Umgebungslärmrichtlinie) hat die Europäische Gemeinschaft ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung des Umgebungslärms erarbeitet. Als Ziel sind dort die 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.⁵ 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 EU-Umgebungslärmrichtlinie ist durch Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes⁶ 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 die Paragraphen 47 a bis f ein. In der Lärmschutzpraxis werden die Begriffe Lärminderungsplanung und Lärmaktionsplanung häufig gleichbedeutend verwendet.

In der aktuellen Runde 4 der Lärmaktionsplanung sind die Berechnungs- und Bewertungsmethoden geändert worden. Die Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm BUB⁷ und BEB⁸ sind für die Runden 1 bis 3 als vorläufige Fassungen verwendet worden.

Seit 2021 gelten die endgültigen Fassungen, die erstmals in Runde 4 angewendet werden und als gemeinsame Berechnungsmethode für alle EU-Staaten als CNOSSOS-DE zusammengefasst wurden.

Die anonymisierten Einwohnerdaten stammen von den Einwohnermeldeämtern.

⁴ 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.

⁵ Begriffsbestimmung entsprechend Art. 3 a Richtlinie 2002/49/EG bzw. § 47 b Ziff. 1 BImSchG

⁶ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG)

⁷ BUB: Berechnungsmethode für Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenweg, Industrie und Gewerbe)

⁸ BEB: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm

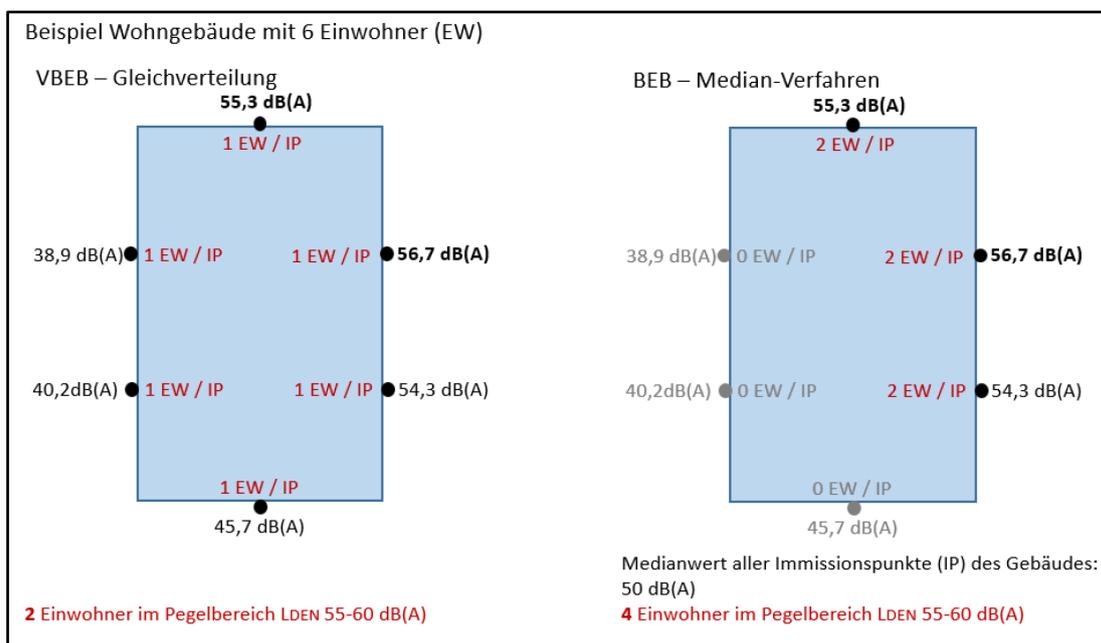
Wesentliche Änderungen bei der BUB (Eingangsdaten)

- Zuschläge für Kreisverkehre und Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen
- Detaillierte Aufteilung der Lkw-Anteile in leichte und schwere Lkw
- Detailliertere Korrekturfaktoren für Straßenbeläge

Wesentliche Änderungen bei der BEB (Auswertung der betroffenen Anwohner)

- Es wird nur noch die lauteste Hälfte der Fassadenpunkte eines Gebäudes bei der Ermittlung der betroffenen Anwohner herangezogen (Medianwert) (vgl. Bild 1)

Abbildung 1: Gegenüberstellung VBEB (Runden 1-3) und BEB (Runde 4)⁹



Auswirkungen:

Ein Vergleich der Lärmkarten aus Runde 3 mit Runde 4 ist aufgrund der oben benannten Änderungen nicht oder kaum möglich. Die Anzahl der Betroffenen in Runde 4 fällt größer aus als in Runde 3.

In der statistischen Auswertung werden neue gesundheitliche Auswirkungen erfasst. Dazu gehören die Angaben der

- Stark belastigten Personen,
- Stark schlafgestörten Personen und
- Personen mit ischämischen Herzkrankheiten (Sauerstoff-Unterversorgung des Herzens).

⁹ Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz
FAQ zur EU-Umgebungslärmkartierung 2022 in Niedersachsen, V 4.1

3.2 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 Umwelt, Naturschutz und Verkehr empfiehlt daher den Kommunen, ihre Entscheidung über die Notwendigkeit der Diskussion von Maßnahmen innerhalb eines 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.¹⁰ Die Grenz- und Richtwerte, die für Planungen nach deutschem Recht gelten, können für eine Bewertung der Lärmsituation nur zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten 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_rT (Tag) und L_rN (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 Tabelle 3 zeigt die nationalen Grenz- und Richtwerte.

¹⁰ RdErl. d. Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1

Tabelle 3: Übersicht der nationalen Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ²⁴	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ²⁵ sowie an Schienenwegen des Bundes ²⁶	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen ²⁷	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen ²⁸
	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (für Krankenhäuser)
Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA)	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbanes Gebiet	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/50

²⁴ Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

²⁵ Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1201 und 12 Titel 891 05 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

²⁶ Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1202 Titel 891 05

²⁷ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

²⁸ Die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) konkretisiert für die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtenden IE-Anlagen in Ballungsräumen die in der Nachbarschaft maximal zulässige Höhe der Geräuscheinwirkung.

4 Ergebnisse der Lärmkartierung

4.1 Hauptverkehrsstraßen

Die Lärmkarten wurden vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr im Internet unter <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/> veröffentlicht. Das gilt ebenso für die nachfolgenden statistischen Daten der Stadt Dülmen. Der rot umrandete Bereich zeigt die Überschreitungen der Auslöswerte für L_{den} und L_{night} entsprechend Kapitel 3.2.

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

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Dülmen:

LDEN dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	2453	1017	775	615	3
LNight dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	1457	939	643	11	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Dülmen:

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	37,96	9,79	1,76

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

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	2313	661	0
Schulgebäude	5	1	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Gesundheitliche Auswirkungen:

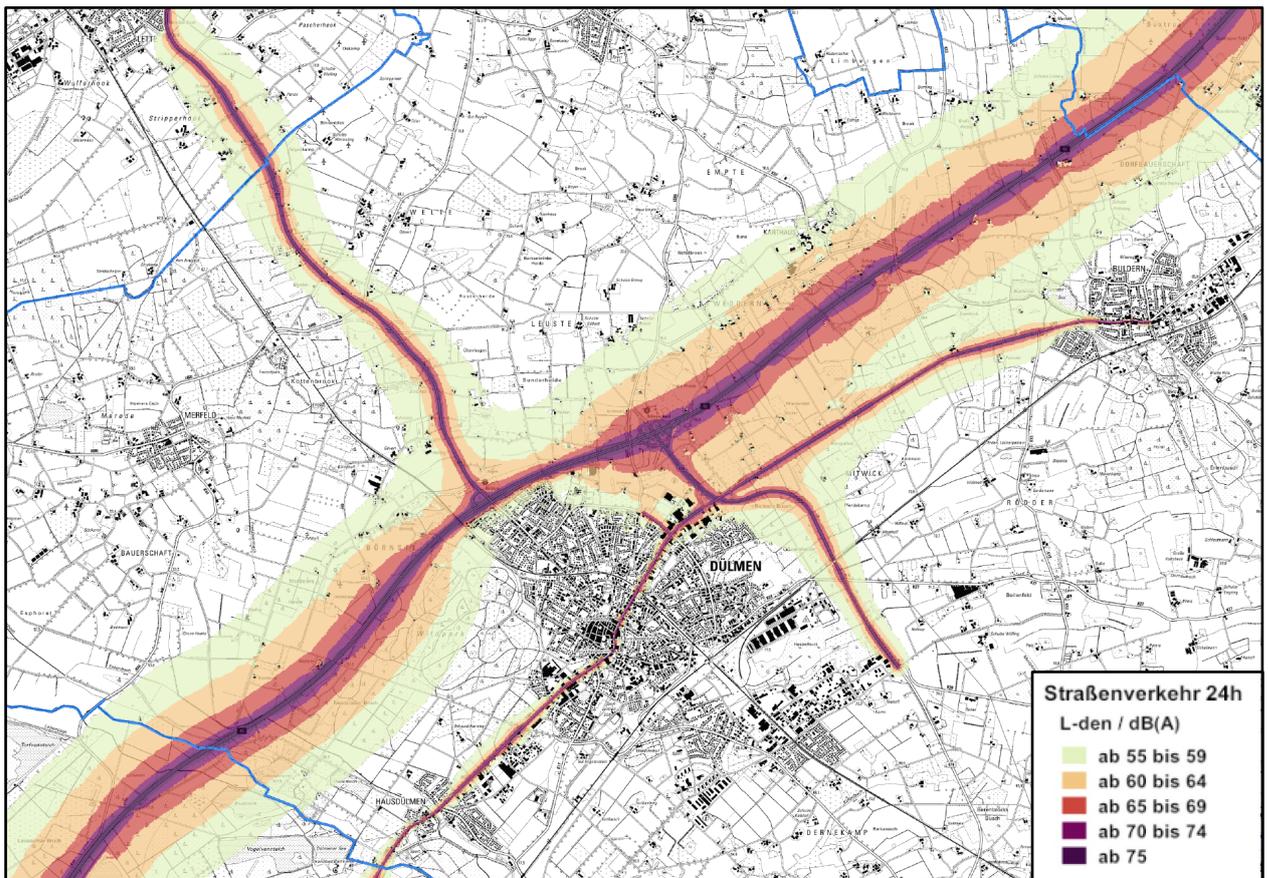
Anzahl Fälle starker Belästigung: 680

Anzahl Fälle starker Schlafstörung: 205

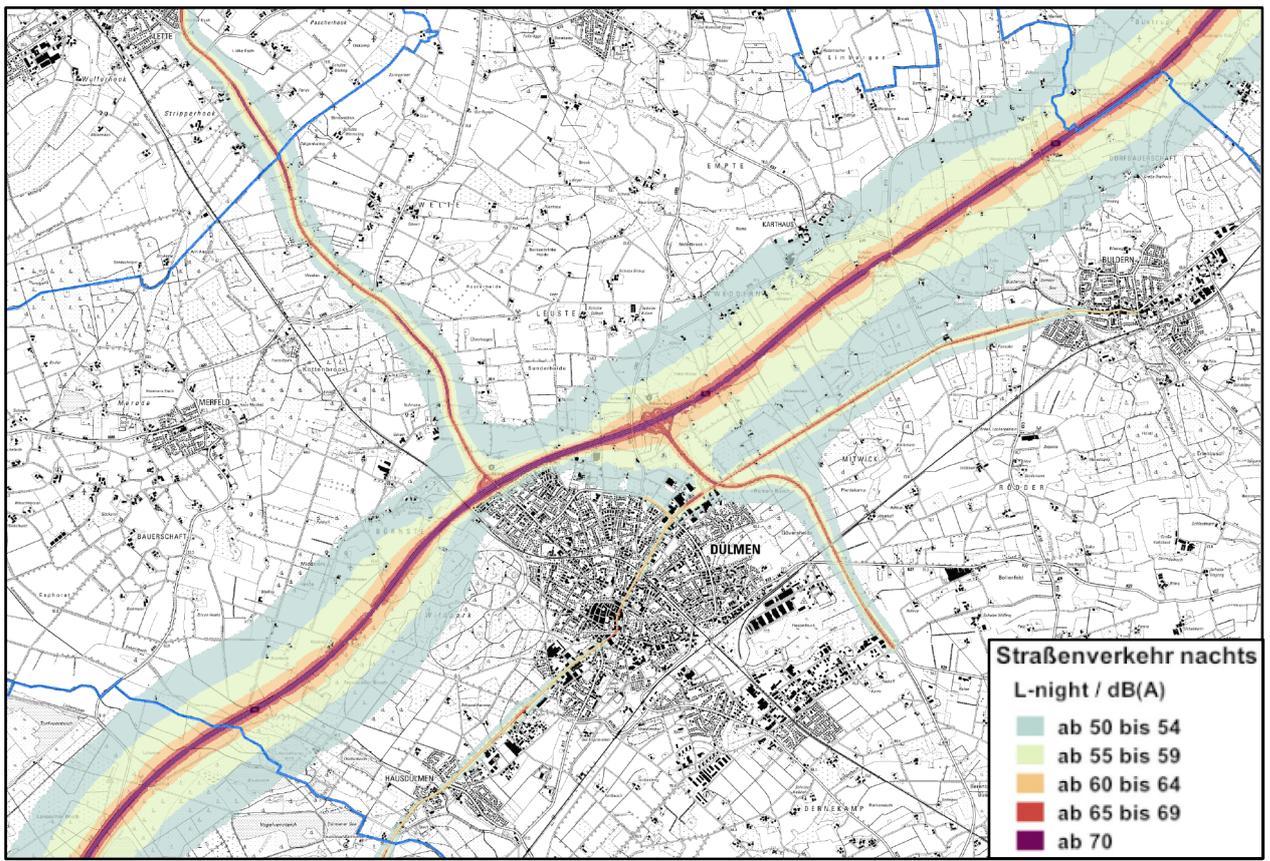
Anzahl der Fälle für ischämische Herzkrankheiten: 2

Hinweis:

Die drei Kennziffern wurden auf der Basis statistischer Werte anhand der geschätzten Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen errechnet. Es wurden von der zuständigen Behörde keine realen Personen befragt oder ermittelt.



Karte 1: Isophonenkarte Tag L_{den} Dülmen (A 43, B 474, L 551 und L 580)
genordet, ohne Maßstab (Auszug aus Anlage 2)



Karte 2: Isophonenkarte Nacht L_{night} Dülmen (A 43, B 474, L 551 und L 580)
genordet, ohne Maßstab (Auszug aus Anlage 3)

4.2 Hauptschienenstrecken

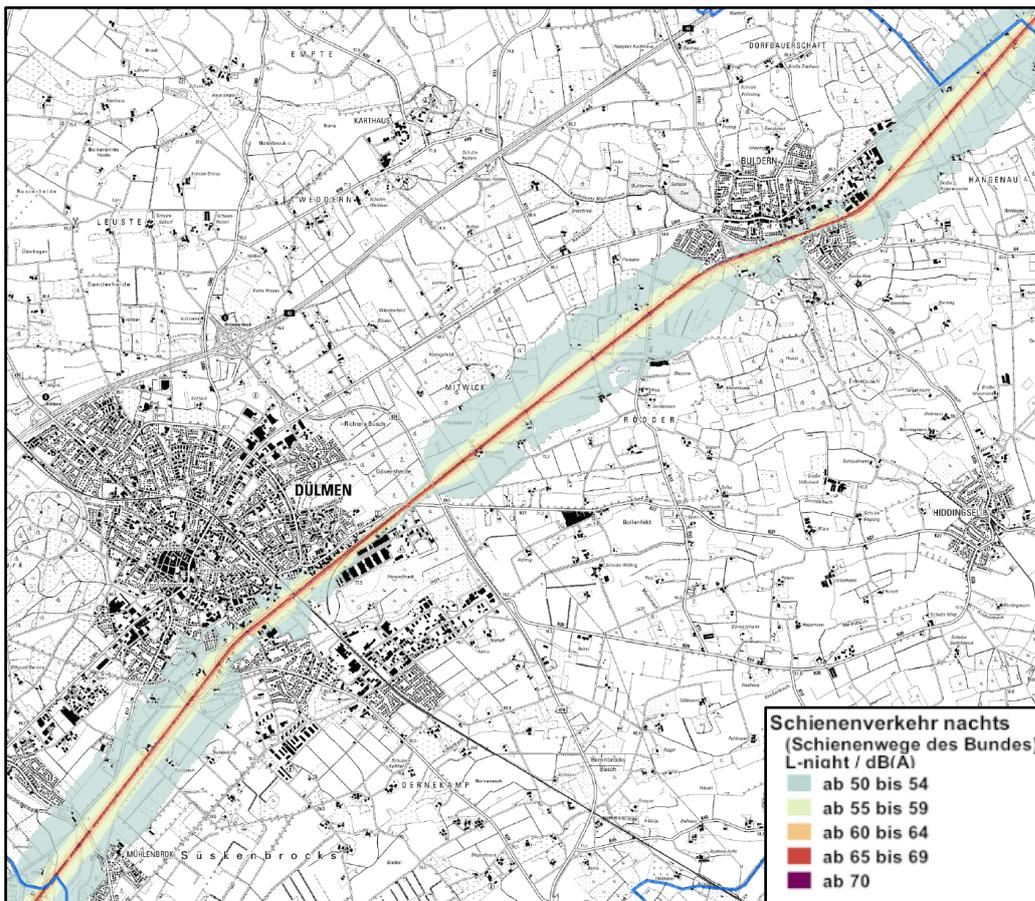
Die Sichtung der Berechnungsergebnisse zeigt eine Verlärmung im Stadtgebiet von Dülmen durch die Schienenstrecke. Hinzu kommen diverse Wohngebäude entlang der Schienenstrecke im Außenbereich. Insgesamt ist der nachfolgenden Statistik zu entnehmen, dass ca. 1.300 Bürger in Dülmen innerhalb von 24 Stunden (L_{den}) mit Pegeln über 55 dB(A) und ca. 2.800 Bürger mit Pegeln über 45 dB(A) in der Nacht vom Schienenverkehr betroffen sind. Von einer Überschreitung der Auslöswerte von 70/60 dB(A) sind 10 Bürger am Tag und ca. 40 Bürger in der Nacht betroffen.



GeoPortal.EBA

Gemeindestatistik (ULR)

Gemeinde:	Dülmen
AGS:	05558016
Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß BEB)	
Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{den})	
ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)	940
ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)	270
ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)	80
ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)	< 10
ab 75 dB(A)	0
Anmerkung: Bei den Pegelangaben zu (L_{den}) handelt es sich um ganzzahlig gerundete Werte.	
Nacht-Lärmindex (L_{night})	
(ab 45 dB(A) bis 49 dB(A))	1.950
ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)	640
ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)	190
ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)	30
ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)	< 10
ab 70 dB(A)	0
Anmerkung: Bei den Pegelangaben zu (L_{night}) handelt es sich um ganzzahlig gerundete Werte.	
Geschätzte Zahl der Fälle gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen	
Fälle starker Belästigung L_{den}	208
Fälle starker Schlafstörung L_{night}	80
Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude L_{den}	
Belastete Flächen in km²	
über 55 dB(A)	9,81
über 65 dB(A)	1,79
über 75 dB(A)	0,21
Belastete Wohnungen	
über 55 dB(A)	620
über 65 dB(A)	40
über 75 dB(A)	0
Belastete Schulen	
über 55 dB(A)	8
über 65 dB(A)	0
über 75 dB(A)	0
Belastete Krankenhäuser	
über 55 dB(A)	0
über 65 dB(A)	0
über 75 dB(A)	0
Anmerkung: Bei der Auswertung der betroffenen Schulen und Krankenhäuser sind alle Einzelgebäude betrachtet worden. Bei Schulkomplexen aus beispielsweise drei Gebäuden sind somit drei Schulgebäude in die Auswertung genommen worden.	



Karte 4: Isophonenkarte Schiene Nacht L_{nacht}, genordnet, ohne Maßstab (Auszug aus Anlage 5)

5 Bewertung der Lärmsituation Straße

Der Lärmaktionsplan ist ein Instrument zur Darstellung von Lärmproblemen und deren Management. Dabei sollen vorrangig Straßenabschnitte identifiziert werden, die hohen und sehr hohen Schallpegeln ausgesetzt sind und an denen viele Anwohner gemeldet sind.

Die Landesregierung hat für die Diskussion von Maßnahmen innerhalb der Lärmaktionsplanung empfohlen, dass die Auslösewerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht überschritten sein sollten. Die Stadt Dülmen folgt dieser Empfehlung.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen gegenüber der Runde 3 eine deutlich höhere Betroffenheit der Bürgerinnen und Bürger durch den Verkehrslärm, der von den untersuchten Hauptverkehrsstraßen ausgeht. Die Gründe dafür sind in Kapitel 3.1 beschrieben worden.

Anhand der Berechnungen des LANUV ist festgestellt worden, dass insgesamt ca. 4.250 Einwohner zwischen 55 und 70 dB(A) ganztägig und nachts ca. 2.400 Einwohner zwischen 50 und 60 dB(A) betroffen sind. Die vom Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz empfohlenen Auslösewerte von 70/60 dB(A) werden für 618 Personen ganztags und 654 Personen nachts überschritten.

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

Folgende Lärmbelastungen sind im Stadtgebiet ermittelt worden, die von den Hauptverkehrsstraßen ausgehen:

618 Einwohner sind ganztägig sehr hohen Belastungen (ab 70 dB(A)) ausgesetzt und 654 Einwohner sind in der Nacht sehr hohen Belastungen (ab 60 dB(A)) ausgesetzt.

775 Einwohner sind ganztägig hohen Belastungen (65 bis 69 dB(A)) ausgesetzt und 939 Einwohner sind in der Nacht hohen Belastungen (55 bis 59 dB(A)) ausgesetzt.

1017 Einwohner sind ganztägig Belästigungen (60 bis 64 dB(A)) ausgesetzt und 1457 Einwohner sind in der Nacht Belästigungen (50 bis 54 dB(A)) ausgesetzt.

Es ist davon auszugehen, dass die Einwohner, die in der Nacht einer Belastung ausgesetzt sind, auch am Tag belastet werden. Die Einwohnerzahlen tags und nachts dürfen somit nicht addiert werden.

Für eine Bewertung der Lärmsituation können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung herangezogen werden. Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Einwohner auf Lärmminde- rung allein aus der strategischen Lärmkartierung besteht nicht. Nach deutschen Regelwerken werden die Wohngebäude unabhängig von der Anzahl der Bewohner bewertet. Daher werden hier die Wohnge- bäude aufgeführt.

Insgesamt sind ca. 245 Gebäuden mit einer Überschreitung identifiziert worden. Die Aufteilung der Wohngebäude an den Hauptverkehrsstraßen ist gemäß Tabelle 4 ermittelt worden.

Tabelle 4: Anzahl der Wohngebäude an Hauptverkehrsstraßen

Abschnitt	Anzahl Gebäude (gerundet)
A 43 (AS Lavesum bis AS Dülmen)	30
A 43 (AS Dülmen bis AS Dülmen-Nord)	25
A 43 (AS Dülmen-Nord bis AS Nottuln)	20
B 474 (Nördliche Stadtgrenze bis L 600 Roruper Straße)	15
B 474 (L 600 Roruper Straße bis AS Dülmen)	0
B 474 (AS Dülmen bis AS L 551 Münsterstraße)	0
B 474 (AS L 551 Münsterstraße bis K 27 Ostdamm)	0
B 474 (K 27 Ostdamm bis K 28 Dernekamp)	0
L 551 (Quarzwerkstraße bis K 47 Borkenbergestraße)	35
L 551 (K 47 Borkenbergestraße bis K 17 Mühlenweg, OT Hausdülmen)	10
L 551 (K 17 Mühlenweg bis K 59 Ostlandwehr)	60
L 551 (K 59 Ostlandwehr bis AS B 474)	0
L 551 (AS B 474 bis K 11 Nottulner Straße, OT Buldern)	40
L 580 (L 551 Münsterstraße bis K 59 Nordlandwehr)	10
Summe	245

6 Ruhige Gebiete

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 vom Zentrum an den Stadtrand zur Erholung deutlich länger sind als in Kleinstädten oder Gemeinden.

Die Stadt Dülmen orientiert sich bei der Lärmaktionsplanung an den gesetzlichen Mindestanforderungen. Auf dieser Basis werden dementsprechend nur die hierfür maßgeblichen Abschnitte der Hauptverkehrsstraßen (siehe Übersicht über die Schallquellen auf Seite 3) in Dülmen in die Lärmkartierung einbezogen, für die das Auslösekriterium von mehr als 3 Mio. Kfz im Jahr vorliegt. Kreis- oder Gemeindestraßen sind dementsprechend nicht erfasst worden, so dass kein flächendeckendes Bild der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr erstellt wurde. Voraussetzung für eine belastbare Prüfung von ruhigen Gebieten im Sinne der Richtlinie wäre allerdings eine derartige flächendeckende Datengrundlage, die nur unter erheblichen zeitlichen und finanziellen Aufwand zu ermitteln wäre.

Herauszustellen ist hierbei, dass das Instrument der „ruhigen Gebiete“ im Sinne der Richtlinie insbesondere auf Ballungsräume abzielt. Diese sind dadurch geprägt, dass dort konzentriert auf großer Fläche sehr hohe Lärmbelastungen für eine große Zahl an Betroffenen auftreten. Gezielt für derartige stark belastete Bereiche soll in der Lärmaktionsplanung geprüft werden, ob geeignete Bereiche als Erholungszone ausgewiesen werden können.

Die Stadt Dülmen stellt sich nicht als derartiger Ballungsraum mit vergleichbarer Belastung dar. Ruhige Bereiche sind im Stadtgebiet von allen Ortsteilen aus schnell zu erreichen.

Auf einer Fläche von ca. 11,6 km² entlang der Hauptverkehrsstraßen ist ein Lärmpegel ermittelt worden, der über 65 dB(A) (L_{den}) liegt. Im Vergleich zur Gesamtfläche der Stadt Dülmen von ca. 185 km² ist die belastete Fläche über 65 dB(A) mit ca. 6,3 % als gering anzusehen. Bereiche, die mit geringeren Pegeln belastet sind, können von allen Ortsteilen schnell erreicht werden.

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

7 Mitwirkung der Öffentlichkeit

7.1 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.

Der Zwischenbericht zur Lärmkartierung hat öffentlich in der Zeit von 09.12.2023 bis 10.01.2024 ausgelegt und konnte im Internet unter www.duelmen.de abgerufen werden.

Die Bürgerinnen und Bürger hatte bei dieser frühzeitigen Beteiligung die Möglichkeit, Anregungen und Hinweise zur Lärmaktionsplanung bei der Stadtverwaltung vorzubringen.

Es erfolgte eine Vorstellung der Ergebnisse der Lärmkartierung im Ausschuss für Umwelt-, Natur- und Klimaschutz am 06.12.2023.

7.2 Frühzeitige Beteiligung (Ergebnisse der Lärmkartierung)

Insgesamt sind verschiedene Anregungen aus der Bürgerschaft eingegangen, die sich nicht nur auf die kartierten Hauptverkehrsstraßen beziehen. Es werden aber in Runde 4 der Lärmaktionsplanung nur die Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt, die eine Verkehrsbelastung von mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr aufweisen. Es wird bundesweit einheitlich mit den hochgerechneten Verkehrsbelastungen für das Jahr 2019 gerechnet. Lärmmessungen sind für die Planung von Lärmschutzmaßnahmen im Verkehrslärm nicht zugelassen. Die Lärmkarten L_{den} und L_{night} basieren auf den beschriebenen Verkehrsdaten und sind nach Aussage der zuständigen Landesbehörde (LANUV) korrekt.

Gewerbliche Anlagen sind nicht Gegenstand in der Lärmaktionsplanung außerhalb von Ballungsräumen. Randbepflanzungen sowie Bäume wirken nur unwesentlich lärmindernd und sind bei den Schallberechnungen nicht berücksichtigt worden. Ordnungswidrigkeiten der Pkw- oder Motorradfahrer werden im Lärmaktionsplan ebenfalls nicht berücksichtigt, da für diese Art von Störungen keine Planung vorgenommen werden kann.

Maßnahmen an der Schienenstrecke werden von Eisenbahnbundesamt geplant. (Nachzulesen bei https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/Laermaktionsplanung_node.html) Der Lärmaktionsplan der Stadt Dülmen sieht für die Schienenstrecke deshalb keine Maßnahmen an der Schienenstrecke vor.

Alle Anregungen, die sich nicht direkt auf die untersuchten Hauptverkehrsstraßen beziehen, werden von der Stadtverwaltung gesondert untersucht.

Anregungen aus der Bürgerschaft:

Bau bzw. Erhöhung von Lärmschutzwänden, Einsatz von Flüsterasphalt, Geschwindigkeitsreduzierungen

Stellungnahme:

Die Anregungen tragen grundsätzlich zu einer Reduzierung der Lärmpegel bei und werden in den nachfolgenden Kapiteln berücksichtigt. Die Vorschläge lassen sich in zwei verschiedene Kategorien einteilen: Bauliche und planerische Maßnahmen

Bauliche Maßnahmen werden in der Lärmvorsorge (bei der Planung von neuen Baugebieten) und bei der Lärmsanierung (Maßnahmen für bestehende Gebäude) unterteilt. An Autobahnen und Bundesstraßen gelten die Auslösewerte der Tabelle 2, Spalte 3 (Kap. 3.2). Diese Werte müssen überschritten werden, damit eine Lärmsanierung in Frage kommt. Wenn Erhaltungsmaßnahmen vom Straßenbaulastträger durchgeführt werden, können gleichzeitig auch lärmarme Fahrbahnoberflächen eingesetzt werden.

Zu den planerische Maßnahmen gehören z.B. Temporeduzierungen. Um planerische Maßnahmen anzuordnen, müssen an einer ausreichenden Anzahl an Wohngebäuden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien StV (siehe Tabelle 2, Spalte 4) überschritten werden. Zur Wirksamkeit der Maßnahmen sind Einzelnachweise erforderlich.

Geschwindigkeitsüberwachungen werden von den zuständigen Ordnungsbehörde durchgeführt und können in der Lärmaktionsplanung nicht aktiv geplant werden. Sie werden als Anregung aber aufgenommen.

7.3 Beteiligung zum Entwurf des LAP

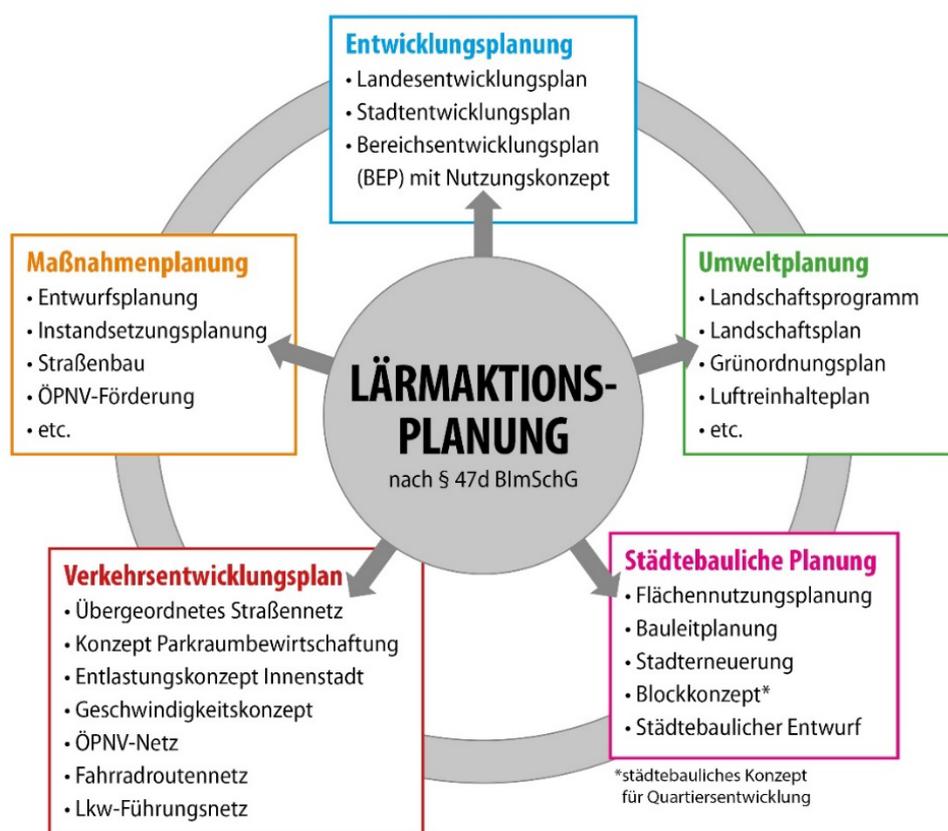
Wird nachgetragen, sobald Eingaben aus der zweiten Beteiligungsrunde vorliegen

8 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 2: Integration der Lärmaktionsplanung in andere raumbezogene Planungen¹¹



Folgende Konzepte wurden in der Vergangenheit bereits erarbeitet:

- Fahrradstraßenkonzept (2023)
- Verkehrsuntersuchung für die Innenstadt von Dülmen (2023)
- Verkehrsuntersuchung Bildungscampus (2023)
- Modal Split (2022) Stadt Dülmen
- Klimakonzept 2.0 (2022) Stadt Dülmen
- Verkehrsuntersuchung für die Dülmener Innenstadt (2020)
- Klimaschutzteilkonzept "Nahmobilitätskonzept" (2018)

¹¹ Länderausschuss für Immissionsschutz: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (2012)

- Mobilitätsuntersuchung Stadt Dülmen (2015)
- Radregion Münsterland - Infrastrukturkonzept - Dokumentation für die Stadt Dülmen
- Veloroutenkonzept (2009)
- Verkehrsuntersuchung Kernbereich Innenstadt 2008
- Fachgutachten Fahrradstraßen in Dülmen 2004
- Radverkehrskonzept für die Stadt Dülmen 2001
- Verkehrsentwicklungskonzept (Teil des ISEK)

Diese Konzepte werden derzeit durch den Fachbereich Stadtentwicklung mit dem Ziel zusammengeführt, für Dülmen ein Gesamtmobilitätskonzept zu erarbeiten mit Maßnahmenkatalog und Strategieentwicklung (Nr.13). Die Fertigstellung ist für das Jahr 2024 vorgesehen.

Die Stadt Dülmen achtet im Rahmen der Stadtentwicklung auch auf die Lärmauswirkungen der Konzepte.

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

9 Lärmerzeugende Faktoren im Straßenverkehr

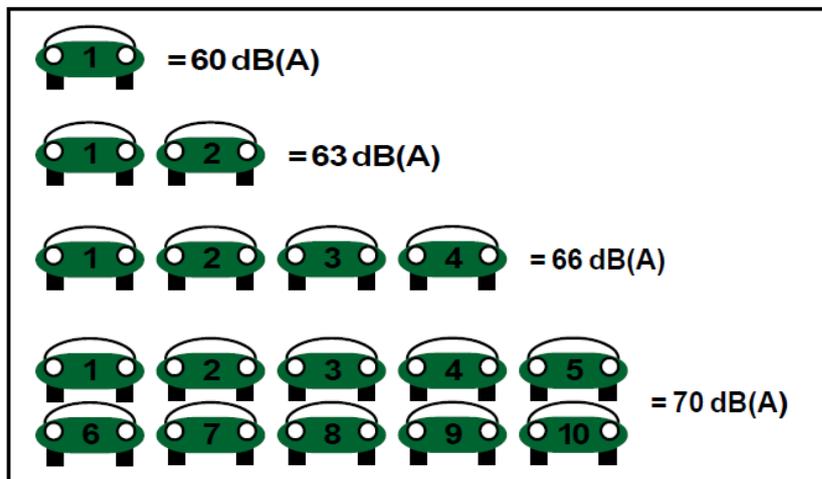
9.1 Verkehrsmenge und Zusammensetzung

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 ± 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 ca. 1 dB(A).

Abbildung 3: Veränderung der Verkehrsmenge im Vergleich zur Änderung der Lärmbelastung¹²



¹² Quelle: Bundesministerium für Verkehr - Lärmschutz im Verkehr

9.2 Fahrgeschwindigkeiten

Bei der Berechnung des Verkehrslärms ist grundsätzlich die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw und Lkw zu Grunde zu legen. Es wird bei der Berechnung vereinfacht davon ausgegangen, dass alle Verkehrsteilnehmer die Geschwindigkeit fahren.

Einzelne Fahrereignisse wie das Anfahren oder Bremsen werden nicht einzeln berücksichtigt, sondern sind im Schalleistungspegel der Fahrzeuge enthalten. Die Lärmpegel nehmen mit zunehmenden Fahrgeschwindigkeiten zu.

So beträgt der Unterschied zwischen Tempo 30 km/h und 50 km/h auf Bundes- und Landesstraßen in der Gesamtbetrachtung laut Tabelle 4 zwischen 2 und 4 dB(A).

Tabelle 4: Wirkungen von Geschwindigkeitssenkungen¹³

Wirkung von Geschwindigkeitssenkungen auf Bundesautobahnen

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

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

Wirkung von Geschwindigkeitssenkungen auf Bundes- und Landesstraßen sowie innerorts

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

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

¹³ Umweltbundesamt Dessau: Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen, Seite 20 (Stand: 07/2023)

9.3 Fahrbahnbelag

Der Fahrbahnbelag wirkt sich direkt auf die Höhe der Lärmpegel aus. In Abstimmung mit der Behörde wird ein normaler Ausbauzustand zu Grunde gelegt, da die Behörde der Unterhaltungspflicht nachkommt. Es wurde demnach bei der Berechnung der Lärmpegel kein Zuschlag für einen schlechten Fahrbahnzustand vergeben.

Tabelle 5: Wirkungen von Fahrbahnoberflächen¹⁴

Wirkung von Fahrbahnoberflächen

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

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

Das Umweltbundesamt empfiehlt, bei allen Sanierungen, Erweiterungen und Neubauten eine lärmarme Bauweise als Standard einzuführen.¹⁵

¹⁴ Umweltbundesamt Dessau: Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen, Seite 21 (Stand: 07/2023)

¹⁵ Ebenda, Seite 21

9.4 Straßenraumgestaltungen

Durch Straßenraumgestaltungen kann der Beurteilungspegel an den entsprechenden Wohngebäuden reduziert werden. Die Reduzierung der Fahrstreifenbreite führt allerdings nicht zu einer spürbaren Entlastung. Auch die Reduzierung der Fahrstreifenanzahl verringert durchschnittlich den Beurteilungspegel nach Tabelle 6 um nicht mehr als 1 dB(A).

Nur in Verbindung mit weiteren Maßnahmen kann eine Straßenraumgestaltung wirken.

Tabelle 6: Wirkungen von Straßenraumgestaltungen¹⁶

Wirkung von Straßenraumgestaltungen

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

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

¹⁶ Umweltbundesamt Dessau: Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen, Seite 20 (Stand: 07/2023)

10 Allgemeine Maßnahmen 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 Bau- last der Gemeinden kann die Stadt selbst durchführen. Lärmschutzmaßnahmen an Straßen in fremder Baulast (Bund, Land, Kreis) muss die Gemeinde beim zuständigen Baulastträger beantragen. Bei der Ent- scheidung, 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 um- leiten. Die Grenze des zumutbaren Verkehrslärms ist nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte fest- gelegt. 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 hin- genommen werden muss. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass die Immissionsgrenzwerte der Ver- kehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) als Orientierungshilfe für die Bestimmung der Zumutbarkeits- grenze herangezogen werden können.

Der § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO verlangt eine Prüfpflicht der Behörden, wenn die in der 16. BImSchV 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 72/62 dB(A) tags/nachts) überschreiten, „verdichtet sich das Ermessen der Behörden zur Pflicht einzu- schreiten.“¹⁷

In der Lärmaktionsplanung werden Schallschutzmaßnahmen aufgezeigt, die als geeignet erscheinen, die Geräuschpegel hinreichend zu reduzieren.

Dazu zählen zunächst die **kurz- und mittelfristigen Maßnahmen**, die sich in der Regel ohne größere städtebauliche Maßnahmen realisieren lassen:¹⁸

- 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.

¹⁷ Länderausschuss für Immissionsschutz: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (2022), Seite 18

¹⁸ 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.

11 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Bei der Lärmkartierung bleiben verschiedene bereits von der Kommune oder dem Straßenbaulastträger umgesetzte Maßnahmen unberücksichtigt, da sie sich teilweise nicht auf die untersuchten Hauptverkehrsstraßen beziehen.

Dazu gehören in Dülmen

- Einsatz von Dialogdisplays in Verbindung mit Geschwindigkeitskontrollen
- flächenhaft wirksame Maßnahmen wie ÖPNV-/Radverkehrskonzepte
- Tempo 30 Zonen in Wohngebieten
- Umgestaltung von Straßen durch die Installation von Baumbeten zur Geschwindigkeitsreduzierung
- Entlastung des Stadtkerns vom Schwerlastverkehr durch den Bau von Umgehungsstraßen (Südumgehung)
- Einrichtung von Fahrradstraßen – vier sind errichtet, die fünfte Fahrradstraße folgt in diesem Jahr
- Umbau des Bahnhofs in Dülmen zu einem multimodalen Mobilitätsschwerpunkt zur Steigerung des Anteils am Umweltverbund (u.a. Neubau Fahrradparkhaus, Ausbau PR Anlagen)
- Die nordöstliche Umgehungsstraße (B 67n) ist bereits in Bau. Vor allem die B 474 und die BAB 43 werden durch die Umgebungsstraße deutlich entlastet.

Die in Kapitel 8 aufgeführten Planungskonzepte tragen bereits heute oder werden zu einer Lärmreduzierung oder Lärminderung beitragen.

12 Kurzfristige Maßnahmen zur Lärminderung

Von den in Kapitel 10 vorgestellten Maßnahmen sind verschiedene Maßnahmen geeignet, um die Schallbelastung der Anwohner an den betroffenen Straßenabschnitten zu verringern. Insgesamt ist aber anzumerken, dass es ca. 650 betroffenen Anwohner gibt, die von sehr hohen Belastungen über den Auslösewerten von 60 dB(A) nachts betroffen sind.

Es gilt aber zu beachten, dass die für die Lärmkartierung verwendeten Verkehrsbelastungsdaten eine Hochrechnung auf das Jahr 2019 darstellen. Die im Jahr 2021 erhobenen Verkehrsdaten weichen davon insofern ab, als dass sie insgesamt niedriger als die in der Lärmkartierung verwendeten Verkehrsbelastungen ausgefallen sind. Großflächige planerische Eingriffe in den Verkehrsablauf, Verkehrsverbote oder Geschwindigkeitsbeschränkungen scheiden damit aus.

Die Anzahl der Gebäude in den Ortsteilen entlang der Hauptverkehrsstraßen ist in Kapitel 4 dargestellt worden. Es hat sich gezeigt, dass hauptsächlich entlang der A 43 und L 551 Wohngebäude mit Pegeln über 70/60 dB(A) ganztags oder nachts betroffen sind.

Empfehlungen für die Hauptverkehrsstraßen

Schallschutzmaßnahmen sind nach Auskunft der Autobahn GmbH und des Landesbetriebs Straßen.NRW an den untersuchten Straßen bisher nicht vorgesehen.

Da Schallschutzmaßnahmen, die im Lärmaktionsplan aufgenommen wurden, nur im Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger umgesetzt werden können, muss vor Umsetzung der Maßnahmen auch eine Einigkeit erreicht werden.¹⁹

Als Empfehlung wird hier die Prüfung von **Lärmsanierungsmaßnahmen** auf der Basis der im Jahr 2020 reduzierten Auslösewerte gemäß Tabelle 2 entlang der A 43 und L 551 ausgesprochen.

An den hochbelasteten Wohngebäuden, die direkt an den beiden Straßen stehen, ist somit der Einsatz von passiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster etc.) zu prüfen. Die Maßnahme wird durch den Bund bzw. das Land NRW im Rahmen der Lärmsanierung gefördert. Ob Lärmschutzfenster eingebaut werden, entscheidet Straßen.NRW in Verbindung mit den Eigentümern.²⁰

Zusätzlich wird empfohlen, für die Wohngebäude entlang der Ortsdurchfahrt der L 551 zu prüfen, ob die **Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit** möglich ist. Da eine deutliche Anzahl an Wohngebäuden mit Lärmpegeln in der Ortsdurchfahrt über 70/60 dB(A) verzeichnet wurde, liegt eine Indikation vor, dass auch eine Überschreitung der Richtwerte nach Lärmschutz-Richtlinien-StV vorliegt. Diese Indikation ist zu verifizieren.

Nach Vorlage der Berechnungsergebnisse kann abgewogen werden, welche Maßnahme wirksamer und rechtlich umsetzbar ist.

¹⁹ Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (19.09.2022), Seite 25

²⁰ <https://www.strassen.nrw.de/de/laermschutz.html>

Empfehlungen für die Gesamtstadt

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

- Es wird unterstellt, dass sich die **Fahrbahnoberfläche** aller untersuchten Streckenabschnitte in einem ordnungsgemäßen Zustand befindet oder regelmäßig ersetzt wird, so dass Ausbesserungen oder Fahrbahnsanierungen in der Aktionsplanung nicht einzeln betrachtet werden.
Es wird empfohlen, die Fahrbahnoberflächen inner- und außerorts immer in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten, so dass neben den Abrollgeräuschen der Fahrzeuge keine weiteren Geräusche entstehen.
- Für **geplante Fahrbahnerneuerungen** wird angeregt, **lärmarme Fahrbahnoberflächen** einzusetzen. Das Umweltbundesamt empfiehlt, bei allen Sanierungen, Erweiterungen und Neubauten eine lärmarme Bauweise als Standard einzuführen.
- Die Planung neuer Baugebiete und Baumaßnahmen an Bestandsgebäuden unterliegen dem BImSchG sowie den entsprechenden Richtlinien. Somit wird bei neuen Bautätigkeiten in Dülmen **Lärmvorsorge** 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** zu fördern.
- **Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten:** Es wird empfohlen, an neuralgischen Straßenabschnitten Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen und digitale Hinweistafeln zu installieren, auf denen die gefahrene Geschwindigkeit angezeigt wird.

13 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 zu fördern (Änderung Modal-Split).

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

14 Geschätzte Anzahl der Personen, die durch die Maßnahmen entlastet werden

Für die in Kapitel 12 dargestellten Maßnahmen wird keine geschätzte Personenzahl angegeben, die durch die Maßnahmen entlastet werden. Der Aufwand zur Ermittlung der durch die Maßnahmen entlasteten Personen steht nicht im Verhältnis zum Erkenntnisgewinn. Die Maßnahmen beziehen sich zum Teil auch auf das gesamte Stadtgebiet, für das keine Lärmkartierung vorliegt.

15 Finanzielle Auswirkungen des Lärmaktionsplanes

Die finanzielle Auswirkung der in Kapitel 12 benannten Maßnahmen können nicht einzeln zugeordnet und daher nicht beziffert werden.

16 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 fünf Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

17 Inkrafttreten des Lärmaktionsplanes

Das Datum der Aufstellung des Lärmaktionsplanes entspricht der Beschlussfassung der Stadt Dülmen.
Beschluss des Rates der Stadt Dülmen vom __.__.2024

Aufgestellt:
Stadt Dülmen

Anlagen

Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt

Dülmen

Gemeindekennzahl: **05558016**
Kennung der Behörde für die Lärmkartierung: **DE_NW_05558016**

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 Dülmen
Markt 1-3
48249 Dülmen

Telefon: 02594 120
E-Mail: stadt@duelmen.de
www.duelmen.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 Haupteisenbahnstrecken 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 lärmbelasteten Personen in der Stadt Dülmen:

LDEN dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	2453	1017	775	615	3

LNight dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	1457	939	643	11	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Dülmen:

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	37,96	9,79	1,76

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

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	2313	661	0
Schulgebäude	5	1	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

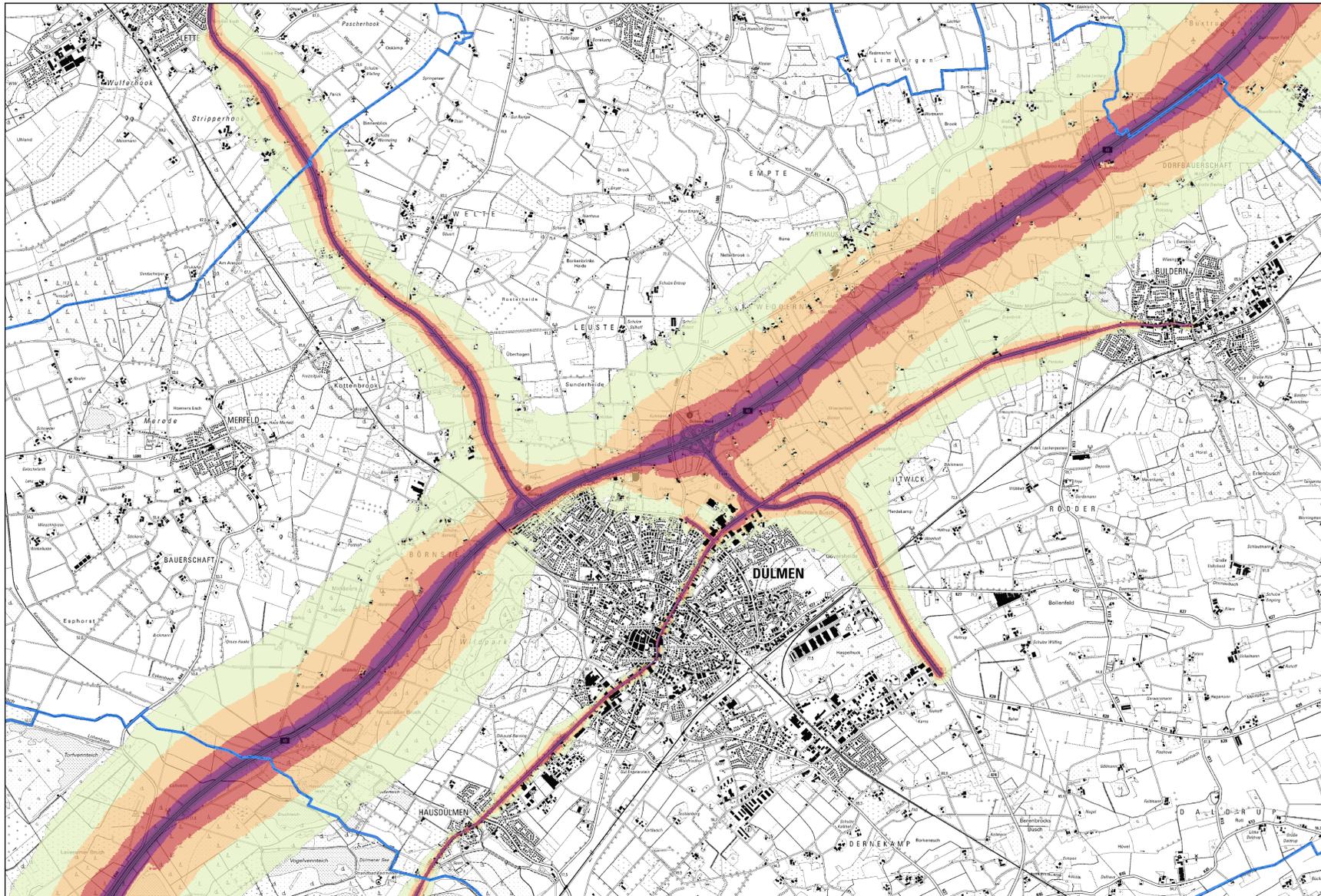


Straßenverkehr 24h

L-den / dB(A)

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

- Gebäude
- Gemeindegrenzen



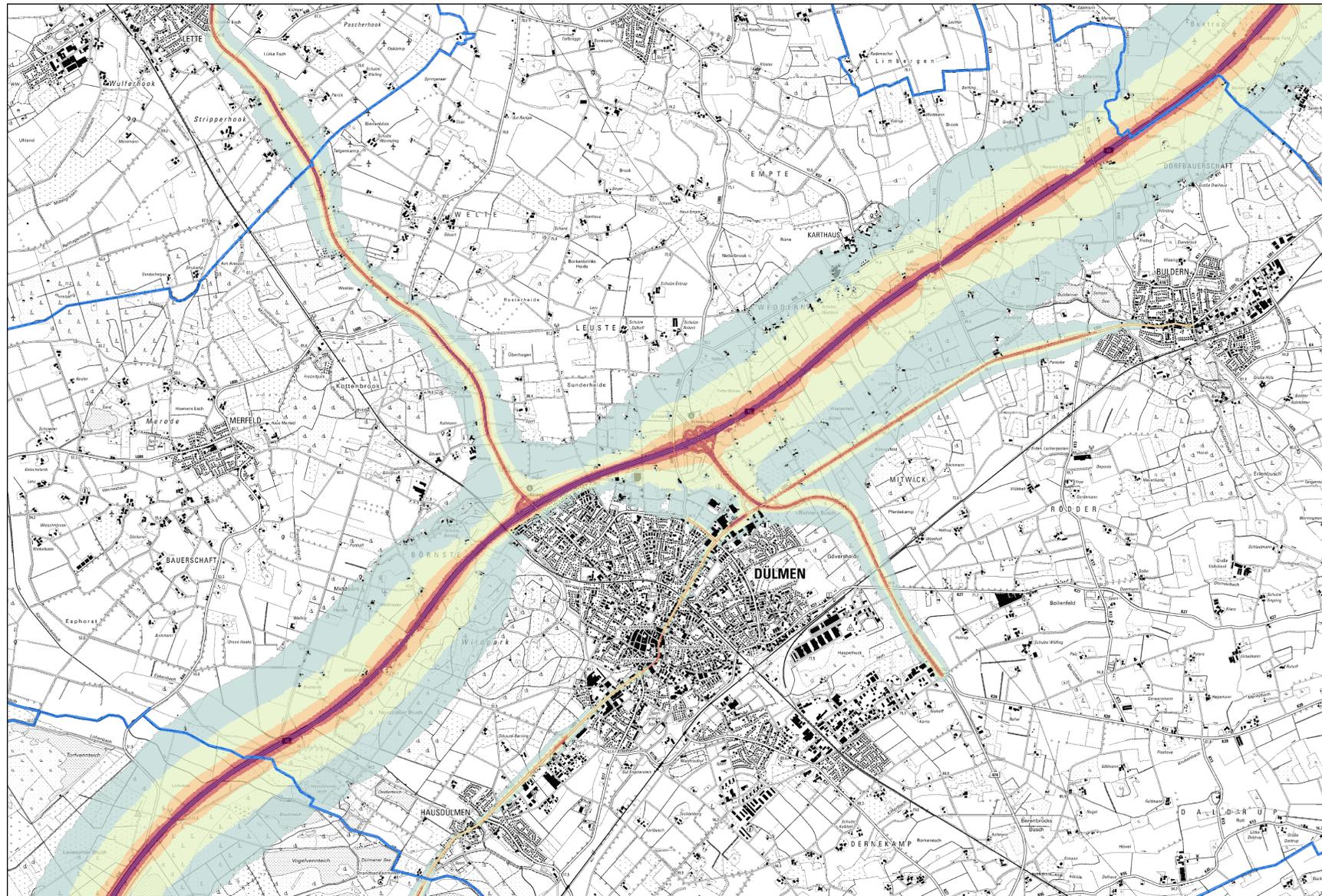


Straßenverkehr nachts

L-night / dB(A)

- ab 50 bis 54
- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70

- Gebäude
- Gemeindegrenzen





**Schienerverkehr 24h
(Schienerwege des Bundes)
L-den / dB(A)**

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

- Gebäude
- Gemeindegrenzen





**Schienenverkehr nachts
(Schienenwege des Bundes)
L-nacht / dB(A)**

- ab 50 bis 54
- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70

- Gebäude
- Gemeindegrenzen



Anlage 6. Eingaben Lärmkartierung (Teil 1)

Anzahl/ Nummer	LAP bezogen auf HVS	Straße	Eingaben aus der Bürgerschaft
1	ja	A43	Sehr geehrte Damen und Herren, es freut uns, den von uns seit Jahren ansteigenden Fließfahrzeuflärm der Autobahn mitteilen zu dürfen. Wir sind dem Schall im Hinterhof unseres Gebäudes quasi fortlaufend ausgesetzt. Bitte ergreifen Sie Maßnahmen, die die Schallwellen abfangen. Mittlerweise empfinden wir die Lärmemission als äußerst belastend. Von dem ruhigen Grundstück ist kaum etwas geblieben. Je nach Windrichtung differiert die permanente Geräuschkulisse in ihrer Lautstärke. Die Gesamtsituation ist körperlich und psychisch äußerst anstrengend. Vielen Dank für Ihre Unterstützung.
2	ja	A43	An der A43 die Errichtung von Lärmschutzwänden. Gerade im Bereich der Karthaus ist der Lärm der Autobahn sehr stark zu hören.
3	ja	A43	Ein Tempolimit von 100 km/h auf der A43 im stadtnahen Bereich! Wie es vor Jahren temporär war, als die Betonleiwände auf dem Mittelstreifen defekt waren. Während der Sanierungszeit war es extrem ruhiger. In diesem Bereich liegt die Autobahn unter Erdgleich und führt unter dem Leusterweg, Haverlandweg, Coesfelderstraße und Borkenerstraße. Bei höheren Geschwindigkeiten ist der Lärmpegel sehr hoch unter den Brücken. Hinzu kommt, belastend den Außenbereich, die Hauptwindrichtung Süd/West.
4	ja	A43	Lärmschutzwand entlang der Autobahn Dülmen/Nord. Selbst bis zu uns strömt der Lärm der Autobahn bis zum Haus, obwohl die Königsberger Straße bereits etwas entfernt liegt. Dazwischen ist jedoch auch viel Wiese bis zur Autobahn, weshalb der Lärm ungehindert bis zu uns strömen kann
5	ja	A43	Guten Tag, ich fühle mich durch den Lärm der anliegenden Autobahn (A43) sehr gestört. Selbst bei geschlossenem Fenster kann man diese bei Tag und bei Nacht stark hören. Im Außenbereich ist der Lärmpegel, je nachdem wie der Wind steht, sehr hoch. Ich spreche mich dafür aus, dass hier Maßnahmen zur Eindämmung des Lärms getroffen werden. Anbei habe ich ihnen zwei Screenshots der Lärmkarten angehängt. Meines Empfindens nach stimmt die "Nacht"-Karte nicht. Der Lärmpegel ist hier genauso hoch, wie am Tage. Mit freundlichen Grüßen
6	nein	Bahnübergang Merfeld	Bahnübergang in Merfeld/Wette. Immer laut bis ins Dorf hinein zu hören, wenn ein Zug passiert. Da müssten mal Ausbesserungsarbeiten am Gleis erfolgen. Vielen Dank für die Weitergabe. P. S.: Die Stadt Dülmen ist klasse! Nur gute Leute in der Verwaltung.;
7	ja	L 551/ Halterner Str.	Die Halterner Str. ist eine Durchfahrtsstraße durch das gesamte Hausdülmen. Ab 4 Uhr (!!!!) morgens ist dauerhaft LKW Verkehr unterwegs, kaum jemand hält sich an die 50 kmh Begrenzung und es ist extrem laut und schallt zwischen den Häusern. Flüsterbeton, ein Blitzler oder eine Umgehungsstraße wären Lösungen über die man sich Gedanken machen muss. Alles was in der Wohnung zum Lärmschutz getan werden kann ist erfolgt. Dennoch schlafen wir kaum und auch nur mit Hilfe eines White noise Gerätes. Wir werden deshalb schnellstmöglich wieder aus Hausdülmen weg ziehen. Wir wohnen seid 1,5 Jahren hier und es ist nichts woran man sich gewöhnen kann. Ein Fenster nachts zu öffnen liegt nicht einmal ansatzweise im möglichen Rahmen, dann ist der Lärm nicht mehr zu überhören.
8	ja	L 551/ Münsterstraße	Auf der Münsterstraße in Höhe des Sonnenstudios "City of Sun" wird sehr gern sehr schnell gefahren, wenn der Kreisverkehr verlassen wird - vor allem in der Nacht. Vielleicht könnte ab dem Kreisverkehr in Richtung Innenstadt bis zur Halterner Straße eine 30er-Zone eingerichtet werden - wenigstens nach 22 Uhr. Dass sich daran gehalten wird, könnte eine vermehrte Geschwindigkeitskontrolle der Polizei oder ein Blitzler sicherstellen.
9	ja	L 551/ Münsterstraße	Tempo 30 Zone, Halteverbot Zonen im Bereich des Autohauses und des Lokals zur Nachtzeit. Entladetätigkeit zur Nachtzeit vor dem Autohaus Bleker.
10	nein	Alter Ostdamm	Starke Zunahme des Straßenverkehrs durch motorisierte Fahrzeuge(Auto, LKW,Motorrad). Schlafen bei offenem Fenster ist in den vergangenen Jahren kaum mehr möglich. Der Alte Ostdamm ist mittlerweile eine Durchfahrtsstrasse für sämtliche Fahrzeuge. Anregung: Anliegerstrasse, mehr Verkehrsinseln, Spielstrasse
11	nein	Borkener Str.	Guten Tag, als Anwohner mit Gartenausrichtung zur Borkener Straße, ist es für uns bei schönem Wetter nicht möglich den Garten zu nutzen. Der Motorradverkehr hat in den letzten Jahren extrem zugenommen. Teilweise wird auch ohne Schalldämpfer gefahren. In den letzten 30 Jahren habe ich noch nicht erlebt, dass hier Polizeikontrollen durchgeführt werden. Außerdem ist durch die Sperrung der Coesfelder Straße (B474) die Verkehre auf die Borkener Straße verlagert worden. Ich erhoffe mir hier durch die neue B67N in Zukunft eine Entlastung. Allerdings glaube ich nicht, dass der Motorradverkehr durch die neue Umgehung eine Entlastung bringen wird. Hier ist dringend Handlungsbedarf.
12	nein	ganz Dülmen	Guten Tag. Mein Vorschlag: 30km/h in ganz Dülmen. Damit reduziert sich a) der Lärm der Fahrzeuge b) werden Fahrzeuge auf andere Straßen verlagert und die Lebensqualität in der Stadt nimmt zu. Nebenbei ist die 30km/h Regel sicher auch ein guter Marketing-Effekt.
13	nein	Hiddingsel L835 Ortsausgang	Neustraße/L835 Ortsausgang Hiddingsel in Richtung Buldern. Bei oben genannter Straße herrscht von März bis Oktober bei gutem Wetter eine sehr hohe Lärmbelastung durch beschleunigende Motorräder, die ab dem Kreisverkehr Vollgas geben. Die kurvige Strecke in Richtung Buldern ist bei den Motorradfahrern sehr beliebt und wird auch regelmäßig mehrfach mit Wenden im Kreisverkehr und deutlich zu schnell genutzt. Auch Sound veränderte Motorräder sind regelmäßig zu hören.
14	nein	Hiddingsel Rödderstraße	Sehr geehrte Damen und Herren, Es geht um die Rödderstraße in Hiddingsel! Der Abschnitt zwischen Daldrupestr.und Kreuzung Hiddostr./Finkenstr.. Der Bereich der Rödderstraße ist hier so breit und unzureichend mit Schildern, die das Tempo 30 anzeigen ausgestattet! Somit Rasen hier(ist auch Schulweg) sowohl LKW, Schweinetransporter, Wohnmobile(Firma Dümo) und PKW durch! Abgesehen von der störenden, grellen Lichtverschmutzung, sind hier keinerlei "Hindernisse" in Form von Ausbuchtungen oder Baumbepflanzung vorhanden, im Gegensatz zur Daldrupestr.und dem anderen Teil der Rödderstraße. Außerdem fahren die ganzen Wohnmobile, auch Sonntags zu Dümo, diese fahren erst, von der Rödderstraße aus gesehen steht ein Schild an der Kreuzung "Dülmen rechts", wenn die Leute zurück fahren, vom Graskamp aus, steht aber kein Schild nach links weisend! Somit fahren alle Dümobesucher 2 mal hier durch! Durch das fehlende Schild, halten dann viele an und wenden, weil sie im Rückspiegel ein Schild mit Richtung Dülmen sehen oder schauen bei laufendem Motor direkt an unseren Gärten, im Handy, wie es weiter geht! Somit wäre es schon toll, wenn sich der Dümobetrieb wenigstens durch die Verteilung auf 2 Strassen dezimieren würde und das Ganze bei weniger Tempo! Mit freundlichem Gruß. Hoffe verständlich geschrieben zu haben
15	nein	Hiddingselerstr.	Verringerung der Höchstgeschwindigkeit, LKW's brettern Tags und Abends mit erhöhter Geschwindigkeit durch die Straßen. Motorräder und viele Autos nutzen die Hiddingseler Str. als Start- und Beschleunigungsrampe. Landwirtschaftlicher Schwerlastverkehr an Wohngebiet, obwohl über Umgehungsstr. sicherer
16	nein	Lavesumer Str.	Gerade an den Wochenenden hohe Lärmbelastigungen durch Motorräder, die auch in der 50er Zone ihre Motoren stark beschleunigen. Einsatz von mobilen Blitzern wäre wünschenswert.
17	nein	Lavesumer Str.	An der Lavesumer Straße in Merfeld wäre dringend ein Feiertagsfahrverbot für Motorräder oder allgemein ein Tempolimit 30 nötig. An Wochenenden und Feiertagen kann man sich hier teilweise im Garten nicht unterhalten. Motorräder in langen Reihen machen Ausflüge Richtung Haltern und fahren sehr lautstark und schnell durch die Lavesumer Straße. Die mittlerweile gewachsene Zahl an anliegenden Häusern ist Zuhause vieler kleiner Kinder. Spiel und Schlaf sind beeinträchtigt durch den lauten Motorenlärm. Wir bitten dies zu prüfen und schnell zu handeln!
18	nein	Lavesumer Str.	Lärmbelastigung durch Motorrad Gruppen an der Lavesumer Straße bei gutem Wetter sehr hoch.
19	nein	Lavesumer Str.	Besonders am Wochenende gibt es sehr viele Motorräder, die die Lavesumer Straße in beiden Richtungen befahren. Gerade bei Gruppen von Motorrädern entsteht eine enorme Lärmbelastigung für uns als Anwohner, wenn man sich draußen im Garten aufhält oder die Fenster offen stehen. Die kurvige Strecke zwischen Merfeld und Lavesum macht die Strecke für viele Motorräder attraktiv. Eine mögliche Lösung wäre ein Tempolimit auf 30km/h zwischen Einfahrt Lavesumer Straße/Rekener Straße bis zum Ortsausgang Merfeld um die Lärmemission zu verringern.
20	nein	Lavesumer Str.	Sehr geehrte Damen und Herren, auf der Lavesumer Straße in Merfeld, wir wohnen Hausnummer 5a, ist es vor allem im Sommer kaum mehr vor Motorradlärm auszuhalten. Es ist nicht möglich seinen Feierabend oder die Wochenenden in Ruhe auf seiner Terrasse zu verbringen. Der Lärm stört hier jeden. Teilweise ist der Lärm so störend, dass man sich überlegt von hier wegzuziehen. Es wäre schön, wenn man etwas gegen den Lärm auf der Lavesumer Straße tun könnte. Vielen Dank
21	nein	Ostlandwehr	An der Ostlandwehr wäre die Lärmbelastung zu prüfen, da hier ein hohes Verkehrsaufkommen vorliegt, besonders im Berufsverkehr. Desweiteren wird die Höchstgeschwindigkeit nach meinem subjektiven Eindruck häufig überschritten. Das steigert natürlich auch die Geräuschemission.
22	nein	Ostlandwehr	Sehr geehrte Damen und Herren, in 2020 haben wir die Eigentumswohnung in der Ostlandwehr gekauft. Unsere süße Wohnung befindet sich auf dem ersten Stock und hat einen wunderschönen Balkon mit dem Blick auf die Hauptstraße. Unser erstes Jahr in der Wohnung haben wir sehr genossen und unglaublich viel Zeit auf unserem Balkon verbracht. Letztendlich war ein Balkon unsere Voraussetzung für den Kauf eines Eigentums. Irgendwann im 2021 hat mit dem Bau des Caritasgebüdes unser Alptraum angefangen!! Auf der Baustelle war es durch alle Bagger, Kräne und LKWs unerträglich laut aber wir dachten, dass es wieder besser und normal sein wird, sobald die Baustelle fertig ist. Es ist leider nicht besser geworden und wir können den Balkon schon seit fast 3 Jahren nicht mehr nutzen. Im Sommer müssen wir sogar unsere Balkontür geschlossen halten; die normale Unterhaltung oder das Fernsehen ist nicht mehr möglich, solange die Tür geöffnet ist. Das Caritasgebäude reflektiert den Lärm noch lauter und stärker. Es sind einfach so viele Trecker, LKW's und mittlerweile Quads unterwegs und es gibt weder am Wochenende noch sonntags Ruhe. Alle fahren zu schnell und die Situation ist noch schlimmer, sobald eine von den Schnellstraßen gesperrt ist. Der ganze Verkehr wird dann auf die Ostlandwehr umgelenkt. Das Sitzen draußen und im Wohnzimmer ist einfach unerträglich geworden. Unsere Fensterfront im Wohnzimmer vibriert sobald einer von diesen schweren Wagen vorbeifährt. Die Balkontür bleibt nur ein paar Minuten nur zum Lüften offen. Natürlich sind wir von der neu entstandenen Situation sehr genervt, besonders weil wir die Wohnung gekauft haben als die Straße noch nicht so laut war. Wir bitten ganz herzlich um Ihre Unterstützung und um eine eventuelle Lösung. (Wir sind bestimnt nicht die einzigen, die das Problem haben.) Vielen lieben Dank für die gegebene Möglichkeit das Problem zu schildern.
23	nein	Ostlandwehr	Guten Tag, bei möglicher Prüfung der Lärmsituation sollte in jedem Fall die "Ostlandwehr" mit betrachtet werden- die Straße ist auch stark befahren und je nach "Windrichtung" bis zum Hülsenweg hörbar. Hier fahren auch LKW, Busse und mitunter auch Traktoren und Mähfahrzeuge. MFG
24	nein	Ostlandwehr	Ostlandwehr Kreuzung Hülsenweg. Hier ist es gerade in den Abendstunden (wenige Umgebungsgläusche) durch teilweise Deutlich zu schnell fahrende PKWs und Motorräder geföhlt sehr laut. Durch die Rückkopplung der Baumreihe (Hinter Tanzschule Herzog) kommt es über die flache Wiese zu Rückkopplung der Geräusche.
25	nein	Ostlandwehr	Besonders in den Nachtstunden kommt es im Bereich Ostlandwehr Ecke Ostdamm häufig durch hochmotorisierte KFZ zu starker Lärmbelästigung. Außerdem ist es auch tagsüber manchmal nicht möglich im Garten Gespräche zu führen, da diese durch den Verkehrslärm überlagert werden.
26	nein	Ostlandwehr	Der gesamte Bereich der Ostlandwehr in Dülmen (K59) gehört m. M. zu den vom Autoverkehr innerhalb Dülmens zu den am stärksten frequentierten Straßen die durch Wohngebiet führen, wird allerdings offenbar nicht innerhalb der Lärmaktion berücksichtigt. Die Ostlandwehr fungiert als Zubringer des Individualverkehrs aus dem westlichen und südlichen Bereich Dülmens auf die jeweiligen Auffahrten der A43 bzw. B64 und zurück, Zubringer zum Dülmener Bahnhof sowie für die Kunden der Versorgungszentren wie Marktkauf, Lidl, Aldi am Ortsausgang der Münsterstr/Richtung Buldern. Hinzu kommt tagsüber ein erheblicher Lkw-Verkehr (Stadtumgehng Gewerbegebiete) sowie besonders während landwirtschaftlich genutzter intensiver Jahreszeit ein erheblicher Verkehr durch Traktoren und Gespanne, da die Ostlandwehr aufgrund des Fahrverbots für landwirtschaftliche Fahrzeuge auf der neuen B64 die einzige befahrbare Querverbindung ist. In Summe entsteht für die seittliche Wohnbebauung der Ostlandwehr eine erhebliche Lärmbelastung. Umso mehr wundere ich, daß die Ostlandwehr nicht Teil der Lärmaktionsplanung ist. Ich erwarte deren Aufnahme in die Lärmaktionsplanung!
27	nein	Clemensstraße	Insbsondere zu den Hauptverkehrszeiten ist der Teil der Clemensstr. zwischen Nottulner Str. und Weseler Str. jeweils in eine Richtung stark befahren und dadurch laut.