

**Stadt Ennigerloh
Lärmaktionsplan – Runde 4**

Teil 1: Ergebnisse der Lärmkartierung
für Hauptverkehrsstraßen und bundeseigene Schienenwege

Bearbeitung: Stadt Ennigerloh
Fachbereich Planen, Bauen, Umwelt
Marktplatz 1
59320 Ennigerloh
Telefon: 02524 28 - 3006
Telefax: 02524 28 - 5400
E-Mail: raum@ennigerloh.de

Datum: März 2024

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	1
2	Grundlagen.....	2
2.1	Rechtlicher Hintergrund.....	2
2.2	Strategische Karten und Daten	3
2.3	Zuständige Behörden	4
2.4	Beschreibung der Kommune	4
2.5	Belastungen der Hauptverkehrsstraßen	5
2.6	Geltende Grenzwerte	5
3	Ergebnisse der Lärmkartierung	7
4	Ergebnisse der Lärmkartierung Schienenverkehr	8
5	Bewertung der Lärmsituation.....	9
6	Mitwirkung der Öffentlichkeit	9

Anlagenverzeichnis:

- Anlage 1.: Lärmkarte Straßenverkehr L_{DEN} 24 Stunden
- Anlage 2.: Lärmkarte Straßenverkehr L_{Night} 24 Stunden
- Anlage 3.: Lärmkarte Schienenverkehr L_{DEN} 24 Stunden
- Anlage 4.: Lärmkarte Schienenverkehr L_{Night} 24 Stunden
- Anlage 5.: Bericht der Lärmkartierung Hauptverkehrswege Ennigerloh
- Anlage 6.: Bericht der Lärmkartierung Hauptschienenwege Ennigerloh

1 Einführung

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 dieser Richtlinie verpflichtet, die Lärmaktionspläne alle fünf Jahre zu überprüfen bzw. fortzuschreiben. Derzeit wird die 4. Runde bearbeitet, die bis spätestens 18. Juli 2024 abgeschlossen sein muss. Weiterhin sind bestehende Lärmaktionspläne nach § 47d Absatz 5 BImSchG grundsätzlich bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation zu überprüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten.

Das nachfolgende Ablaufschema zeigt den empfohlenen Verlauf bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen.

1. Veröffentlichung der Lärmkarten
2. Frühzeitige Mitwirkung der Öffentlichkeit mit eigener Bekanntmachung (Phase 1 der Beteiligung)
3. Überprüfung und Überarbeitung des letzten LAP Bekanntmachung und Auslegung des LAP Entwurfs sowie Beteiligung von TÖB und anderen Behörden, Gelegenheit zur Mitwirkung der Öffentlichkeit (Phase 2 der Beteiligung)
4. Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung (Abwägung)
5. Inkrafttreten des LAP durch Ratsbeschluss
6. Berichterstattung über das Land an die EU

Im ersten Bearbeitungsschritt sind auch in der 4. Runde strategische Lärmkarten nach § 47c BImSchG anzufertigen. Zusätzlich werden auch statistische Daten zur Anzahl der Lärm betroffenen Personen in den Kommunen aufgearbeitet. Dies gilt für den Straßen- und Schienenverkehr.

2 Grundlagen

2.1 Rechtlicher Hintergrund

Die Lärmaktionsplanung basiert auf der EU-Umgebungslärmrichtlinie vom 25.06.2002, die 2005 in deutsches Recht umgesetzt wurde. Infolgedessen wurde dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ein sechster Teil mit dem Titel "Lärminderungsplanung" hinzugefügt. Die Details zur Erstellung der Lärmkarten werden durch die 34. BImSchV geregelt, während es für die Lärmaktionsplanung keine entsprechende Verordnung gibt.

Gemäß § 47b BImSchG werden nur Bundes- und Landesstraßen als Hauptverkehrsstraßen betrachtet. Dies bedeutet, dass für Bereiche außerhalb der Ballungsräume, einschließlich der Stadt Ennigerloh, die als Kreis- oder Gemeindestraßen eingestuft Hauptverkehrsstraßen nicht berücksichtigt werden.

In der Umgebungslärmrichtlinie werden auch Angaben zur zeitlichen Umsetzung der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung gemacht. Die Richtlinie sieht vor, dass beide alle 5 Jahre erneut durchgeführt werden. Damit findet eine regelmäßige Überprüfung der Lärmaktionsplanung statt.

Die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen liegt im Ermessen der zuständigen Gemeinden. In Ennigerloh werden der Lärmaktionsplan und die darin beschriebenen Maßnahmen vom Stadtrat beschlossen. Der Plan ist für die Behörde bindend, hat jedoch keine unmittelbare Rechtswirkung für oder gegen den Bürger. Daher kann der Bürger die Umsetzung bestimmter Lärminderungsmaßnahmen nicht einfordern, sondern diese werden auf der Grundlage der jeweiligen gesetzlichen Grundlagen und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel angeordnet und umgesetzt. Zukünftige Planungen, wie etwa Bauleitplanung oder Verkehrsplanung, müssen den Lärmaktionsplan berücksichtigen.

In der aktuellen Runde 4 der Lärmaktionsplanung wurden die Berechnungs- und Bewertungsmethoden geändert. Die Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm BUB (Berechnungsmethode für Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)) und BEB (Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm) wurden in den Runden 1 bis 3 vorläufig verwendet. Ein europaweit harmonisiertes Berechnungsverfahren (CNOSSOS-EU) ist seit dem 31. Dezember 2018 vorgeschrieben und kommt erstmals bei der 4. Runde der Lärmkartierung 2022 zur Anwendung.

Die Änderungen betreffen sowohl die verwendeten Daten als auch die Rechenverfahren sowie die Rundungsregel für die verschiedenen Pegelklassen. Diese Anpassung der Berechnungsmethoden hat erhebliche Auswirkungen auf die berechnete Anzahl der Betroffenen und teilweise auch auf die Ausdehnung der Isophonen. Es wurden deutlich mehr lärmbelastete Personen ausgewiesen, obwohl sich die Lärmsituation zwischenzeitlich nicht wesentlich geändert hat. Die Wirkungen von zwischenzeitlich ergriffenen Lärmschutzmaßnahmen können nur sehr bedingt oder gar nicht aus den aktuellen Lärmkarten und den Belastungszahlen abgelesen werden.

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), d.h. alle Bewohner des Gebäudes werden den beiden lautesten Seiten zugeordnet.

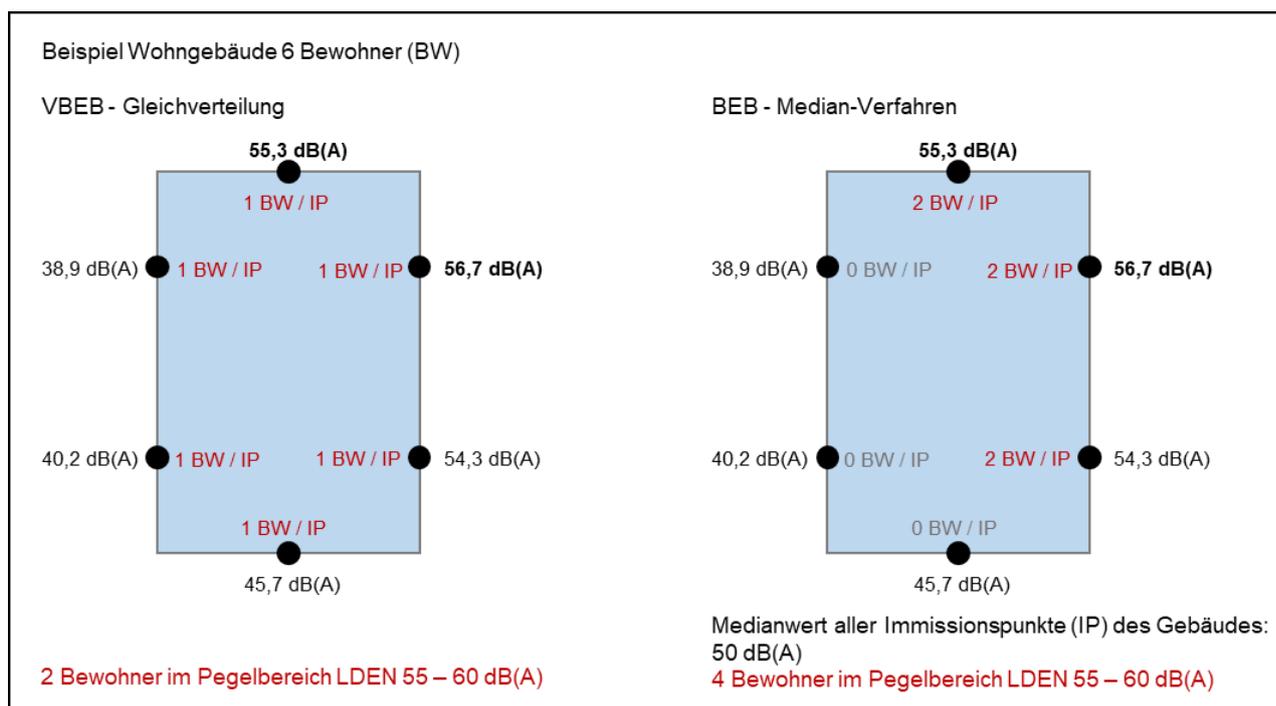


Bild 1.: Quelle: FAQ zur EU-Umgebungslärmkartierung 2022 in Niedersachsen - Ergebnisübermittlung, Version 4.1

Auswirkungen:

Die konkreten Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen gegenüber den vorherigen Runden 1-3 deutliche Veränderungen auf, dementsprechend kann es zu einer deutlichen höheren Betroffenheit der Bürgerinnen und Bürger durch den Verkehrslärm an den untersuchten Hauptverkehrsstraßen kommen. Gründe dafür sind die geänderten Berechnungsmethoden, die nun in ihrer Endgültigen Fassung verwendet werden.

2.2 Strategische Karten und Daten

Bei der Berechnung der Lärmkarten werden in Nordrhein-Westfalen die Gemeinden außerhalb der Ballungsräume durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW) unterstützt. Zur Unterstützung der Städte und Gemeinden betreibt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr 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 Bürgerinnen und Bürgern über das Internet abgerufen werden <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>.

Die Bearbeitung des Bundes-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/kartendienste>.

Die Zahlen der von Lärm betroffenen Menschen sowie die Angaben zu den belasteten Flächen und der Anzahl der von Lärm beeinträchtigten Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, die mit Hilfe der "Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm" (BEB) ermittelt wurden, sind auf den entsprechenden Internetportalen veröffentlicht worden und sind den Lärmkarten beigelegt.

Statistiken, die sich auf das von Hauptverkehrsstraßen und Schienennetz betroffene Gebiet der Kommune beziehen, werden vom LANUV NRW sowie vom Eisenbahnbundesamt erstellt. Diese Daten stellen alle fünf Jahre eine erneute Bestandaufnahme der Lärmbelastung der Bevölkerung in den jeweiligen Gebieten dar.

2.3 Zuständige Behörden

Auf Basis der strategischen Karten und Daten sollen Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation erarbeitet werden, wenn bestimmte Schallbelastungen ermittelt wurden (§ 47 d BImSchG). Für Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation an Hauptverkehrsstraßen ist die Kommune zuständig, für Maßnahmen an den Hauptverkehrsschienen das Bundes Eisenbahnbundesamt. Das LANUV NRW ist für die Lärmkartierung zuständig, soweit es sich nicht um Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes handelt. Weitere Schienenwege sind in Ennigerloh, von der Lärmkartierung nicht betroffen.

Die Stadt Ennigerloh ist für die Lärmaktionsplanung inklusive der Interpretation der Ergebnisse zuständig.

Stadt Ennigerloh
Fachbereich 4 Planen, Bauen, Umwelt

Marktplatz 1
59320 Ennigerloh

Telefon: (2524) 28-3006
Fax: (2524) 28-5400
Homepage: www.ennigerloh.de
E-Mail: raum@ennigerloh.de
Gemeindekennzahl: 05570020

2.4 Beschreibung der Kommune

Die Stadt Ennigerloh ist ein Unterzentrum in der Parklandschaft des südöstlichen Münsterlandes im Städtedreieck Münster – Bielefeld – Hamm und bildet den geographischen Mittelpunkt des Kreises Warendorf. Die Stadt besteht aus den 4 Ortsteilen Ennigerloh-Mitte, Enniger, Ostenfelde und Westkirchen. Mit 125,21 km² ist Ennigerloh die zweitgrößte Flächengemeinde im Kreis Warendorf und hat ca. 20.000 Einwohner.

Ennigerloh liegt verkehrsgünstig an der B 475; diese verbindet die Gemeinde im Norden mit Warendorf und im Süden mit Beckum sowie im weiteren Verlauf mit Soest. Etwa 6 km entfernt

liegt die Autobahnauffahrt Ennigerloh-Beckum-Warendorf, die die B 475 an die A 2 anbindet. Für gute regionale und überregionale Verbindungen nach Osten und Westen sorgt ein dichtes Netz an Landes- und Kreisstraßen.

Verschiedene Regionalbuslinien garantieren eine reibungslose und schnelle Verbindung in die umliegenden Mittel- und Großzentren wie Beckum, Warendorf und Münster.

Ennigerloh hat keinen direkten Anschluss an den Schienenpersonennah- bzw. -fernverkehr. Der nächstgelegene Personenbahnhof befindet sich im 5 km entfernten Neubeckum. Die Anbindungen an überregionale Verkehrsverbindungen wie die ICE-Bahnhöfe in Hamm, Münster sowie die Flughäfen Münster, Dortmund und Paderborn sind durch die verkehrsgünstige Lage der Stadt ebenfalls gegeben.

Durch die Westfälische Landeseisenbahn verfügt Ennigerloh zudem über einen gewerblichen Gleisanschluss an das Netz der Bundesbahn in Neubeckum.

2.5 Belastungen der Hauptverkehrsstraßen

Das LANUV berechnet gemäß der 34. BImSchV Lärmkarten ausschließlich für Hauptverkehrsstraßen. Nach Definition des § 47b BImSchG umfasst dies Autobahnen sowie Bundes- und Landesstraßen. Eine Straße wird als Hauptverkehrsstraße betrachtet, wenn sie gemäß der 4. Runde der Lärmkartierung eine Verkehrsbelastung von mindestens 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr aufweist. Um sicherzustellen, dass die Ergebnisse nicht durch die Corona-Situation verfälscht werden, wurden die Berechnungen entsprechend angepasst.

Für Ennigerloh ist einzig die B 475 von dieser Verkehrsbelastung betroffen.

2.6 Geltende Grenzwerte

Die Lärmaktionspläne stützen sich auf Lärmkarten gemäß § 47 c BImSchG. Diese Karten erfassen die Lärmquellen in einem bestimmten Gebiet, von denen Lärmbelastungen für Menschen ausgehen, und visualisieren die damit verbundenen Lärmprobleme und negativen Auswirkungen.

Verbindliche Grenz- und Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung sind in Deutschland auf Bundesebene nicht vorgegeben. Auslösewerte sind die Belastungsschwellen, bei deren Erreichen bzw. Überschreiten Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden sollen. Sie dienen der Lärmaktionsplanung als Orientierungswerte für die Dringlichkeit von Maßnahmen. Anders als bei Grenzwerten löst das Überschreiten von Auslösewerten keine rechtlich begründeten Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen aus.

Für Nordrhein-Westfalen hat das Umweltministerium im Runderlass „Lärmaktionsplanung“ vom 07.02.2008 Auslösewerte festgelegt. Diese grenzen Gebiete ab, in denen aufgrund von Lärmproblemen Handlungsbedarf besteht. Danach sind in Nordrhein-Westfalen Lärmaktionspläne aufzustellen, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden der L_{DEN} von 70 dB(A) oder der L_{Night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Für Gewerbe- und Industriegebiete gelten nach dem Runderlass keine Grenzwerte. Planungen zum Schutz einzelner Objekte sind nicht erforderlich.

Die angegebenen Lärmpegel beziehen sich jeweils auf die Beurteilungszeiträume Tag/Nacht, wobei der Tagzeitraum als die Zeit von 06:00 – 22:00 Uhr und der Nachtzeitraum als die Zeit 22:00 – 06:00 Uhr festgelegt ist. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

Die Tabelle 1 zeigt die nationalen Grenz- und Richtwerte

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.

Tabelle 1.: nationale Grenz- und Richtwerte – Quelle: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - Dritte Aktualisierung

3 Ergebnisse der Lärmkartierung

Die konkreten Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen gegenüber den Runden 1-3 wesentliche Änderungen, sodass nun weitere Bürgerinnen und Bürger durch den Verkehrslärm beeinträchtigt sind. Hintergrund hierbei ist nicht die veränderte Verkehrssituation, sondern die neue Berechnungsmethode des BEB.

Neben den Lärmkarten vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr sind auch die folgenden Daten im Internet unter <https://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de/> veröffentlicht worden. Diese statistischen Daten ergeben die Anzahl der von Verkehrslärm betroffenen Personen in Ennigerloh.

In den folgenden Tabellen wird die Anzahl der betroffenen Personen getrennt nach 24h (ganztags) und nachts für den Emittent Straße dargestellt. Die statistische Auswertung der Lärmkarten zeigt die Betroffenheit der Bevölkerung, aber auch die Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser beziehungsweise die lärmbelastete Fläche im Stadtgebiet.

Die rot umrandeten Werte zeigen die Überschreitung der Auslösewerte für L_{DEN} und L_{NIGHT} gemäß der Grenzwerte und die Anzahl der betroffenen Personen im Stadtgebiet.

L_{DEN} dB(A)	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	376	245	211	135	4

L_{NIGHT} dB(A)	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	260	218	147	12	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Ennigerloh

L_{DEN} dB(A)	ab 55	ab 65	75
Größe in km ²	4,29	1,05	0,15

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Ennigerloh

L_{DEN} dB(A)	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	460	165	1
Schulgebäude	1	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

139 Personen sind ganztätig sehr hohen Belastungen (ab 70 dB(A)) ausgesetzt, 159 Personen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen (ab 60 dB(A)) ausgesetzt.

211 Personen sind ganztägig hohen Belastungen (ab 65 bis 69 dB(A)) ausgesetzt
 218 Personen sind in der Nacht hohen Belastungen (ab 55 bis 59 dB(A)) ausgesetzt.

245 Personen sind ganztägig Belastungen (ab 60 bis 64 dB(A)) ausgesetzt
 260 Personen sind in der Nacht Belastungen (ab 50 bis 54 dB(A)) ausgesetzt.

Es ist davon auszugehen, dass die Personen, die in der Nacht einer Belastung ausgesetzt sind, auch am Tag belastet werden. Somit können die Personen vom Tag nicht mit denen der Nacht addiert werden.

4 Ergebnisse der Lärmkartierung Schienenverkehr

Das Eisenbahnbundesamt wurde vom Bund beauftragt, schalltechnische Berechnungen zur Ermittlung der Schallauswirkungen an Schienenwegen des Bundes durchzuführen. Die Ergebnisse dieser Berechnungen wurden in Form von Isophonenkarten und Tabellen für jede Gemeinde veröffentlicht.

Bei der Lärmaktionsplanung untersucht das Eisenbahnbundesamt ausschließlich die Hauptstrecken des Schienennetzes, auf denen mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr stattfinden. Es ist zu beachten, dass das Eisenbahnbundesamt für Lärmschutzmaßnahmen an den Hauptverkehrsschienen des Bundes zuständig ist. Es übernimmt auch die Erstellung des Lärmaktionsplans, bei dem die Stadt Ennigerloh zwar nicht direkt Einfluss hat, jedoch bei der Planung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen beteiligt wird.

Für Ennigerloh betrifft dies die Bahnstrecke Minden - Hamm (Streckenummer 1700 (Personenverkehr) und 2990 (Güterverkehr)).

L_{DEN} dB(A)	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	20	0	0	0	0

L_{NIGHT} dB(A)	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	<10	0	0	0	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Ennigerloh

L_{DEN} dB(A)	ab 55	ab 65	75
Größe in km ²	1,83	0,28	0,05

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Ennigerloh

L_{DEN} dB(A)	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	<10	0	0
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

5 Bewertung der Lärmsituation

Die vom Umweltministerium empfohlenen Auslösewerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht gelten für Maßnahmen innerhalb der Lärmaktionsplanung. Die Stadt Ennigerloh folgt diesen Empfehlungen.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen veränderte Werte gegenüber den vorherigen Runden. Dies führt zu einer höheren Belastung der Bürgerinnen und Bürger durch den Verkehrslärm, der von den Hauptverkehrsstraßen ausgeht. Die Gründe hierfür sind die zuvor beschriebenen, veränderten Berechnungsmethoden.

Das LANUV NRW hat anhand der Berechnungen festgestellt, dass insgesamt 832 Personen zwischen 55 und 70 dB(A) ganztägig und 478 Personen nachts zwischen 50 und 60 dB(A) betroffen sind.

Die vom Umweltministerium empfohlenen Auslösewerte von 70/60 dB(A) werden von 139 Personen ganztägig und 159 Personen nachts übertroffen.

Es ist erforderlich, einen Lärmaktionsplan insbesondere bei komplexen Lärmsituationen zu erstellen. Der Kern des Plans besteht aus dem Maßnahmenenteil.

Es stehen verschiedene Maßnahmen zur Verfügung, darunter Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes (lärmindernde Maßnahmen an der Lärmquelle), Maßnahmen zur Reduzierung der Schallübertragung (z. B. Schallschutzwände, lärmarter Asphalt), Maßnahmen der Verkehrsregulierung und -begrenzung (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Lärminderung) sowie Maßnahmen der Verkehrsplanung (z. B. Bau einer Umgehungsstraße).

Im zweiten Teil der Lärmaktionsplanung wird erörtert, ob und in welchem Ausmaß Maßnahmen ergriffen werden sollen, indem Möglichkeiten vorgestellt und abgewogen werden.

6 Mitwirkung der Öffentlichkeit

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.

Wie zuvor dargestellt erfolgt die Beteiligung zweistufig. Zunächst wird die Öffentlichkeit über die Ergebnisse der Lärmkartierung und die Absicht zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes informiert. Dies geschieht durch die Offenlage der Lärmkarten im Rathaus bzw. im Internet im Winter/Frühling 2024. Auf dieser Grundlage können die Bürgerinnen und Bürger Anregungen zur Fortschreibung des Plans geben.

Die Hinweise werden ausgewertet, abgewogen und anschließend wird der Lärmaktionsplan auf der Basis der Vorgaben des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr aufgestellt. Im Rahmen der Erstellung des Entwurfs des Lärmaktionsplans wird die Öffentlichkeit eine weitere Möglichkeit haben, Anregungen und Hinweise zur Lärmaktionsplanung bei der Stadtverwaltung vorzubringen.

Aufgestellt im März 2024

Stadt Ennigerloh
Fachbereich Planen, Bauen, Umwelt
Björn Raum

Anlagen