WENKER & GESING
Akustik und Immissionsschutz GmbH

Ingenieure
Sachverständige

Lärmaktionsplanung (Stufe 4)

nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie für die Gemeinde Everswinkel

Bericht Nr. 5403.1/01E *- E N T W U R F -*

- ENTWURF -

Auftraggeber: **Gemeinde Everswinkel**
Der Bürgermeister
48351 Everswinkel

Bearbeiter: Jürgen Gesing, Dipl.-Ing.

Datum: 16.04.2024

DAkkS Deutsche Akkreditierungsstelle D-PL-17463-01-00

Akkreditiert nach DIN EN ISO/IEC 17025:2018
für die Ermittlung von Geräuschen

Bekannt gegebene Messstelle nach § 29b
Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

Qualitätsmanagementsystem
nach DIN EN ISO 9001:2015

WENKER & GESING Akustik und Immissionsschutz GmbH · Bahnhofstraße 102 · 48683 Ahaus
Tel.: 02561 95 898-0 · mail@wenker-gesing.de · www.wenker-gesing.de

1 Zusammenfassung

Auf Basis der Lärmkartierung des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (nachfolgend LANUV genannt) ist im Auftrag der Gemeinde Everswinkel nach den Vorgaben gemäß § 47 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes für die in der vierten Runde kartierten Bereiche Everswinkels erstmalig ein Lärmaktionsplan aufzustellen.

Im vorliegenden Plan sind die Lärmprobleme und Lärmauswirkungen dargestellt und bewertet, die in der Gemeinde durch den Straßenverkehr entstehen. Berücksichtigt wurden hierbei ausschließlich die von der Lärmkartierung des LANUV betrachteten Streckenabschnitte der Bundesstraße 64 (B 64) im Norden des Gemeindegebietes sowie der westliche Teil der Landesstraße 793 (L 793) nördlich der Ortslage Everswinkels mit den Verkehrsbelastungsdaten der Fortschreibung/Hochrechnung der Ergebnisse der bundesweiten Verkehrszählungen aus dem Jahr 2015 und der temporären Messungen 2016 bis 2019 auf das Jahr 2019.

Als Ergebnis der Lärmkartierung lässt sich feststellen, dass bezogen auf den Tag (0.00 - 24.00 Uhr) insgesamt neun Menschen bzw. im Nachtzeitraum (22.00 - 6.00 Uhr) zehn Menschen Belastungen oberhalb der Auslösewerte des Runderlasses des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) von $L_{den} \geq 70$ dB(A) (24 Stunden-Wert) bzw. $L_{night} \geq 60$ dB(A) ausgesetzt sind. Die von diesen Pegelwerten betroffenen Wohngebäude befinden sich ausschließlich außerorts im Nahbereich der o. g. Verkehrswege, drei entlang der B 64, eines an der L 793.

An den gemäß der Lärmkartierung von erhöhtem Lärm betroffenen Straßenabschnitten entlang der L 793 wurden bereits im Zuge der seinerzeitigen Bauleitplanung für die an den Verkehrsweg im Süden heranrückenden Wohngebiete aktive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt.

Angaben zu Lärmschutzmaßnahmen, die seit der letzten Kartierung umgesetzt wurden bzw. in Zukunft realisiert werden sollen, enthält Kapitel 6. Dort finden sich auch Aussagen bzw. Empfehlungen zum Schutz sogenannter "ruhiger Gebiete".

Dieser Bericht umfasst einschließlich Anhang insgesamt 37 Seiten.

Ahaus, den 16.04.2024

WENKER & GESING
Akustik und Immissionsschutz GmbH

- E N T W U R F -

Jürgen Gesing, Dipl.-Ing.
- Berichtserstellung -

Jens Lapp, Dipl.-Met.
- Prüfung und Freigabe -

*) Die Vervielfältigung dieses Berichts ist nur dem Auftraggeber zum internen Gebrauch und zur Weitergabe in Zusammenhang mit dem Untersuchungsobjekt gestattet.

- ENTWURF -

Inhalt

1 Zusammenfassung 2
2 Situation und Aufgabenstellung 5
3 Beschreibung der Gemeinde sowie der kartierten Hauptverkehrsstraßen 6
4 Informationen zur Rechtslage 8
4.1 Zuständige Behörde 8
4.2 Rechtlicher Hintergrund 8
4.3 Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 der Richtlinie 10
5 Berechnungsmethodik und -ergebnisse der Lärmkartierung 12
5.1 Berechnungsmethodik 12
5.2 Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten 12
5.3 Bewertung der Berechnungsergebnisse 14
5.4 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungswürdigen Situationen 15
6 Maßnahmenplanung 17
6.1 Allgemeine Maßnahmen und Möglichkeiten zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms 17
6.2 Bereits umgesetzte und beschlossene Maßnahmen 19
6.3 Schutz ruhiger Gebiete 21
6.4 Geplante Vorhaben und langfristige Strategien 22
6.5 Schätzwerte der Reduzierung betroffener Personen 22
7 Eingegangene Stellungnahmen aus den Öffentlichkeitsbeteiligungen 23
7.1 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden (Phase 1) 23
7.2 Auslegung des Lärmaktionsplanes (Phase 2) 31
8 Formelle Information 32
8.1 Datum des Abschlusses des Aktionsplanes 32
8.2 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörung 32
8.3 Bestimmungen zur Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes 32
9 Grundlagen und Literatur 33
10 Anhang 35
10.1 Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr L_{den} /14/ 36
10.2 Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr L_{night} /14/ 37

- ENTWURF -

Tabellen

Tab. 1: Hauptverkehrsstraßen mit Angabe des jährlichen Verkehrsaufkommens /21/ . 6

Tab. 2: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in Everswinkel 12

Tab. 3: Geschätzte Gesamtzahl *N* der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Everswinkel 12

Tab. 4: Geschätzte Gesamtzahl *N* der von Lärm ganztags an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen in Everswinkel 13

Tab. 5: Geschätzte Gesamtzahl *N* der von Lärm nachts an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen in Everswinkel 13

Tab. 6: Bewertung der Anzahl der Menschen, die Lärm ausgesetzt sind.....14

Tab. 7: Zuständigkeiten beim Straßenverkehr in NRW (EW = Einwohner) /14/ 19

Tab. 8: Schätzwerte für die Anzahl der von Umgebungslärm entlasteten Personen ...22

Abbildungen

Abb. 1: Übersichtskarte mit Darstellung der kartierten Hauptverkehrsstraßen in Everswinkel /14/..... 7

Abb. 2: Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr L_{den} (day, evening, night) /14/ ..13

Abb. 3: Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr L_{night} /14/.....13

Abb. 4: Lärmbelasteter Straßenabschnitt der L 793 - L_{den} /14/.....16

Abb. 5: Lärmbelasteter Straßenabschnitt der L 793 - L_{night} /14/.....16

Abb. 6: Lärmminderungspotentiale*) verschiedener Maßnahmen /12/.....18

- ENTWURF -

2 Situation und Aufgabenstellung

Die Gemeinde Everswinkel beabsichtigt die erstmalige Aufstellung eines Lärmaktionsplanes.

Im Auftrag der Gemeindeverwaltung ist die aktuelle vierte Stufe der Lärmaktionsplanung gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) /2/ gutachterlich durch unser Büro zu begleiten. Die Lärmaktionsplanung muss dabei den Mindestanforderungen des Anhangs V der genannten Richtlinie entsprechen.

Mit der Umgebungslärmrichtlinie wurde von der Europäischen Gemeinschaft ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Minderung des Umgebungslärms aufgestellt. Diese EG-Richtlinie ist durch die Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) /1/ und durch die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) /7/ in deutsches Recht umgesetzt worden.

Basis der Untersuchung ist die auf Grundlage des Artikels 7 der Richtlinie 2002/49/EG vom LANUV zuletzt erarbeitete Lärmkartierung, die Ende Oktober 2022 abgeschlossen wurde. Diese besteht aus grafischen Darstellungen (Lärmkarten) und Erläuterungen /14/. Die den Lärmkarten zugrunde liegenden Verkehrsbelastungsdaten resultieren dabei aus der Fortschreibung/Hochrechnung der Ergebnisse der bundesweiten Verkehrszählungen aus dem Jahr 2015 und der temporären Messungen 2016 bis 2019 auf das Jahr 2019.

Die Lärmkarten der vierten Runde wurden mit den neuen EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren sowie den o. g. Belastungsdaten berechnet. Die Verkehrsmengen wurden entsprechend angepasst, damit die Lärmkarten nicht durch die Corona-Situation verfälscht werden. Durch die neuen Berechnungsverfahren kommt es zu Änderungen in der dargestellten Lärmsituation sowie bei der Anzahl der Betroffenen; ein direkter Vergleich der Ergebnisse von dritter und vierter Runde ist daher nicht möglich.

Für die Festlegung, wie tiefgreifend die Lärmaktionsplanung angelegt wird, ist die jeweilige Gemeinde oder Stadt zuständig. Die vergleichsweise hohen Auslösewerte der Lärmaktionsplanung orientieren sich in NRW vor allem an der Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen.

Eine notwendige Priorisierung soll in Abwägung von der Größe des betroffenen Gebiets, der Anzahl der betroffenen Personen sowie der Höhe der Lärmbelastung (gesundheitliche Risiken, erhebliche Belästigungen etc.) erfolgen. Da die Kartierung alle fünf Jahre überarbeitet wird, sollen die gewonnen Ergebnisse daraus verwertet und die Lärmaktionsplanung langfristig weiter vertieft werden.

In der Lärmaktionsplanung ist u. a. der Schutz "ruhiger Gebiete" (vgl. Kap. 6.3) vorzusehen. Darüber hinaus ist die Öffentlichkeit gemäß § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auch bei der Fortschreibung der Planung mit einzubeziehen.

- ENTWURF -

3 Beschreibung der Gemeinde sowie der kartierten Hauptverkehrsstraßen

Die Gemeinde Everswinkel liegt ca. zehn Kilometer östlich von Münster in Nordrhein-Westfalen und ist eine kreisangehörige Gemeinde des Kreises Warendorf im Regierungsbezirk Münster. Sie verfügt über eine Gesamtfläche von 69,1 km² und gliedert sich in die Ortsteile Everswinkel und Alverskirchen. Die Gesamtbevölkerung liegt aktuell bei etwa 9.800 Einwohnern /15/.

Everswinkel ist durch die Bundesstraße 64 (B 64) an das Fernstraßennetz angebunden. Die Anschlussstellen der Bundesautobahn 1 (BAB 1), der BAB 2 sowie der BAB 43 sind von Everswinkel in etwa 20 bis 30 Minuten erreichbar. Darüber hinaus verkehren zwei Buslinien nach Münster und Warendorf. Der nächstgelegene Haltepunkt "Warendorf-Einen-Müssingen" befindet sich an der B 64 im benachbarten Warendorfer Ortsteil Müssingen.

Die "Hauptverkehrsstraßen" im Sinne des im BImSchG /1/ verankerten Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr sind demnach die B 64 sowie der westliche, nach Münster führende Abschnitt der Landesstraße 793 (L 793) /14, 21/. Umgerechnet entspricht diese Grenze einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) von etwa 8.200 Kfz/24h. Straßen mit einer DTV < 8.200 Kfz/24 h sind daher nicht Bestandteil der Lärmkartierung und somit auch vom Lärmaktionsplan ausgenommen. Kreis- und Gemeindestraßen sind definitionsgemäß ebenfalls von der Lärmkartierungspflicht des LANUV ausgenommen /14/.

Die relevanten Straßen sind in nachfolgender Tabelle mit Angabe des jährlichen Verkehrsaufkommens aufgelistet.

Tab. 1: Hauptverkehrsstraßen mit Angabe des jährlichen Verkehrsaufkommens /21/

Haupt-verkehrs-straßen	jährliches Verkehrs-aufkommen [Kfz/a]	Verlauf und Lage
B 64	3,4 Mio.	West - Ost (westl. bis östl. Ortsgrenze / Ortseingang Müssingen)
L 793	4,5 Mio.	West - Ost (westl. Ortsgrenze bis Knotenpunkt L 811)
	4,5 Mio.	West - Ost (Knotenpunkt L 811 bis Knotenpunkt K 3)

Die für die Lärmaktionsplanung der vierten Stufe relevanten Abschnitte der Hauptverkehrsstraßen (grüne Markierung) sind in Abbildung 1 auf der nächsten Seite dargestellt.

Haupteisenbahnen (> 30.000 Züge pro Jahr) sowie Großflughäfen (> 50.000 Bewegungen pro Jahr), die relevant zur Ermittlung der belasteten Personen durch Lärm beitragen, befinden sich im Gemeindegebiet Everswinkels nicht.

ENTWURF

Auch weitere Lärmquellen wie Gewerbelärm von sog. IVU-Anlagen gemäß Richtlinie 96/61/EG des Rates /4/ vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung sind nur innerhalb von Ballungsräumen zu betrachten, sodass dies im vorliegenden Fall ebenfalls nicht zu untersuchen ist.

Des Weiteren sind Freizeit- oder Nachbarschaftslärm nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

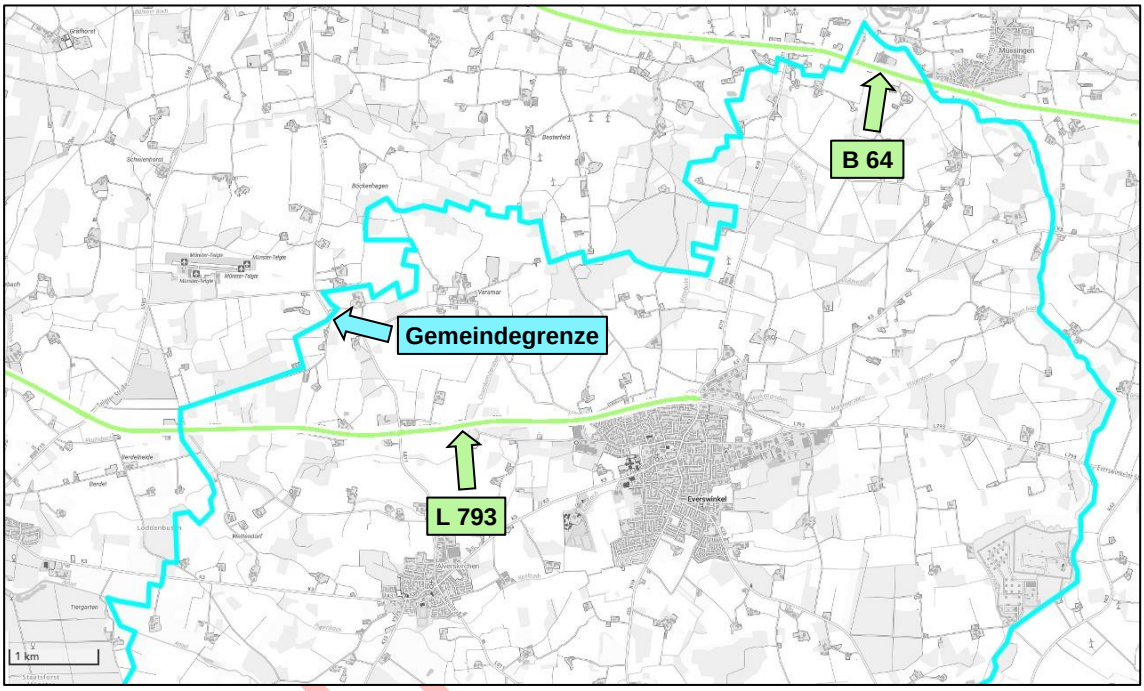


Abb. 1: Übersichtskarte mit Darstellung der kartierten Hauptverkehrsstraßen in Everswinkel /14/

- ENTWURF -

4 Informationen zur Rechtslage

4.1 Zuständige Behörde

In Nordrhein-Westfalen sind die Städte und Gemeinden für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung zuständig. Die Lärmberechnung wird dabei für Gebiete, die nicht zu Ballungsräumen (> 100.000 Einwohner mit > 1.000 Einwohner/km²) zählen, durch das LANUV durchgeführt und die Ergebnisse im Internet zur Verfügung gestellt.

Zuständig für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes (4. Stufe) ist die Gemeinde Everswinkel:

- Gemeinde Everswinkel
  Am Magnusplatz 30
  48351 Everswinkel
- Telefon: 02582 88-0
- E-Mail: gemeinde@everswinkel.de
- Homepage: www.everswinkel.de

4.2 Rechtlicher Hintergrund

Auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) /2/ des Europäischen Parlaments aus dem Jahr 2002 hat die Europäische Gemeinschaft ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm erarbeitet. Ziel ist es, schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung durch Umgebungslärm, zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Notwendig dafür ist das schrittweise Durchführen folgender Maßnahmen:

- Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten durch ein gemeinsames Bewertungsverfahren aller Mitgliedsstaaten
- Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen
- Aufstellung von Lärmaktionsplänen auf Grundlage der Ergebnisse der Lärmkarten mit dem Ziel, den Umgebungslärm soweit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern

Unter Umgebungslärm versteht man *"unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten […] ausgeht"*.

- ENTWURF -

Aufbau und Untersuchungsumfang eines Lärmaktionsplanes orientieren sich hierbei an dem Anhang V "Mindestanforderungen für Aktionspläne nach Artikel 8" der Richtlinie 2002/49/EG bzw. den Regelungen des BImSchG:

- *"eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,*
- *Benennung der zuständigen Behörde,*
- *Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,*
- *Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5,*
- *eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,*
- *eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,*
- *das Protokoll der öffentlichen Anhörung gemäß Artikel 8 Absatz 7,*
- *die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminderung,*
- *die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,*
- *die langfristige Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse,*
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplanes."*

Ziel der Lärmaktionspläne ist es auch, ruhige Gebiete gegenüber einer Zunahme von Lärm zu schützen. Die Öffentlichkeit wird gemäß § 47d zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört und erhält die Möglichkeit, an der Ausgestaltung und Prüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Mitwirkung und Einwendungen sollen im abschließenden Beschluss des Lärmaktionsplanes berücksichtigt werden.

Bei der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden klassifizierten Straßen (Lärmsanierung) ist zu beachten, dass sich diese nach bundeseinheitlich festgelegten Kriterien richtet. Dazu zählt, dass Lärmsituationen anhand der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes (VLärmSchRL-97) /9/ in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) /8/ zu ermitteln und zu bewerten sind. Voraussetzung zur Gewährung von Schallschutzmaßnahmen ist dabei, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind.

Beim Bau sowie der wesentlichen Änderung von Straßen (Lärmvorsorge) gelten die Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) /1/ in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) /5/ und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) /6/.

- ENTWURF -

Die Grundlagen zur Aufstellung der Lärmaktionspläne sind dagegen die Regelungen der §§ 47a-f des BImSchG. Im Gegensatz zu den vorgenannten lärmtechnischen Berechnungen nach den RLS-19 erfolgten die Berechnungen der dritten Stufe der Lärmkartierung (2017) nach der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) /17/, welche an die Anforderungen der Anhänge I und II der Richtlinie 2002/49/EG angepasst ist. In der vierten Runde (2022) erfolgten die Berechnungen nun nach der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) /19/. Ein direkter Vergleich der nach VBUS bzw. BUB und RLS-19 berechneten Beurteilungspegel ist *nicht* möglich. Eine Bewertung der Ergebnisse der strategischen Lärmkarten hinsichtlich des Lärmaktionsplanes kann daher nur von den jeweiligen Städten und Gemeinden vorgenommen werden.

4.3 Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 der Richtlinie

Auf nationaler Ebene existieren derzeit keine allgemein gültigen Grenzwerte für Lärmimmissionen aus dem Verkehrsbereich. In den bestehenden Vorschriften zum Lärmschutz, dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) /5/ und dem Beiblatt 1 zu DIN 18005 /10/ werden lediglich verschiedene Grenz-, Richt- und Orientierungswerte zum Schutz vor Lärm - abhängig von der Nutzungsart der betroffenen Gebiete und von der Tageszeit - definiert, die allerdings nur für den Um- und Neubau von Verkehrsanlagen dienen bzw. als Orientierungswerte gelten.

Da sich die Berechnungsverfahren für die strategischen Lärmkarten mit den Lärmindizes L_{den} (**d**ay, **e**vening, **n**ight) und L_{night} von den nationalen Grenz- und Richtwerten unterscheiden, können die nationalen Grenz- und Richtwerte nur zur Orientierung für die Bewertung der Lärmsituation in diesen strategischen Lärmkarten herangezogen werden. Im Einzelfall sind für die Prüfung, ob Immissionsgrenz- oder -richtwerte überschritten sind, weitergehende Berechnungen unter Anwendung der nationalen Berechnungsverfahren für die jeweiligen Immissionsorte notwendig.

Gemäß dem Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) /13/ liegen Lärmprobleme im Sinne von § 47d Abs. 1 des BImSchG auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden Beurteilungspegel von $L_{den} \geq 70$ dB(A) oder $L_{night} \geq 60$ dB(A) erreicht werden. Diese Werte werden als Auslösewerte für die Untersuchung von Lärmschutzmaßnahmen in Ansatz gebracht.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie gibt keine Richt- oder Grenzwerte vor, bei deren Überschreitung Maßnahmen verpflichtend umgesetzt werden müssen. Die in den Lärmkarten des LANUV dargestellten Isophonenflächen der Beurteilungspegel L_{den} ab 55 dB(A) (24 Stunden) und L_{night} ab 50 dB(A) (8 Stunden) dienen zur Abgrenzung der Gebiete, für die ggf. ein Handlungsbedarf besteht (siehe Kap. 5.2, Abbildungen 2 und 3).

- ENTWURF -

Da sich die strengeren, vorgeschlagenen Auslösewerte von verschiedenen Institutionen auch in Bezug auf gesundheitliche Aspekte zum Teil sehr unterscheiden, hat das Umweltbundesamt (UBA) vor diesem Hintergrund folgende Empfehlungen ausgesprochen /12/:

- kurzfristig: zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen werden als Auslösewerte Immissionspegel von L_{den} = 65 dB(A) und L_{night} = 55 dB(A) vorgeschlagen
- mittelfristig: zur Minderung erheblicher Belästigungen schlägt das UBA Auslösekriterien von L_{den} = 60 dB(A) und L_{night} = 50 dB(A) vor
- langfristig: zur Vermeidung erheblicher Belästigungen werden Auslösewerte von L_{den} = 55 dB(A) und L_{night} = 45 dB(A) vorgeschlagen

- ENTWURF -

5 Berechnungsmethodik und -ergebnisse der Lärmkartierung

5.1 Berechnungsmethodik

Grundsätzlich gibt es für die verschiedenen Lärmquellenarten (Straßen, Schienen, Flughäfen sowie Industrie und Gewerbe) jeweils spezielle Berechnungsmethoden, nach denen die Ermittlung der Geräuschimmissionen erfolgt.

Laut /13/ ist seit dem 31. Dezember 2018 ein europaweit harmonisiertes Berechnungsverfahren (CNOSSOS-EU) /3/ vorgeschrieben und kommt erstmals bei der vierten Runde der Lärmkartierung 2022 zur Anwendung. Daher sind die Lärmkarten der 4. Runde nicht mit denen der vorherigen Runden vergleichbar.

Die Berechnungsverfahren berücksichtigen neben den jeweiligen Quellgrößen (z.B. Verkehrsstärke und -zusammensetzung, Geschwindigkeit, Straßenoberfläche) auch die Ausbreitungsbedingungen (z. B. Abstand von der Straße, schallmindernde Hindernisse, Einfluss des Geländes).

Bei der Erstellung der Lärmkarten der vierten Stufe kam die "Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen - Straßen, Schienenweg, Industrie und Gewerbe" (BUB) /19/ zum Einsatz. Die Anzahl der lärmbetroffenen Menschen in Wohnungen, die innerhalb der jeweiligen Isophonen-Bänder liegen, wird ab der vierten Runde nach der "Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (BEB) /20/ ermittelt.

5.2 Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die Ergebnisse der vom LANUV im Jahr 2022 durchgeführten Lärmkartierung wurden im Internet unter www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de /14/ veröffentlicht und sind nachfolgend zusammengefasst.

Tab. 2: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in Everswinkel

L_{den}	≥ 55 dB(A)	≥ 65 dB(A)	≥ 75 dB(A)
Größe/km²	4,37	0,87	0,18

Tab. 3: Geschätzte Gesamtzahl *N* der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Everswinkel

L_{den}	≥ 55 dB(A)	≥ 65 dB(A)	≥ 75 dB(A)
N Wohnungen	86	13	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

- ENTWURF -

Tab. 4: Geschätzte Gesamtzahl *N* der von Lärm ganztags an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen in Everswinkel

L_{den}	≥ 55…≤ 59 dB(A)	≥ 60…≤ 64 dB(A)	≥ 65…≤ 69 dB(A)	≥ 70…≤ 74 dB(A)	≥ 75 dB(A)
N	140	16	20	9	0

Tab. 5: Geschätzte Gesamtzahl *N* der von Lärm nachts an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen in Everswinkel

L_{night}	≥ 50…≤ 54 dB(A)	≥ 55…≤ 59 dB(A)	≥ 60…≤ 64 dB(A)	≥ 65…≤ 69 dB(A)	≥ 70 dB(A)
N	23	20	10	0	0

Die vom LANUV erstellten Lärmkarten zu den Lärmindizes L_{den} und L_{night} sind ergänzend in den Abbildungen 2 und 3 sowie im Anhang dieses Berichts dargestellt /14/.

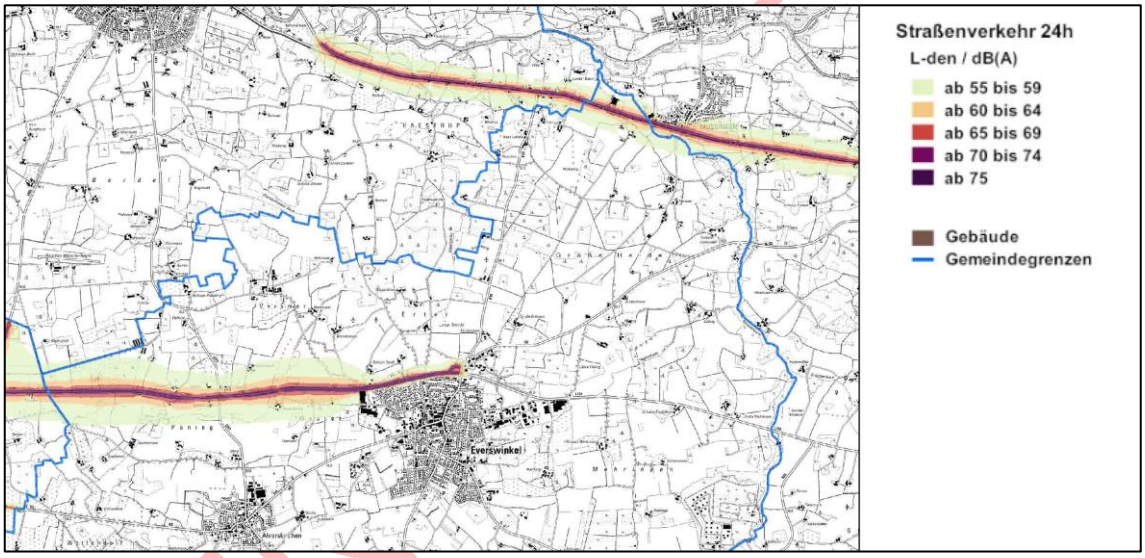


Abb. 2: Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr L_{den} (day, evening, night) /14/

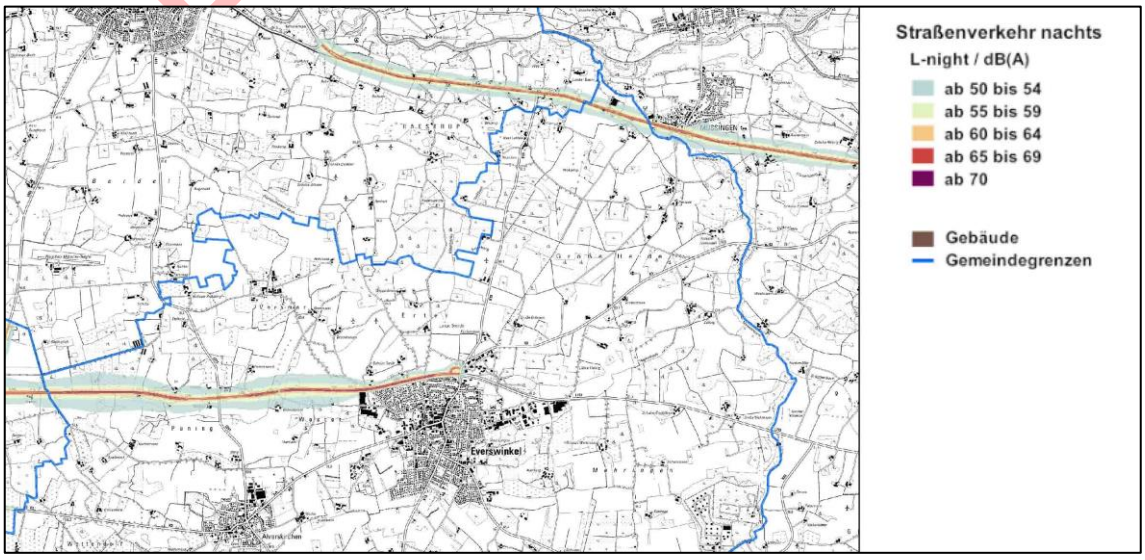


Abb. 3: Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr L_{night} /14/

5.3 Bewertung der Berechnungsergebnisse

Die Ermittlung der Belastetenzahlen für den Straßenverkehrslärm findet unter Berücksichtigung der "Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen" (BUB) statt /19/ (vormals: VBEB /18/). Die Betroffenenzahlen werden dabei mit einem Berechnungsmodell ermittelt, das die Einwohnerdichte berücksichtigt und die Einwohner gleichmäßig auf die berechneten Fassadenpegel der Gebäude im Gemeinde-gebiet verteilt.

Tab. 6: Bewertung der Anzahl der Menschen, die Lärm ausgesetzt sind

a)	Anzahl an Menschen, die ganztägig sehr hohen Belastungen (≥ 70 dB(A)) ausgesetzt sind:	9
b)	Anzahl an Menschen, die in der Nacht sehr hohen Belastungen (≥ 60 dB(A)) ausgesetzt sind:	10
c)	Anzahl an Menschen, die ganztägig hohen Belastungen (≥ 65 - 69 dB(A)) ausgesetzt sind:	20
d)	Anzahl an Menschen, die in der Nacht hohen Belastungen (≥ 55 - 59 dB(A)) ausgesetzt sind:	20
e)	Anzahl an Menschen, die ganztägig Belastungen/Belästigungen (55 - 64 dB(A)) ausgesetzt sind:	156
f)	Anzahl an Menschen, die in der Nacht Belastungen/Belästigungen (50 - 54 dB(A)) ausgesetzt sind:	23

*) ganztägig: 24 h (L_{den})

Das heißt:

185 Menschen sind ganztägig Pegeln von ≥ 55 dB(A) ausgesetzt, die zu erheblichen Belästigungen führen können.

29 Menschen sind ganztägig Pegeln von ≥ 65 dB(A) ausgesetzt, die zu gesundheitlichen Auswirkungen führen können.

53 Menschen sind nachts Pegeln von ≥ 50 dB(A) ausgesetzt, die zur Beeinträchtigung des Nachtschlafes führen können.

30 Menschen sind nachts Pegeln von ≥ 55 dB(A) ausgesetzt, die dazu führen können, dass Nachtschlaf nur bei geschlossenem Fenster möglich ist.

Darüber hinaus hat die Auswertung des LANUV ergeben, dass die folgende Anzahl an Menschen gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen entsprechend § 4 Abs. 4 Nr. 9 der 34. BImSchV /7/ ausgesetzt ist:

- schätzungsweise 28 Personen leiden unter starken Belästigungen
- schätzungsweise vier Personen leiden unter starken Schlafstörungen
- schätzungsweise keine Person leidet unter ischämischen Herzkrankheiten

- ENTWURF -

Die Ermittlung erfolgt nach /16/ entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie /2/ auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen getrennt für jede Lärmquellenart. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der "Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ veröffentlichte /11/.

Den Ergebnissen der Lärmkartierung kann entnommen werden, dass insgesamt allerdings vergleichsweise wenige Menschen in Everswinkel von Werten oberhalb der Auslösewerte von $L_{den} \geq 70$ dB(A) bzw. $L_{night} \geq 60$ dB(A) (jeweils ca. 0,1 % der Einwohner) betroffen sind.

In der aktuellen vierten Stufe der Lärmkartierung ergaben sich zu den in der dritten Stufe (2017) berücksichtigten Straßen keine Veränderungen, d. h. es kamen keine Verkehrswege hinzu, die nun ein Verkehrsaufkommen von mindestens 3 Mio. Kfz/a bzw. mindestens 8.200 Kfz/d aufweisen und es fielen auch keine Straßenabschnitte heraus, die nun unterhalb der o. g. Schwellenwerte liegen.

5.4 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungswürdigen Situationen

Im Gemeindegebiet Everswinkels gibt es vergleichsweise wenig belastete Menschen, die von hohen oder sehr hohen Lärmbelastungen im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie /2/ betroffen sind (siehe Tab. 6: ≤ 0,3 % der Bevölkerung). Die wenigen Gebiete, die von Pegeln oberhalb der Auslösewerte von $L_{den} \geq 70$ dB(A) und $L_{night} \geq 60$ dB(A) betroffen sind, befinden sich entlang der kartierten Straßen, also an der B 64 im Norden des Gemeindegebietes sowie an der L 793 unmittelbar nördlich der Ortslage Everswinkels.

Die höchsten Anteile lärmbelasteter Menschen befinden sich augenscheinlich in den Wohngebieten südlich der L 793, an der jedoch bereits im Zuge der Bauleitplanung zur Ausweisung der Wohnbauflächen verschiedene Lärmschutzmaßnahmen (Wälle und Wände) umgesetzt wurden. Die Wirksamkeit der o. g. abschirmenden Maßnahmen kann auch den Lärmkarten in den Abbildungen 4 und 5 auf der folgenden Seite entnommen werden.

Im Nahbereich der B 64 befinden sich drei Wohngebäude, die sehr hohen Lärmbelastungen ausgesetzt sind, an der L 793 betrifft dies ein Wohnhaus.

An diesen allein gelegenen Wohngebäuden lassen sich allerdings nur mit (ggf. unverhältnismäßig) hohem Aufwand (z. B. Tempolimits, Lkw-Durchfahrverbote, Einbau von offenporigem Asphalt) signifikante Pegelminderungen erzielen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden oder -wällen scheiden hier regelmäßig aus.

- ENTWURF -

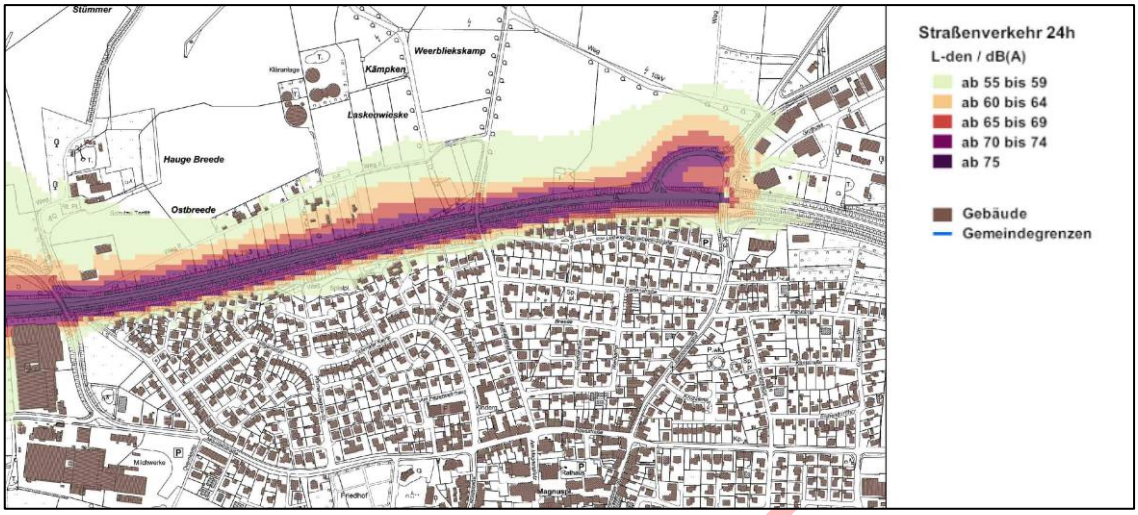


Abb. 4: Lärmbelasteter Straßenabschnitt der L 793 - L_{den} /14/

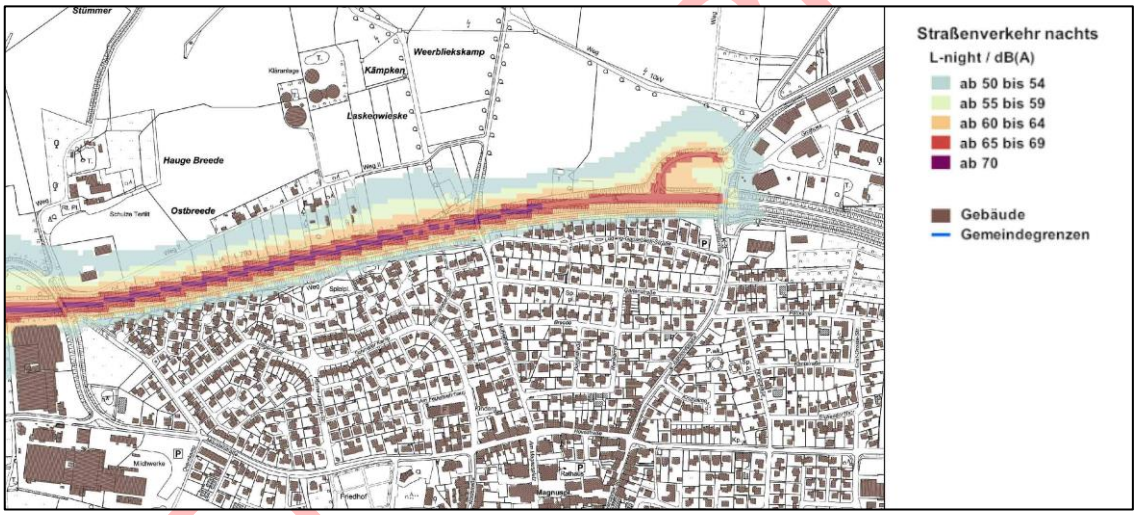


Abb. 5: Lärmbelasteter Straßenabschnitt der L 793 - L_{night} /14/

- ENTWURF

6 Maßnahmenplanung

6.1 Allgemeine Maßnahmen und Möglichkeiten zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms

Als Maßnahmen für die Minderung des Straßenverkehrslärms kommen sowohl verkehrsorganisatorische als auch bauliche Maßnahmen in Betracht. Dabei kann zwischen der Vermeidung, der Verminderung und der Verlagerung unterschieden werden.

Beispiele für die Vermeidung, Verminderung und die Verlagerung von Straßenverkehrslärm sind im Folgenden aufgeführt:

<u>Vermeidung</u>

- Verringerung des Pkw-Verkehrs, z. B. durch Parkraummanagement
- Förderung des ÖPNV-, Rad- und Fußverkehrs
- Reduzierung des Lkw-Verkehrs durch eine entsprechende Planung der Logistik
- Durchfahr- oder Nachtfahrverbote für Lkw

<u>Verminderung</u>

- Sanierung schadhafter Fahrbahnoberflächen oder Ersatz mit leiseren Fahrbahnbelägen
- Absenkung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf z. B. 30 km/h (ganztags/nachts)
- Verstetigung des Verkehrsflusses ("grüne Welle") durch Koordination der Lichtsignalanlagen bei Tempo 30 oder 50, Kreisverkehre
- Parkraummanagement mit Be- und Entladezonen zur Verhinderung von 2. Reihe-Parken
- Vorbereitende Bauleitplanung (Trennung unverträglicher Nutzungen, Festsetzung geschlossener Bauweise, straßenabgewandte Anordnung schutzbedürftiger Räume)

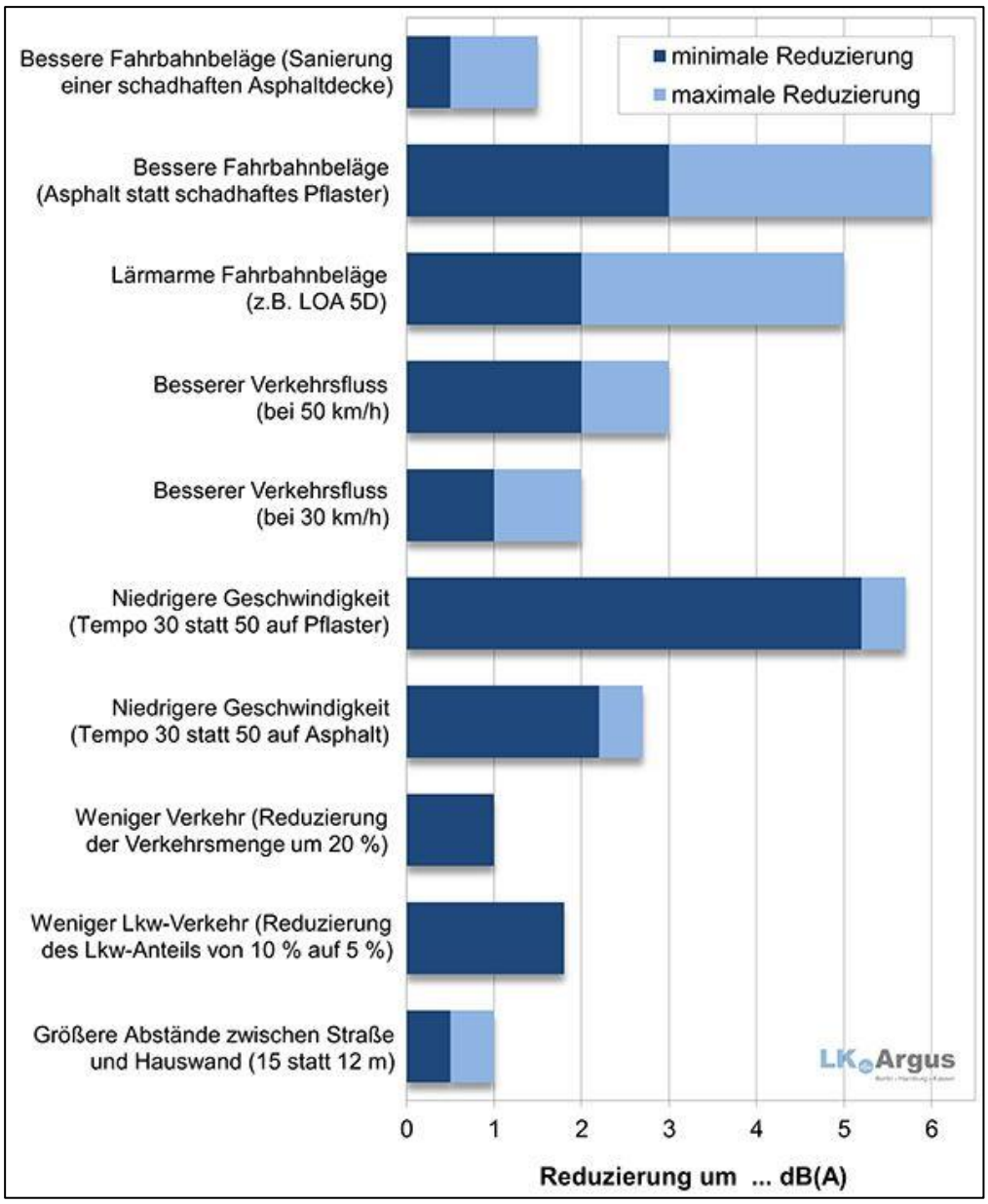
<u>Verlagerung</u>

- Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuggruppen bzw. zu bestimmten Zeiten
- Verkehrsorganisation wie Zuflussdosierung, Leitsysteme oder Einbahnstraßen
- Verkehrsberuhigung des Nebennetzes und Vorhaltung eines leistungsfähigen Straßenhauptnetzes
- Umleitung des Durchgangsverkehrs

- ENTWURF -

Aktive Schallschutzmaßnahmen, wie z. B. Schallschutzwände, sind vor allem innerorts aufgrund der überwiegend engen Bebauung nur selten zu realisieren. Eine ergänzende bauliche Maßnahme ist das Schließen von Baulücken, um die dahinterliegende Bebauung vor Straßenverkehrslärm zu schützen. Passiver Schallschutz in Form des Einbaus von Schallschutzfenstern sollte lediglich in besonders kritischen Fällen herangezogen werden, nachdem andere Maßnahmen zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms an der Quelle bereits durchgeführt wurden.

In Abbildung 6 sind mögliche Minderungspotentiale verschiedener Maßnahmen aufgeführt:



*) das Lärmminderungspotential bei einer niedrigeren Geschwindigkeit (Tempo 30 statt 50 auf Pflaster) beträgt in Anlehnung an die Berechnungsgrundlagen der RLS-19 /8/ lediglich ca. 3 dB(A)

Abb. 6: Lärmminderungspotentiale*) verschiedener Maßnahmen /12/

Anmerkung zu Abb. 6: Die Sanierung schadhafter Fahrbahndecken oder die Verstetigung des Verkehrsflusses führen in der Praxis zwar tatsächlich zu einer geringeren Lärmbelastung, allerdings wirken sie sich bei der rechnerischen Ermittlung nicht pegelmindernd aus, da die anzuwendenden Berechnungsvorschriften diesen Umständen nicht Rechnung tragen.

Die Zuständigkeiten für die Umsetzung von Maßnahmen beim Straßenverkehr sind in Tabelle 7 aufgeführt. Sie zeigt, dass allein für einen Straßenabschnitt, je nach Maßnahme, verschiedene Behörden verantwortlich sein können /14/.

Tab. 7: Zuständigkeiten beim Straßenverkehr in NRW (EW = Einwohner) /14/

Straßengattung	Straßenbaulastträger	Straßenbaubehörde	Straßenverkehrsbehörde
Bundesautobahnen	Bund	Die Autobahn GmbH des Bundes	Die Autobahn GmbH des Bundes
Bundesstraßen	Bund	Verkehrsministerium NRW / Straßen.NRW	Kreisordnungsbehörde
	Gemeinden > 80.000 EW bei Ortsdurchfahrt	Gemeinden	
Landesstraßen	Land	Straßen.NRW	Kreisordnungsbehörde
	Gemeinden > 80.000 EW bei Ortsdurchfahrt	Gemeinden	
Kreisstraßen	Kreise / kreisfreie Städte	Kreise / kreisfreie Städte	Kreisordnungsbehörde
	Gemeinden > 80.000 EW bei Ortsdurchfahrt	Gemeinden	
Gemeindestraßen	Gemeinden	Gemeinden	Kreisordnungsbehörde

Da bei der Lärmaktionsplanung im vorliegenden Fall ausschließlich Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b BImSchG /1/ mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr untersucht wurden, ist bei den betrachteten Straßen - B 64 und L 793 - ausschließlich Straßen.NRW als Straßenbaubehörde bzw. der Kreis Warendorf als Verkehrsbehörde (z. B. bei Umsetzung von Tempolimits) zuständig.

- ENTWURF

6.2 Bereits umgesetzte und beschlossene Maßnahmen

Entsprechend der Anlage V der EU-Umgebungslärmrichtlinie /2/ sind die bisherigen Aktivitäten und Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms gesondert darzustellen.

In den letzten fünf Jahren wurden nach Auskunft der Gemeindeverwaltung /15/ in Bebauungsplänen Festsetzungen zum Schutz vor Außenlärm (z. B. passiver Schallschutz, immissionsschützende Grundrissgestaltung) umgesetzt. Dies soll selbstverständlich auch bei künftigen Planungen im Bereich Straßenbau oder bei der Aufstellung oder Änderung von Bebauungsplänen beibehalten werden.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Bebauungspläne:

- Nr. 17 "Alter Ortskern", 22. Änderung
- Nr. 18 "Alverskirchen Mitte-Süd, 21. Änderung
- Nr. 57 "VEP Warendorfer Straße / Auf dem Esch"
- Nr. 59 "Bergkamp III"

Lärmschutzwände wurden von der Gemeindeverwaltung in den letzten fünf Jahren nicht errichtet /15/. Die Lärmschutzbauwerke entlang der L 793 wurden seinerzeit im Zuge des Heranrückens der südlich befindlichen Wohngebiete an die Landesstraße errichtet.

Außerdem wurde die Warendorfer Straße saniert und erhielt eine neue Asphaltdecke (liegt länger als fünf Jahre zurück). Auch die Münsterstraße soll zeitnah saniert werden.

Des Weiteren wurden nach Angaben der Stadtverwaltung /15/ in der Vergangenheit folgende Maßnahmen umgesetzt bzw. wurden bereits beschlossen und sollen somit demnächst umgesetzt werden:

<u>Geschwindigkeitsbegrenzungen</u>

- Münsterstraße: Tempo 30 im Bereich des Behindertenwohnheims St. Vitus
- Warendorfer Straße: Tempo 30
- Alverskirchener Straße: Tempo 30 im Bereich des Schulzentrums (Mo - Fr, 7.30 - 17.00 Uhr)
- Hauptstraße: Tempo 30 im Bereich des Grundschulstandortes Alverskirchen Mo - Fr, 7.30 - 17.00 Uhr)

<u>Lkw-Durchfahrtsverbote</u>

- Linksabbiegegebot für Lkw der DMK Eis GmbH und des Tiefkühlcenters (seit mindestens acht Jahren)

<u>Förderung des ÖPNV, Rad- und Fußverkehrs</u>

- Verkehrsversuch Teilsperrung der Vitusstraße (2022)
- Lastenradverleih und Lastenradförderung
- Regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit und Teilnahme beim "Stadtradeln"
- Testphasen 1 Euro-Ticket Alverskirchen - Everswinkel
- Erarbeitung eines Fahrradkonzepts
- Mobilstationen Everswinkel-Mitte und L 793
- Barrierefreie Umgestaltung der Bushaltestellen in Planung

- ENTWURF -

Verstetigung des Verkehrsflusses

- Verkehrsabhängige Ampelschaltung an der Kreuzung Warendorfer Straße / Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße / Hovestraße
- Der o. g. Knotenpunkt soll künftig in einen Kreisverkehr umgebaut werden
- Umbau des Knotenpunktes K 19 / K 3 zur Erschließung eines neuen "Gewerbegebietes Everswinkel-Nord", ggf. als Kreisverkehr

6.3 Schutz ruhiger Gebiete

Bei "ruhigen Gebieten (in einem Ballungsraum)" handelt es sich laut Definition der EU-Umgebungslärmrichtlinie um ein *"von der Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{den}-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt"*. Im Weiteren sind "ruhige Gebiete auf dem Land" *"ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist"*.

Aus dieser Begriffsdefinition ergibt sich, dass es keine "ruhigen Gebiete" per se gibt, die z. B. aufgrund ihrer akustischen oder anderen Eigenschaften als ruhige Gebiete in Frage kommen, sondern das Vorhandensein eines ruhigen Gebietes setzt voraus, dass es von der zuständigen Behörde als solches festgesetzt wurde.

Ruhige Gebiete können bebaute Gebiete, z. B. Wohngebiete, oder auch unbebaute Gebiete sein. Die Umgebungslärmrichtlinie hat das Ziel, "ruhige Gebiete" gegen die Zunahme vor Lärm zu schützen /2/. Der Schutz obliegt der zuständigen Behörde im Rahmen ihrer Planungen /14/.

Die Auswahl oder Eingrenzung der "ruhigen Gebiete auf dem Land" kann entweder durch Ortskenntnis oder Vorwissen über die herrschende Lärmbelastung erfolgen /14/.

Ruhige Gebiete werden bei der lärmfachlichen Bewertung der Flugrouten für Verkehrsflughäfen in der Abwägung berücksichtigt /14/.

Das Gemeindegebiet Everswinkels ist überwiegend ländlich geprägt. Daher finden die Menschen in Everswinkel außerhalb der bebauten Ortsteile auf weitläufigen Wander- und Radwegen zwischen Feldern und Wiesen ausreichend Ruhe und Erholung. Diese großräumigen Ruhezonen werden nur durch wenige stark befahrene Straßen wie die B 64, die L 793, die L 811 oder die K 3 durchschnitten.

Im Rahmen der Bauleitplanung wurden und werden die Wohngebiete nach der Art der Nutzung gegliedert, was im Ergebnis aber zu gestaffelten Schutzansprüchen hinsichtlich Lärmbelastungen führt (Reine Wohngebiete, Allgemeine Wohngebiete, Mischgebiete, Gewerbe- und Industriegebiete etc.). Darüberhinausgehend besonders schutzbedürftige

- ENTWURF -

Bereiche, wie z. B. Kurparks o. ä. gibt es nicht. Aufgrund der aktiven Landwirtschaft, vorhandenen Gewerbe- und Industriegebieten, Sportanlagen, aber auch aufgrund des Pendleraufkommens und hohen Anteils motorisiertem Individualverkehrs gibt es keine absolut „ruhigen Gebiete“.

Aus vorstehenden Gründen möchte die Gemeinde /15/ zunächst keine konkreten „ruhigen Gebiete“ festsetzen. Gegebenenfalls ergeben sich aus der Bürgerbeteiligung neue Erkenntnisse bzw. Handlungserfordernisse.

6.4 Geplante Vorhaben und langfristige Strategien

Nach Aussage der Gemeindeverwaltung sind aktuell keine weiteren als die in Kapitel 6.2 aufgeführten und zum Teil noch nicht umgesetzten Maßnahmen vorgesehen.

6.5 Schätzwerte der Reduzierung betroffener Personen

Da aktuell keine weiteren als die bereits beschlossenen Maßnahmen (siehe Kap. 6.2) vorgesehen sind, ergeben sich auch bei den Belastetenzahlen aus unserer Sicht keine signifikanten Änderungen.

Tab. 8: Schätzwerte für die Anzahl der von Umgebungslärm entlasteten Personen

		Veränderung
a)	Anzahl an Menschen, die ganztägig sehr hohen Belastungen (≥ 70 dB(A)) ausgesetzt sind:	+/- 0
b)	Anzahl an Menschen, die in der Nacht sehr hohen Belastungen (≥ 60 dB(A)) ausgesetzt sind:	+/- 0
c)	Anzahl an Menschen, die ganztägig hohen Belastungen (≥ 65 - 69 dB(A)) ausgesetzt sind:	+/- 0
d)	Anzahl an Menschen, die in der Nacht hohen Belastungen (≥ 55 - 59 dB(A)) ausgesetzt sind:	+/- 0
e)	Anzahl an Menschen, die ganztägig Belastungen/Belästigungen (55 - 64 dB(A)) ausgesetzt sind:	+/- 0
f)	Anzahl an Menschen, die in der Nacht Belastungen/Belästigungen (50 - 54 dB(A)) ausgesetzt sind:	+/- 0

- ENTWURF -

7 Eingegangene Stellungnahmen aus den Öffentlichkeitsbeteiligungen

7.1 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden (Phase 1)

Im Folgenden werden die eingegangenen Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit (14.02.2024 - 14.03.2024) aufgeführt und in Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung Abwägungsvorschläge ausgearbeitet.

lfd. Nr.	Stellungnahme von…	Datum	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
1	28310	21.02.2024	*Es erscheint Herr N.N., Püning 9, 48351 Everswinkel und erklärt:* *Unser Hof liegt direkt (nördlich) an der L 793 und ich würde gerne Lärmschutz für unsere Wohnbebauung erreichen und dazu einen Wall entlang der Straße errichten. Dazu wäre aber ein Grundstückskauf und Entfernen der Bäume auf Grundstück Strassen.NRW erforderlich. Den Wall würde ich auf eigene Kosten dann errichten. Mindestens aber auf eigenem Grundstück Richtung Westen nach Münster würde ich gerne einen Wall errichten, wenn es hierzu eine Genehmigung gibt.*	Das Wohngebäude Püning 9 ist laut Lärmkartierung Pegeln von L_{den} 65 bis 69 dB(A) bzw. L_{night} 55 bis 59 dB(A) ausgesetzt, also unterhalb der vom MUNLV NRW definierten Auslösewerte Ein aktiver Lärmschutz nördlich der L 793 könnte die Lärmbelastung deutlich reduzieren. Die Umsetzung einer solchen Maßnahme ist mit dem Landesbetrieb Straßenbau (Straßen.NRW) als Straßenbaulastträger abzustimmen. In diesem Fall kann die Gemeinde nicht über die Umsetzung der Lärmschutzmaßnahme entscheiden.
2	IHK Nord Westfalen, Münster	23.02.2024	*...die Industrie- und Handelskammer (IHK) Nord Westfalen dankt für die Möglichkeit der Stellungnahme zur Lärmaktionsplanung (Stufe 4) der Gemeinde Everswinkel.* *Die IHK ist als Trägerin öffentlicher Belange aufgerufen, die Inhalte des Planentwurfs mit Blick auf zu erwartende Auswirkungen auf die ihr angeschlossenen Mitgliedsunternehmen kritisch zu würdigen.*	./.

-ENTWURF-

lfd. Nr.	Stellungnahme von…	Datum	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
			Aspekte der Gesundheitsvorsorge und des Gesundheitsschutzes für die Bürgerinnen und Bürger liegen grundsätzlich auch im Interesse der Unternehmen. Daher unterstützt die IHK die Ziele der Lärmaktionsplanung, wenn sichergestellt wird, dass vorhandene Betriebe in ihren Betriebsabläufen oder Erweiterungsabsichten durch diese Planung nicht eingeschränkt werden und darüber hinaus eine gute Erreichbarkeit und kurze Reisezeiten gewährleistet sind. Dies gilt sowohl für die Ver- und Entsorgungsverkehre (Wirtschaftsverkehr) als auch für die Erreichbarkeit der Innenstädte für Kunden und Besucher. *Die IHK hat keine Bedenken gegen die Lärmaktionsplanung, da im vorliegenden Fall keine wesentlichen negativen Auswirkungen für die Wirtschaft zu erwarten sind.*	
3	28394 (Anlieger Bahnhofstraße)	28.02.2024	*Tempolimit, 30 km, auf der Bahnhofstraße, von der Ampelkreuzung bis zum Kreisverkehr am Grothues. Noch besser Tempolimit, 30 km, im gesamten Ort, in Everswinkel und in Alverskirchen.* *LKW Zu- und Abfahrt zum Milchkontor nur von der Umgehungsstraße zu ermöglichen, nicht über die Münsterstraße durch den Ort. Aldi LKW Anlieferungen nur aus Richtung Alverskirchen, über die Alverskirchener Straße zulassen, quasi nur über die Umgehungsstraße und den Kreisverkehr in Alverskirchen. Ergebnis: Keinen Aldi LKW Verkehr im Ort.* *Ampel an der Kreuzung Bahnhofstr. / Freckenhorster Str. / Hovestr. / Warendorfer Str. in den Nachtstunden abschalten, da wenig Verkehr ist. Es würde auch Energie gespart.*	Die Bahnhofstraße (K 3) gilt als Kreisstraße definitionsgemäß im Sinne der Lärmaktionsplanung nicht als Hauptverkehrsstraße und wurde somit auch nicht kartiert. Für ordnungsrechtliche Maßnahmen, wie beispielsweise ein Tempolimit, ist in diesem Fall die Straßenverkehrsbehörde, also der Kreis Warendorf zuständig (siehe Kap. 6.1, Tab. 7). Vorstehendes gilt auch für die geforderten Tempolimits für alle weiteren Straße und für Lkw-Durchfahrverbote. Auch hier ist die Kreisordnungsbehörde zuständig. Sofern auch Landestraßen betroffen sind (hier z. B. die L 793), ist auch der Landesbetrieb Straßenbau (Straßen.NRW) involviert.

- ENTWURF -

lfd. Nr.	Stellungnahme von…	Datum	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
				Die Abschaltung von Ampeln ist ebenfalls mit dem Kreis Warendorf abzustimmen. Die Gemeinde hat hinsichtlich der geforderten Maßnahmen keine Entscheidungsgewalt. Gleichwohl wird seitens der Gemeindeverwaltung ergänzend auf folgendes hingewiesen: Tempo 30 konnte bisher auf der Warendorfer Straße, an der Münsterstraße vor einem Behindertenwohnheim sowie vor den Schulen angeordnet werden. Für weitere Anordnungen auf den Hauptverkehrsstraßen (Kreisstraßen) gab es bisher keine Rechtsgrundlage, so dass diese seitens der Straßenverkehrsbehörde auch nicht angeordnet werden konnten. Ob die Rechts- und Erlasslage dies zukünftig hergibt und dann auch angeordnet werden kann und soll, wird die Gemeinde weiterhin im Blick haben. An der Ausfahrt Deutsches Milchkontor / Tiefkühlcenter ist bereits ein Linksfahrgebot (direkte Ausfahrt auf die L 793) angeordnet. Durch- oder Einfahrverbote für einzelne (ausgesuchte) Lkw-Verkehre (Milch-kontor, Aldi o. ä.) lassen sich nicht anordnen.

- ENTWURF -

lfd. Nr.	Stellungnahme von…	Datum	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
				Für die Ampelkreuzung Bahnhofstraße / Freckenhorster Str. / Hovestr. / Warendorfer Str. ist ein Kreisverkehr in Planung, der die Brems- und Anfahrvorgänge verringern und für einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss sorgen soll. Damit würden Energie- und Unterhaltungskosten für den Ampelbetrieb gespart und gerade in den Nachtstunden der reduzierte Verkehr ruhiger laufen.
4	Handwerkskammer Münster (Wirtschaftsförderung)	14.03.2024	*…herzlichen Dank für Ihr Anschreiben zur öffentlichen Auslegung der Entwurfsfassung des Lärmaktionsplans der Gemeinde Eveswinkel. Gerne nehmen wir als Trägerin öffentlicher Belange die Möglichkeit war, uns zum vorliegenden Entwurf zu äußern:* *Die Handwerkskammer Münster unterstützt umweltpolitische Maßnahmen, die neben der Umweltentlastung und der Minimierung des Gesundheitsrisikos auch zu Attraktivitätssteigerung der Stadt beitragen, wenn dabei wirtschaftliche Belange ausreichend berücksichtigt werden.* *Folgende grundsätzliche Punkte stellen für uns die vielversprechendsten Möglichkeiten für eine effektive Lärmminderung dar:* *Verstetigung des Verkehrsflusses* *An erster Stelle muss immer eine umfangreiche Fahrbahnsanierung stehen, auch wenn vielmals finanzielle Hürden bestehen.* *Ausbau der Infrastruktur* *Der ÖPNV muss weiter optimiert werden. Es müssen attraktive Angebote für Bus und Bahn mit Vernetzung für das gesamte Münsterland vorangetrieben werden.*	./.

- ENTWURF -

lfd. Nr.	Stellungnahme von…	Datum	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
			Passiver Schallschutz *Hervorheben möchten wir den Ausbau des privaten Lärm-schutzes an Wohngebäuden. Hier kann das Handwerk mit seinen Produkten und Serviceleistungen einen wichtigen Beitrag leisten. Positiv bewerten wir in diesem Zusammenhang den Verweis auf die Fördermöglichkeiten des Landes.* *Die Funktionalität der Gemeinde muss sicher gestellt bleiben. Die Erreichbarkeit aller Betriebe muss Vorrang behalten. Fahrverbote können nur dann angedacht werden, wenn Anliefer- und Anliegerverkehre ansässiger Gewerbebetriebe ohne Einschränkungen gewährleistet bleiben.* *Da wir diese Aspekte in dem vorliegenden Entwurf überwiegend berücksichtigt sehen, tragen wir keine Bedenken vor.*	
5	Landesbetrieb Straßenbau NRW - Straßen.NRW, Coesfeld	27.03.2024	*Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen nimmt die in Ihrem Lärmaktionsplan (4. Stufe) festgesetzten möglichen Maßnahmen zur Lärmminderung zur Kenntnis. Grundsätzlich kann jedoch für diese Maßnahmen kein Einvernehmen mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen vorausgesetzt werden.* *Im Einzelnen wurden die nachstehenden Lärmminderungsmaßnahmen im Bereich der klassifizierten Straßen in der Planung aufgenommen:* *1. Einsatz lärmoptimierter Deckschichten* *Lärmmindernd wirkende Fahrbahnbeläge wie die in der Lärmaktionsplanung aufgezählten Splittmastixasphalt, lärmoptimierte Asphaltdeckschichten, offenporige Asphalte einschichtig oder mehr-*	Die Hinweise zur rechtlichen Bewertung und zu möglichen Lärmschutzmaßnahmen werden zur Kenntnis genommen. Es wird allgemein der rechtliche Rahmen für die Lärmsanierung als freiwillige Leistung auf Grundlage der Haushaltslage erläutert. Darüber hinaus wird dargelegt, warum die Ergebnisse und das vorgegebene Berechnungsverfahren aus der Umgebungslärmrichtlinie nicht für die Lärmsanierung herangezogen werden können.

- ENTWURF -

lfd. Nr.	Stellungnahme von…	Datum	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
			schichtig sowie dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung erzielen ihre gewünschte Wirkung zumeist erst dann, wenn die gefahrene Geschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Das hängt damit zusammen, dass bis zu dieser Geschwindigkeit in der Regel die Lärmpegel der Antriebsgeräusche die Lärmpegel der Reifen-Fahrbahn-Geräusche (Rollgeräusche) dominieren. *Dennoch wird seitens des Landesbetriebes die Möglichkeit des Einsatzes von lärmmindernden Fahrbahnoberflächen geprüft, sobald eine Deckensanierung in einem der betroffenen Abschnitte ansteht. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.* *Für den in ihrem Gemeindegebiet Abschnitt der B64 Abschnitt 3; Stat. 0+600 – 1,700 liegt derzeitig kein konkreter Sanierungsbedarf vor. Ebenso ist auch für die L793 in den Abschnitten 11 und 12 aktuell keine Sanierung vorgesehen.* *2. Passiver Lärmschutz* *Vor dem Hintergrund der im Lärmaktionsplan enthaltenen Lärmproblemen dreier Wohngebäude im Nahbereich der B 64 und dem einen Wohnhaus an der L 793 wird angeregt eine Überprüfung auf Lärmsanierung zu beantragen. Nachfolgend wird die Regelung zur Lärmsanierung aus hiesiger* *Sicht dargestellt:* *In Nordrhein-Westfalen gewährt der Straßenbaulastträger Bundesrepublik Deutschland für bestehende Bundesfernstraßen und das Land Nordrhein-Westfalen für seine Landesstraßen Lärmschutz,*	Es wird darauf hingewiesen, dass der Landesbetrieb die Möglichkeit des Einsatzes lärmoptimierter Deckschichten prüft, sobald eine Deckensanierung ansteht. Gleichwohl wird darauf verwiesen, dass auf den betroffenen Abschnitten im Gemeindegebiet derzeit kein konkreter Sanierungsbedarf vorliegt. Zudem wird für betroffene Anlieger die Möglichkeit aufgezeigt, eine Überprüfung auf Lärmsanierung zu beantragen (passiver Lärmschutz). Diesbezügliche Anträge müssten durch die Anlieger gestellt werden.

- ENTWURF -

lfd. Nr.	Stellungnahme von…	Datum	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
			sogenannte Lärmsanierung, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Sie stellt eine freiwillige Leistung, die im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt wird, dar. Die Lärmsanierung dient der Verminderung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt. Die Regelungen zum Verfahrensablauf ergeben sich aus den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR-97 in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 (RLS-19). Eine Grundvoraussetzung ist, dass der Beurteilungspegel einen der maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet. *Zur Einschätzung der Lärmsituation werden die Beurteilungspegel mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen nach den in den RLS-19 vorgeschriebenen Verfahren berechnet und den festgelegten Immissionswerten gegenübergestellt. Aus den Angaben der Lärmkartierung kann somit keine Betroffenheit nach den Kriterien der Lärmsanierung abgeleitet werden. Vielmehr bedarf es, wie in der Lärmaktionsplanung geschildert, einer zusätzlichen Betrachtung der Lärmsituation nach den Regelungen der Lärmsanierung, da die Vorgaben aus der EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht für Bundesfern- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes maßgeblich sind.* *Grundsätzlich können bis zu 75 % der Aufwendungen für den passiven Lärmschutz erstattet werden. Die Erstattung setzt einen Antrag des/der jeweiligen Eigentümer(s)/in voraus. Der Antrag sollte gestellt werden, bevor die Lärmschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage durchgeführt werden. Erstattungsberechtigte sind die Eigentümer*innen des Grundstücks mit der baulichen Anlage, die*	

- ENTWURF -

lfd. Nr.	Stellungnahme von…	Datum	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
			*Wohnungseigentümer*innen oder die Erbbauberechtigten. Mieter*innen und Pächter*innen sind nicht erstattungsberechtigt. Der Umfang der Lärmschutzmaßnahmen wird auf der Grundlage der zukünftigen Verkehrsmenge (Prognose) bemessen.* *Weitere Anregungen werden im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG vom Landesbetrieb Straßen NRW - Regionalniederlassung Münsterland – zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vorgetragen. Ich bitte die Regionalniederlassung Coesfeld zu gegebener Zeit am weiteren Verfahren zu beteiligen.*	

- ENTWURF -

7.2 Auslegung des Lärmaktionsplanes (Phase 2)

Im Folgenden werden die eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlegung des Entwurfs des Lärmaktionsplanes (Phase 2), die vom 18.04.2024 bis einschließlich 17.05.2024 erfolgen soll, aufgeführt und in Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung Abwägungsvorschläge ausgearbeitet.

- ENTWURF -

8 Formelle Information

8.1 Datum des Abschlusses des Aktionsplanes

Die Lärmaktionsplanung ist am 01.02.2024 in der Sitzung des Ausschusses für Planung, Umwelt- und Klimaschutz der Gemeinde Everswinkel vorgestellt worden. Der Ausschuss wurde in der Sitzung darüber informiert, dass die Lärmaktionsplanung der vierten Runde mit zwei Öffentlichkeitsbeteiligungen erfolgen wird.

Nach Einarbeitung eventueller Anregungen und Einwendungen werden die Daten an das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) übergeben. Das LANUV leitet diese an das Umweltbundesamt weiter, welches die Lärmaktionspläne fristgerecht spätestens am 18.07.2024 an die EU zustellt.

8.2 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörung

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes wurde durch die Gemeinde Everswinkel ortsüblich über Bekanntmachung im Bekanntmachungskasten und auf der Internetseite der Gemeinde bekannt gemacht und vom 14.02.2024 bis zum 14.03.2024 öffentlich im Rathaus ausgelegt und im Internet veröffentlicht (Phase 1 der Mitwirkung). Darüber hinaus wurde in der Tageszeitung über die Auslegung des Entwurfs der Lärmaktionsplanung informiert.

Vom 18.04.2024 bis einschließlich 17.05.2024 erfolgt die Offenlage des Entwurfs des Lärmaktionsplanes über das Online-Beteiligungsportal der Gemeinde Everswinkel (Phase 2). Der Berichtsentwurf liegt gleichzeitig im Rathaus zur Einsichtnahme aus.

Die daraufhin eingegangenen Anregungen der Öffentlichkeit sowie der Träger öffentlicher Belange wurden bzw. werden abgewogen (siehe Kapitel 7) und für die Endfassung der Lärmaktionsplanung mitberücksichtigt.

8.3 Bestimmungen zur Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG /1/ bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.

Mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes in den kommenden Jahren und der Neuberechnung der Lärmkarten und der Betroffenen unter Berücksichtigung eventuell umgesetzter Maßnahmen kann mit den Differenzen der Anzahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Menschen die Wirksamkeit der Lärmaktionsplanung mit den einzelnen Maßnahmen bewertet werden.

- ENTWURF -

9 Grundlagen und Literatur

/1/	BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 11 Absatz 3 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 202) geändert worden ist
/2/	2002/49/EG	Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 (EU-Umgebungslärmrichtlinie)
/3/	2015/996	Richtlinie (EU) 2015/996 der Kommission zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Mai 2015 sowie der Berichtigung (Amtsblatt der Europäischen Union L 168 vom 1. Juli 2015)
/4/	96/61/EG	Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
/5/	16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist
/6/	24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung vom 4. Februar 1997 (BGBl. I S. 172; 1253), die durch Artikel 3 der Verordnung vom 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329) geändert worden ist
/7/	34. BImSchV	Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) vom 6. März 2006 (BGBl. I S. 516), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Mai 2021 (BGBl. I S. 1251) geändert worden ist
/8/	RLS-19 Ausgabe 2019	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
/9/	VLärmSchR-97 Ausgabe 1997	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes

- ENTWURF -

/10/ DIN 18005 Beiblatt 1 Juli 2023 — Schallschutz im Städtebau - Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung

/11/ WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Umweltbundesamt, Berlin, Juli 2019

/12/ Handbuch: Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung - Silent City, Umweltbundesamt, Berlin, 2008 (aktualisiert: 2018)

/13/ Lärmaktionsplanung - Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 07.02.2008

/14/ Informationen zur Lärmaktionsplanung und Kartierung des LANUV bzw. des Umweltbundesamtes: www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de bzw. www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermkarten

/15/ Informationen der Gemeindeverwaltung Everswinkel zu vorhandenen und geplanten Maßnahmen zur Lärmminderung sowie allgemeine Informationen unter www.everswinkel.de

/16/ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 3. Aktualisierung, 19. September 2022

/17/ Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) vom 22. Mai 2006

/18/ Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 09. Februar 2007

/19/ Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB) vom 7. September 2021 (Banz AT 05.10.2021 B4, Ber. 02.12.2021 B6)

/20/ Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) vom 28. Dezember 2018 (Banz AT 28.12.2018 B7, S. 1) zuletzt geändert am 7. September 2021 (Banz AT 05.10.2021 B4)

/21/ Online-Auskunft der Straßeninformationsbank Nordrhein-Westfalen (NWSIB) des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW)

- ENTWURF -

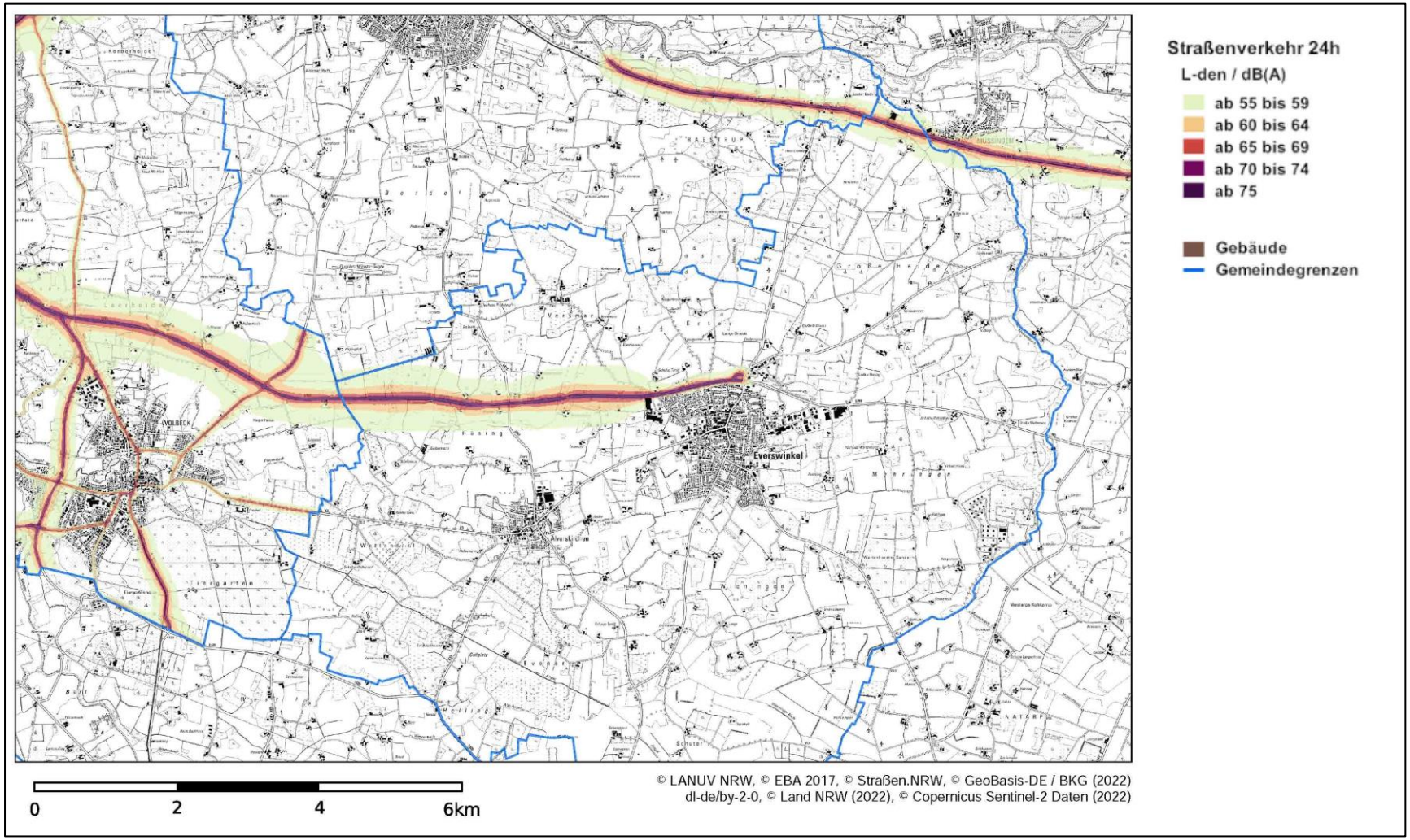
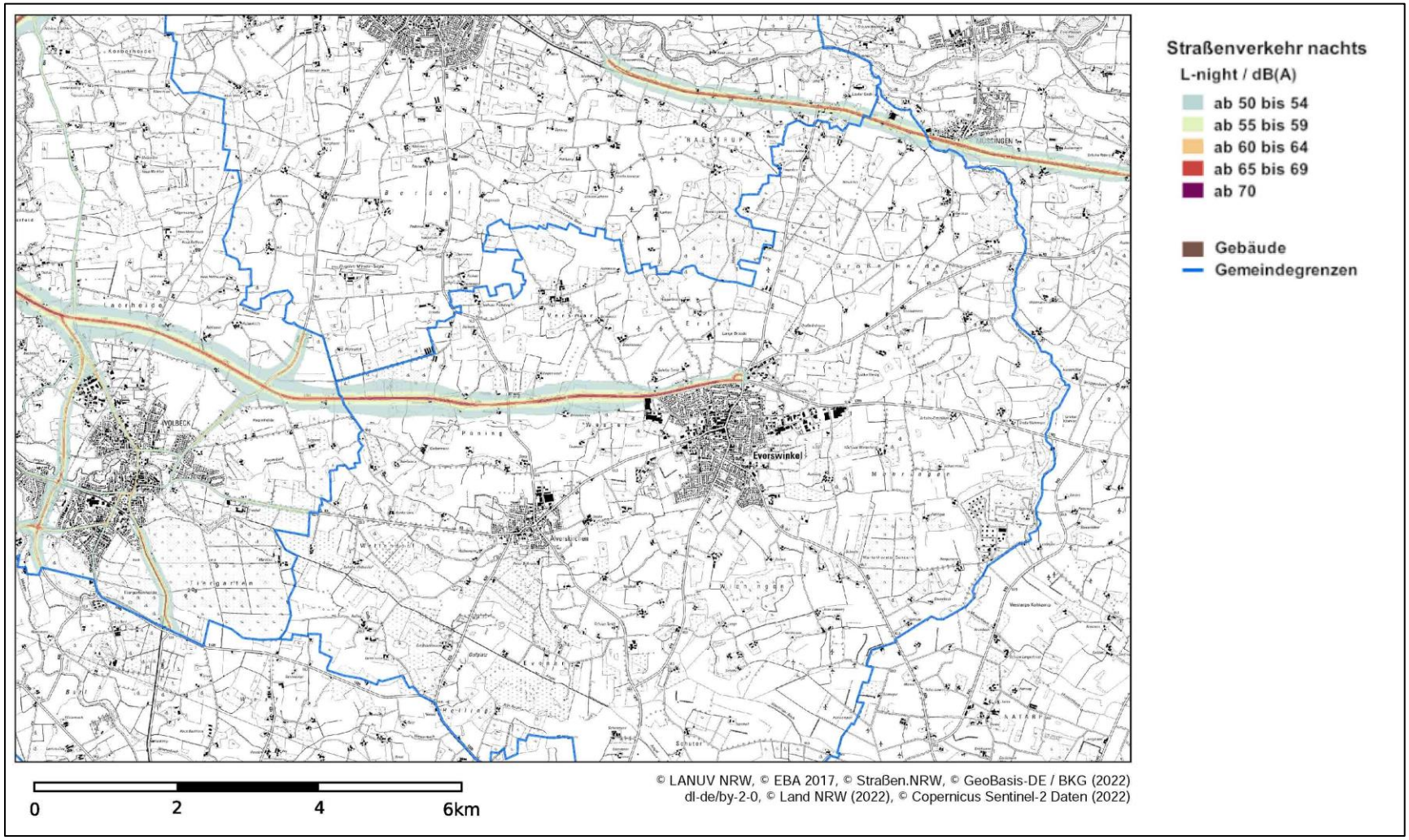
10 Anhang

10.1 Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr L_{den} /14/

10.2 Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr L_{night} /14/

- ENTWURF -

10.1 Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr L_{den} /14/



10.2 Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr L_{night} /14/