

# Stadt Ibbenbüren

## Lärmaktionsplan - Runde 4

### Entwurf

**Aufstellende Behörde:**

Stadt Ibbenbüren  
Fachdienst Stadtplanung  
Alte Münsterstraße 16  
**49477 Ibbenbüren**

**Bearbeitet durch:**



RP Schalltechnik

Molnseten 3

Telefon 05 41 / 150 55 71

E-Mail: [info@rp-schalltechnik.de](mailto:info@rp-schalltechnik.de)

49086 Osnabrück

Telefax 05 41 / 150 55 72

Internet: [www.rp-schalltechnik.de](http://www.rp-schalltechnik.de)

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Ralf Pröpper

---

<b>Inhaltsverzeichnis:</b>	<b>Seite</b>
<b>1 Einleitung.....</b>	<b>1</b>
<b>2 Grundlagen .....</b>	<b>3</b>
2.1 Zuständige Behörden .....	3
2.2 Beschreibung der Umgebung.....	3
2.3 Eingangsdaten der Hauptverkehrsstraßen.....	4
2.4 Eingangsdaten der Lärmkartierung Schiene .....	5
<b>3 Rechtliche Einordnung.....</b>	<b>6</b>
3.1 Hintergrund .....	6
3.2 Geltende Grenzwerte.....	8
<b>4 Ergebnisse der Lärmkartierung .....</b>	<b>10</b>
4.1 Hauptverkehrsstraßen .....	10
4.2 Hauptschienenstrecken.....	15
<b>5 Bewertung der Lärmsituation Straße .....</b>	<b>17</b>
<b>6 Ruhige Gebiete.....</b>	<b>18</b>
<b>7 Mitwirkung der Öffentlichkeit .....</b>	<b>19</b>
7.1 Vorgehen.....	19
7.2 Frühzeitige Beteiligung (Ergebnisse der Lärmkartierung).....	19
7.3 Beteiligung zum Entwurf des LAP.....	19
<b>8 Berücksichtigung vorhandener Planungen .....</b>	<b>20</b>
<b>9 Lärmerzeugende Faktoren im Straßenverkehr.....</b>	<b>21</b>
9.1 Verkehrsmenge und Zusammensetzung.....	21
9.2 Fahrgeschwindigkeiten .....	22
9.3 Fahrbahnbelag.....	23
9.4 Straßenraumgestaltungen .....	24
<b>10 Allgemeine Maßnahmen zur Geräuschminderung an Straßen.....</b>	<b>25</b>
<b>11 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....</b>	<b>26</b>
<b>12 Kurzfristige Maßnahmen zur Lärminderung .....</b>	<b>27</b>
<b>13 Langfristige Strategie.....</b>	<b>29</b>
<b>14 Geschätzte Anzahl der Personen, die durch die Maßnahmen entlastet werden.....</b>	<b>29</b>
<b>15 Finanzielle Auswirkungen des Lärmaktionsplanes .....</b>	<b>29</b>
<b>16 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes.....</b>	<b>29</b>
<b>17 Inkrafttreten des Lärmaktionsplanes .....</b>	<b>30</b>

---

Anlagen:

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

Anlage 2: Lärmkarte Straßenverkehr  $L_{den}$  (B 219 und L 591)

Anlage 3: Lärmkarten Straßenverkehr  $L_{night}$  (B 219 und L 591)

Anlage 4: Lärmkarten Straßenverkehr  $L_{night}$  (A 30, L 832, L594, L 504)

Anlage 5: Lärmkarten Straßenverkehr  $L_{night}$  (A 30, L 832, L594, L 504)

Anlage 6: Lärmkarten Schienenverkehr  $L_{den}$

Anlage 7: Lärmkarten Schienenverkehr  $L_{night}$

Anlage 8: Abwägungstabelle der frühzeitigen Beteiligung

---

## 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.<sup>1</sup>

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

	<u>erledigt?</u>
1. Veröffentlichung der Lärmkarten	✓
2. Frühzeitige Mitwirkung der Öffentlichkeit mit eigener Bekanntmachung und Beurteilung der Lärmsituation (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.

---

<sup>1</sup> Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (19.09.2022)

<sup>2</sup> 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 zur 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 Anwohner<sup>3</sup> an Hauptverkehrsstraßen dar.

Die hier vorgestellte Untersuchung zeigt und bewertet die Ergebnisse der vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr unter <https://www.umgebungslaerm-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.

Der vorliegende Bericht wertet die strategischen Lärmkarten sowie die statistischen Daten aus und gibt Handlungsempfehlungen zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes.

---

<sup>3</sup> 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 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 Ibbenbüren zuständig.

Stadt Ibbenbüren  
Alte Münsterstraße 16  
49477 Ibbenbüren  
Gemeindekennzahl: 05 5 66 028

Telefon: 05451 – 931 - 0  
Fax: 05451 – 931- 198  
Homepage: [www.ibbenbueren.de](http://www.ibbenbueren.de)  
eMail: [info@ibbenbueren.de](mailto:info@ibbenbueren.de)

### 2.2 Beschreibung der Umgebung

Die nordrhein-westfälische Stadt Ibbenbüren liegt im Kreis Steinfurt rund 20 km östlich der Stadt Rheine und 25 km westlich der niedersächsischen Stadt Osnabrück am nordwestlichen Ausläufer des Teutoburger Waldes. Im Norden grenzt Ibbenbüren an die Gemeinden Recke, Mettingen und Hopsten, im Westen an die Gemeinde Hörstel. Südlich liegt die Gemeinde Saerbeck und die Stadt Tecklenburg. Im Osten grenzt die Gemeinde Westerkappeln an.

Nach dem Landesentwicklungsplan besitzt die Gemeinde Ibbenbüren die Funktion eines Mittelzentrums. Am 31. Dezember 2023 lebten in Ibbenbüren auf einer Fläche von fast 109 Quadratkilometern ca. 52.400 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 Ibbenbüren sind als HVS folgende Straßen berücksichtigt worden:

**Tabelle 1:** Verwendete Verkehrsbelastungen (2019)

Schallquelle	Ø Belastung [Mio. Kfz/Jahr]*	Ø Belastung [Kfz/Tag]
A 30 (Westl. AS Ibbenbüren-West)	17,4	47.632
A 30 (Westl. AS Ibbenbüren)	17,9	49.081
A 30 (Östl. AS Ibbenbüren)	16,5	45.083
A 30 (Östl. AS Laggenbeck)	18,3	50.231
B 219 (Nördl. Münsterstraße)	5,1	14.007
B 219 (Südl. Münsterstraße)	3,9	10.728
L 501 (Rheiner Straße)	3,2	8.737
L 504 (Widukindstraße/Weststraße)	4,7	12.770
L 594 (Gravenhorster Straße)	3,8	10.512
L 594 (Weberstraße)	1,5	4.190
L 594 (Ledder Straße zw. Wagenfeldstr./Oststr.)	3,8	10.325
L 594 (Ledder Straße zw. Fuggerstr./Wagenfeldstr.)	3,7	10.219
L 832 (Nördl. AS A 30)	5,2	14.190
L 591 (Brochterbecker Straße)	3,2	8.637

\* Kfz/Jahr = Kfz/Tag x 365 Tage, 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 Hauptschienenstrecken untersucht, auf denen mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr stattfinden.

Dabei sind die in Tabelle 2 aufgeführten Belastungsdaten der Strecke Osnabrück-Amsterdam berücksichtigt worden.

**Tabelle 2:** Basisdaten Schienenverkehr

Unique-Rail-ID	DE-q_rl 062230			
	Tag (day)	Abend (evening)	Nacht (night)	Summe
Verkehrsaufkommen [Züge/Jahr]				
Fernverkehr	3.856	1.110	7	4.973
Regionalverkehr	13.268	4.372	3.409	21.049
Güterverkehr	9.023	1.941	6.846	17.810
Sonstiger Verkehr	879	322	444	1.645
<b>Summe</b>	<b>27.026</b>	<b>7.745</b>	<b>10.706</b>	<b>45.477</b>

## 3 Rechtliche Einordnung

### 3.1 Hintergrund

Mit der Richtlinie 2002/49/EG<sup>4</sup> 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.<sup>5</sup> Ziel des europäischen und nationalen Rechts ist die Erfassung und Darstellung größerer Lärmquellen in Lärmkarten sowie die Erstellung von Lärmaktionsplänen, deren Aussagen und Umsetzung zu einer Verminderung des Lärms beitragen sollen.

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

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie ist durch Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes<sup>6</sup> und durch die Verordnung über die Lärmkartierung in deutsches Recht umgesetzt worden.

Das „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ ist vom Bundestag am 16. Juni 2005 verabschiedet worden. Es fügt in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) einen sechsten Teil mit dem Titel „Lärminderungsplanung“ und 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 BUB<sup>7</sup> und BEB<sup>8</sup> 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.

---

<sup>4</sup> RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU Nr. 189, S. 12.

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

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

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

<sup>8</sup> BEB: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm

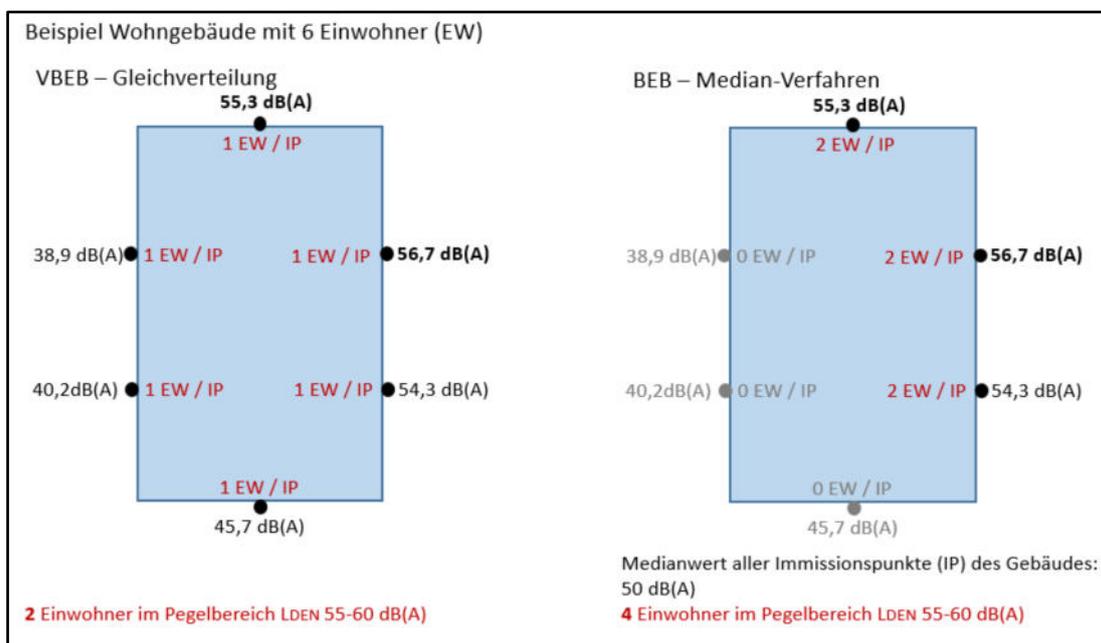
### Wesentliche Änderungen bei der BUB (Eingangsdaten)

- 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)<sup>9</sup>



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

<sup>9</sup> Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz  
FAQ zur EU-Umgebungsärmkartierung 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.<sup>10</sup> 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.

---

<sup>10</sup> 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) <sup>24</sup>	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes <sup>25</sup> sowie an Schienenwegen des Bundes <sup>26</sup>	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen <sup>27</sup>	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen <sup>28</sup>
	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

<sup>24</sup> Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

<sup>25</sup> 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

<sup>26</sup> Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1202 Titel 891 05

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

<sup>28</sup> 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 Ibbenbüren. Der rot umrandete Bereich zeigt die Überschreitungen der Auslösewerte 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 lärmelsteten Personen** in der Stadt Ibbenbüren:

<b>LDEN</b> dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	5130	2028	1441	590	17
<b>LNight</b> dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	3091	1667	663	28	0

**Gesamtfläche der lärmelsteten Gebiete** in der Stadt Ibbenbüren:

<b>LDEN</b> dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km <sup>2</sup>	28,59	7,7	1,33

**Geschätzte Gesamtzahl der lärmelsteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude** in der Stadt Ibbenbüren:

<b>LDEN</b> dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	4381	974	8
Schulgebäude	9	1	0
Krankenhausgebäude	6	1	0

### Gesundheitliche Auswirkungen:

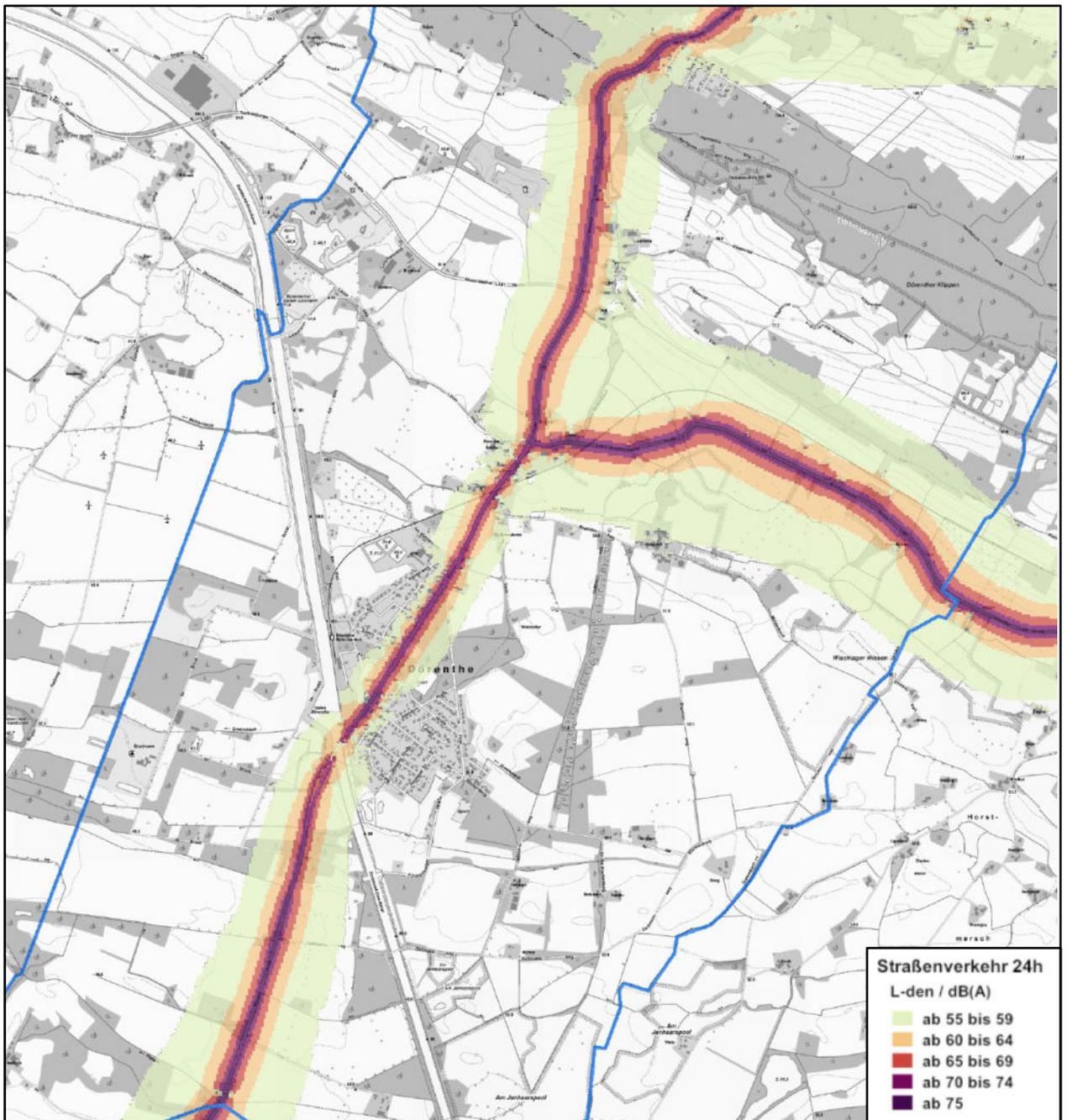
Anzahl Fälle starker Belästigung: 1.522

Anzahl Fälle starker Schlafstörung: 342

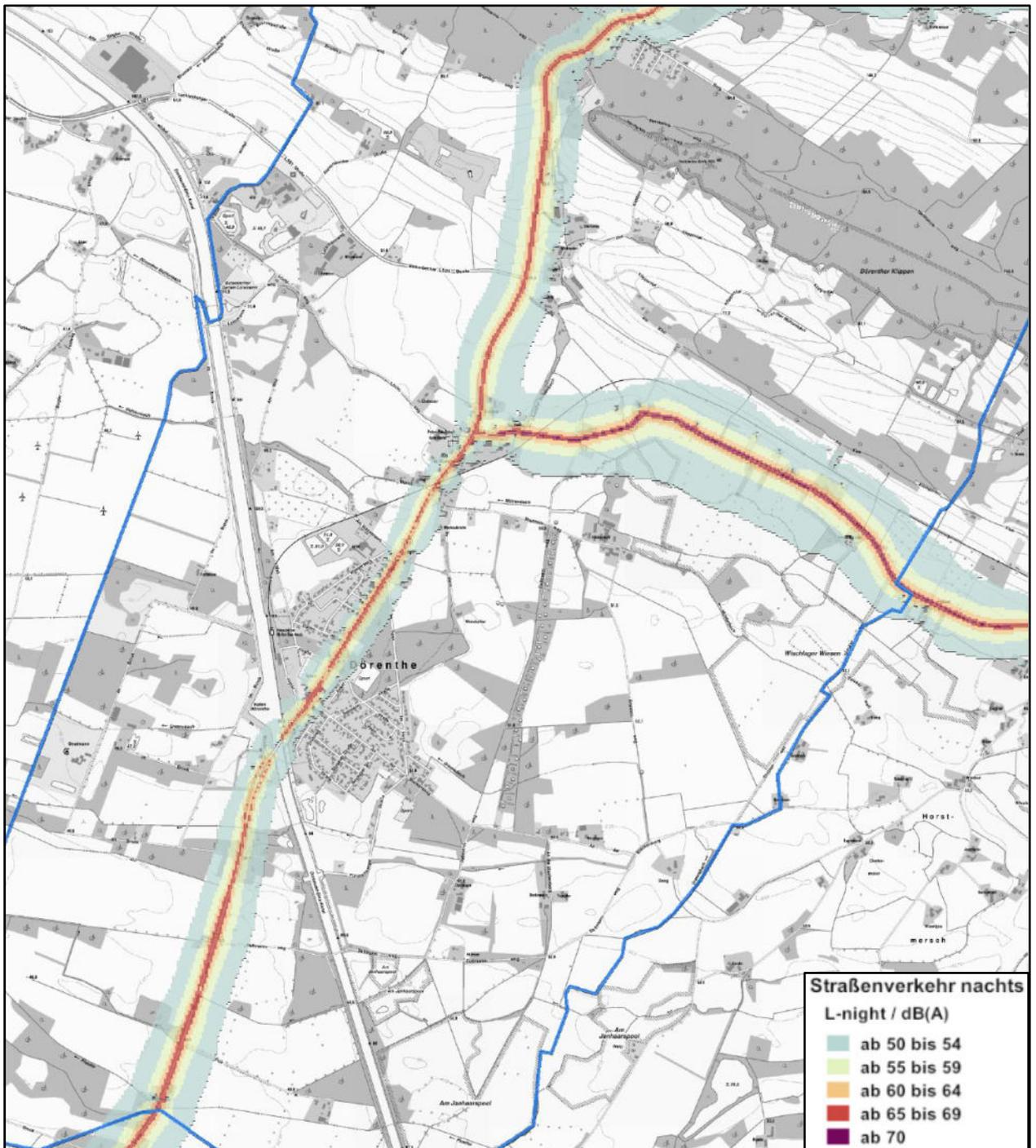
Anzahl der Fälle für ischämische Herzkrankheiten: 3

### Hinweis:

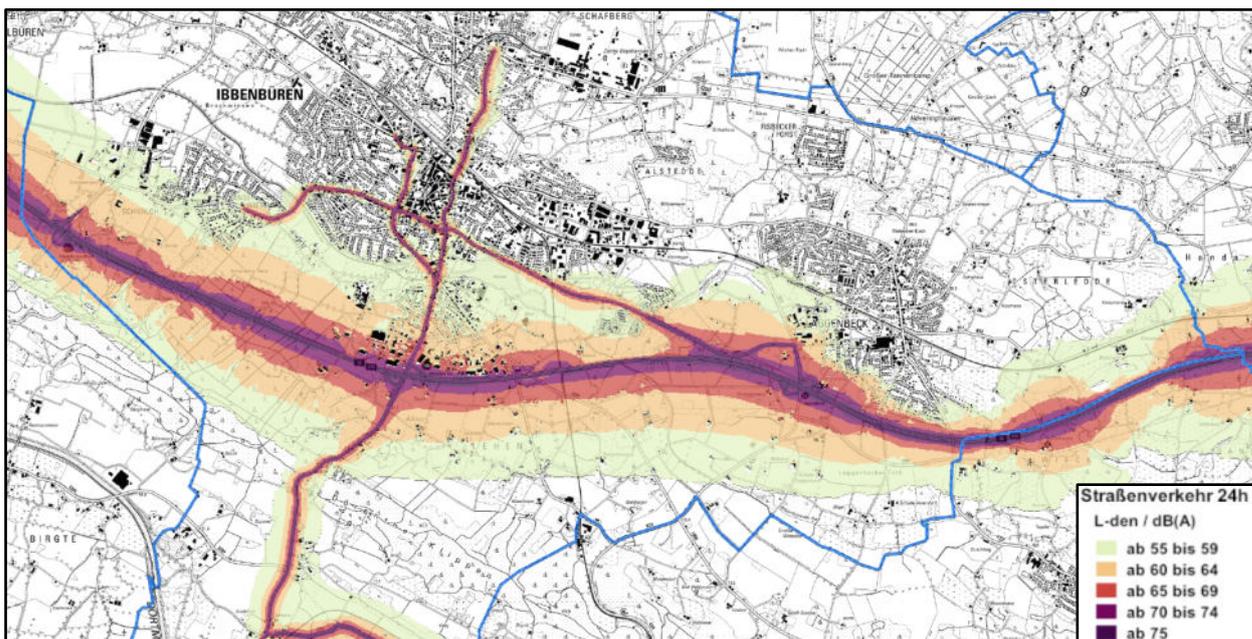
Die drei Kennziffern wurden auf der Basis statistischer Werte anhand der geschätzten Gesamtzahl der lärmelsteten Personen errechnet. Es wurden von der zuständigen Behörde keine realen Personen befragt oder ermittelt.



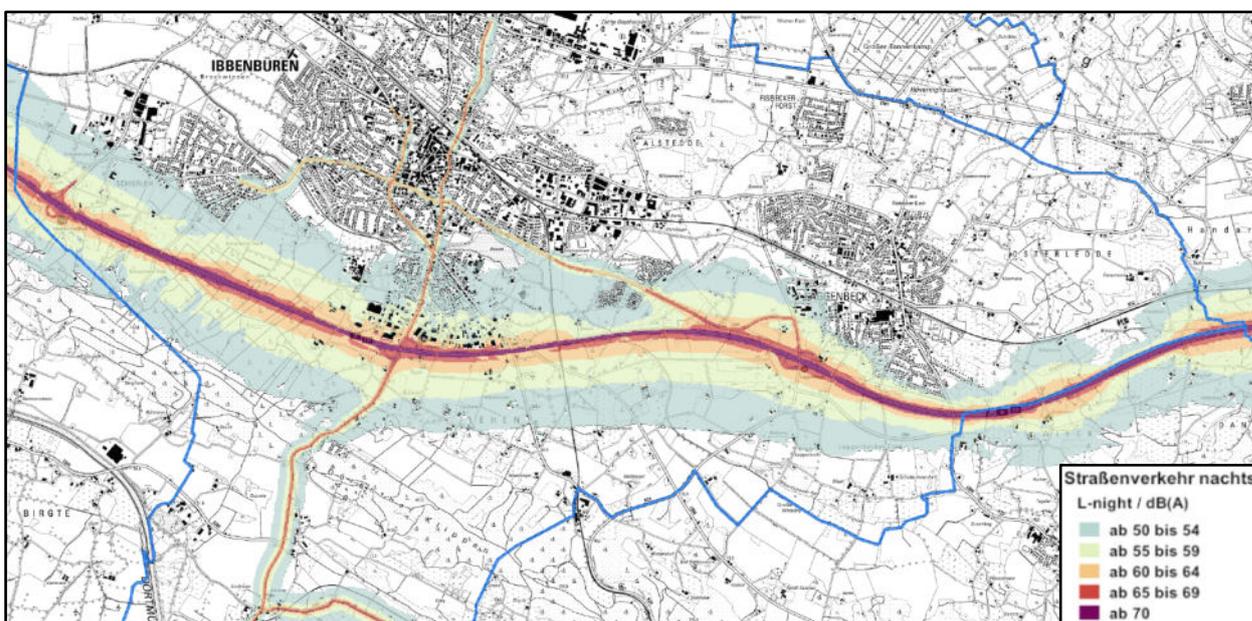
**Karte 1:** Isophonenkarte Tag L<sub>den</sub> Dörenthe (B 219 und L 591)  
genordet, ohne Maßstab (Auszug aus Anlage 2)



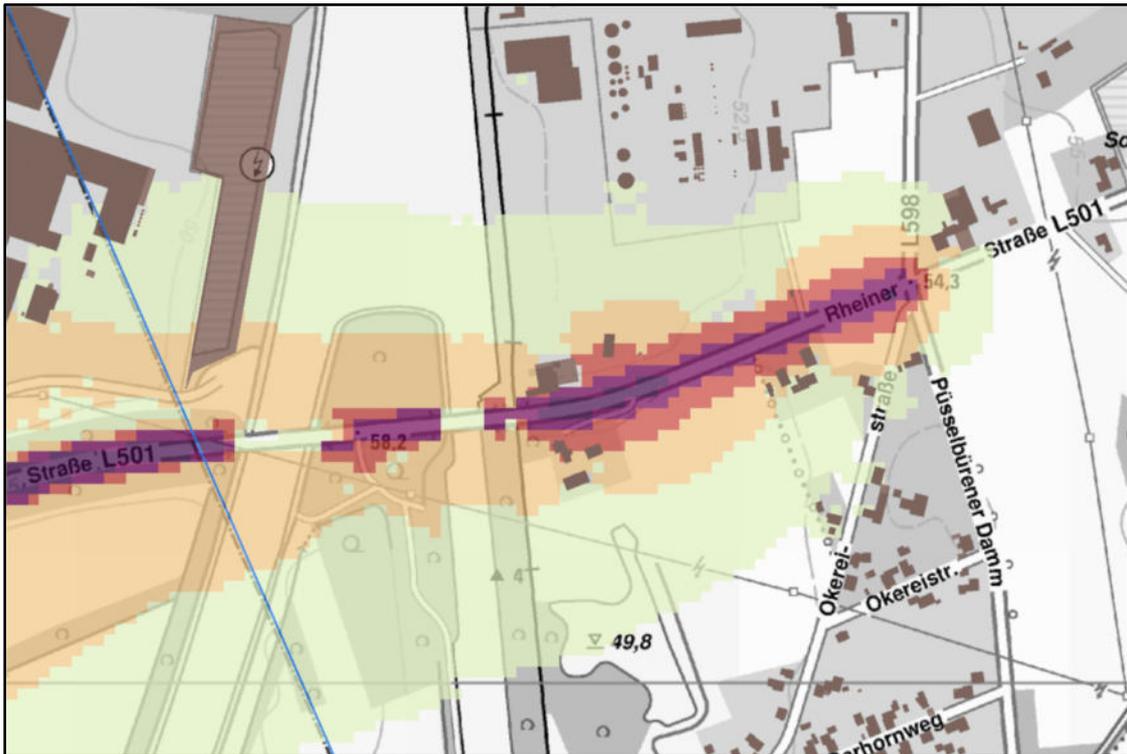
**Karte 2:** Isophonenkarte Nacht  $L_{\text{night}}$  Dörenthe (B 219 und L 591)  
genordet, ohne Maßstab (Auszug aus Anlage 3)



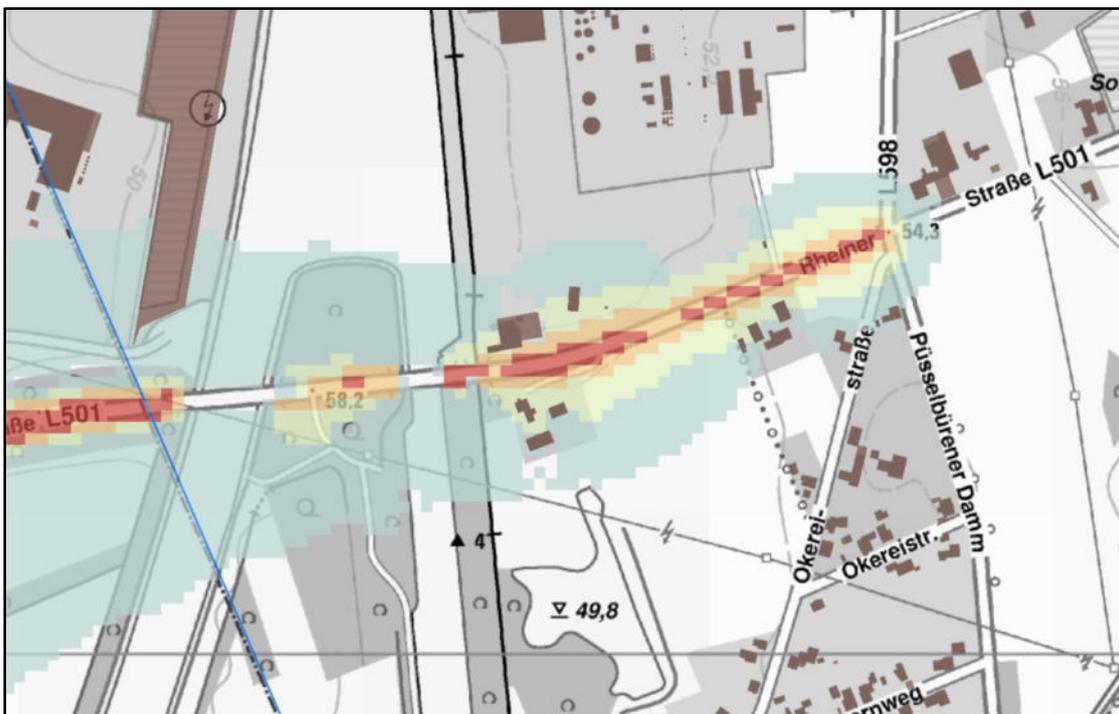
**Karte 3:** Isophonenkarte Tag  $L_{den}$  (24-Stunden) (day, evening, night) Korridore an A 30, L 832, L 594, L 504 genordnet, ohne Maßstab (Auszug aus Anlage 4)



**Karte 4:** Isophonenkarte Nacht  $L_{night}$  (8 Stunden) Korridore an A 30, L 832, L 594, L 504 genordnet, ohne Maßstab (Auszug aus Anlage 5)



**Karte 5:** Isophonenkarte Tag  $L_{den}$  (8 Stunden) L 501 West  
genordet, ohne Maßstab



**Karte 6:** Isophonenkarte Nacht  $L_{night}$  (8 Stunden) L 501 West  
genordet, ohne Maßstab

## 4.2 Hauptschienenstrecken

Die Sichtung der Berechnungsergebnisse zeigt eine Verlärmung im Stadtgebiet von Ibbenbüren durch die Schienenstrecke. Hinzu kommen diverse Wohngebäude entlang der Schienenstrecke im Außenbereich. Insgesamt ist der nachfolgenden Statistik zu entnehmen, dass ca. 2.590 Bürger in Ibbenbüren innerhalb von 24 Stunden ( $L_{den}$ ) mit Pegeln über 55 dB(A) und ca. 4.700 Bürger mit Pegeln über 45 dB(A) in der Nacht vom Schienenverkehr betroffen sind. Von einer Überschreitung der Auslösewerte von 70/60 dB(A) sind 60 Bürger am Tag und ca. 360 Bürger in der Nacht betroffen.

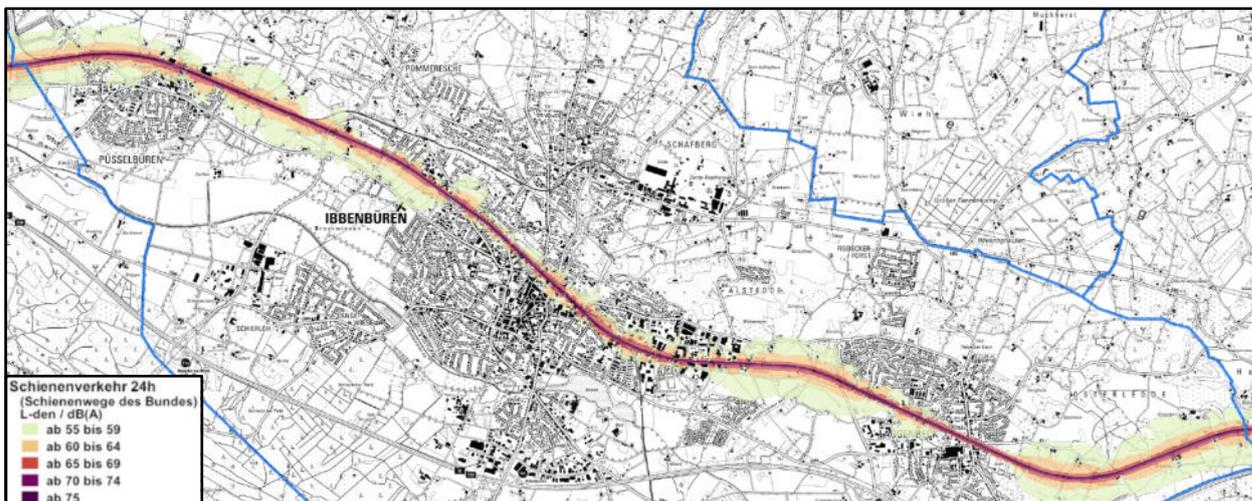


GeoPortal.EBA

### Gemeindestatistik (ULR)

Gemeinde:	Ibbenbüren
AGS:	05566028
<b>Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß BEB)</b>	
<b>Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (<math>L_{DEN}</math>)</b>	
ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)	1.430
ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)	630
ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)	470
ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)	60
ab 75 dB(A)	0
Anmerkung: Bei den Pegelangaben zu ( $L_{DEN}$ ) handelt es sich um ganzzahlig gerundete Werte.	
<b>Nacht-Lärmindex (<math>L_{Night}</math>)</b>	
(ab 45 dB(A) bis 49 dB(A))	2.600
ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)	1.130
ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)	610
ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)	340
ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)	20
ab 70 dB(A)	0
Anmerkung: Bei den Pegelangaben zu ( $L_{Night}$ ) handelt es sich um ganzzahlig gerundete Werte.	
<b>Geschätzte Zahl der Fälle gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen</b>	
Fälle starker Belästigung $L_{DEN}$	478
Fälle starker Schlafstörung $L_{Night}$	242
<b>Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude <math>L_{DEN}</math></b>	
<b>Belastete Flächen in km<sup>2</sup></b>	
über 55 dB(A)	6,66
über 65 dB(A)	1,47
über 75 dB(A)	0,07
<b>Belastete Wohnungen</b>	
über 55 dB(A)	1.230
über 65 dB(A)	250
über 75 dB(A)	0
<b>Belastete Schulen</b>	
über 55 dB(A)	17
über 65 dB(A)	4
über 75 dB(A)	0
<b>Belastete Krankenhäuser</b>	
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.	

Die nachfolgenden Karten 7 und 8 zeigen die flächenhafte Darstellung der Schallausbreitung. Die Ergebnisse der Berechnung sind unter folgendem Link veröffentlicht worden:  
<https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de>

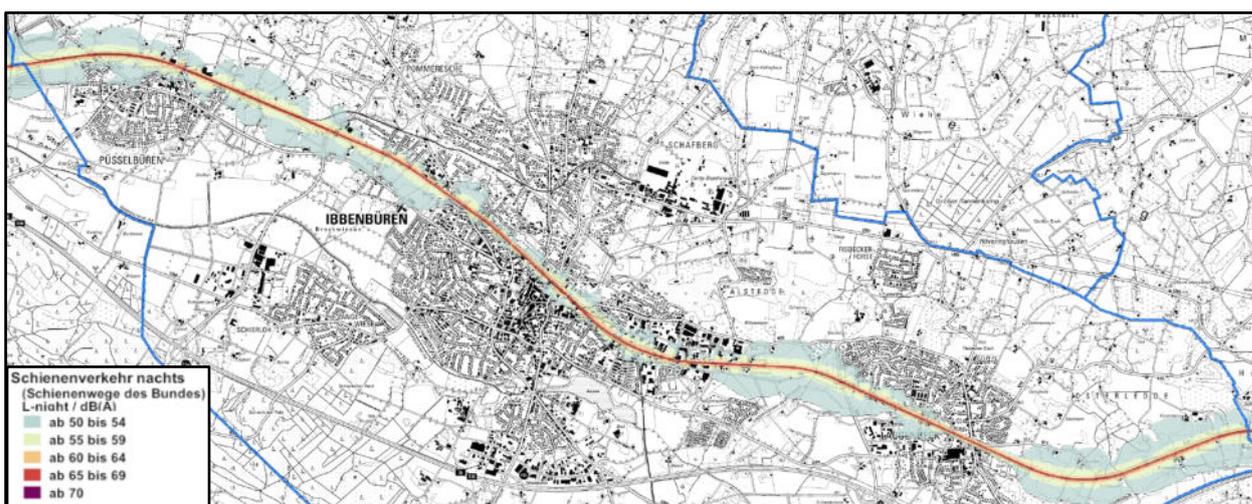


**Karte 7:** Isophonenkarte Schiene Tag  $L_{den}$ , genordet, ohne Maßstab (Auszug aus Anlage 6)

Der Lärmaktionsplan mit der Diskussion von Lärmschutzmaßnahmen wird von Eisenbahnbundesamt aufgestellt. Die Auswertung und Beurteilung nimmt das Eisenbahnbundesamt vor.

Die Stadt Ibbenbüren hat darauf keinen direkten Einfluss. Sie wird aber bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes „Schiene“ und bei der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen beteiligt.

Alle Karten sind in der Anlage einzeln hinterlegt.



**Karte 8:** Isophonenkarte Schiene Nacht  $L_{night}$ , genordet, ohne Maßstab (Auszug aus Anlage 7)

## 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 Ibbenbüren 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. 8.600 Einwohner zwischen 55 und 70 dB(A) ganztätig und nachts ca. 4.760 Einwohner zwischen 50 und 60 dB(A) betroffen sind. Die vom Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz NRW empfohlenen Auslösewerte von 70/60 dB(A) werden für 607 Personen ganztags und 691 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:

607 Einwohner sind ganztätig sehr hohen Belastungen (ab 70 dB(A)) ausgesetzt und 691 Einwohner sind in der Nacht sehr hohen Belastungen (ab 60 dB(A)) ausgesetzt.

1441 Einwohner sind ganztätig hohen Belastungen (65 bis 69 dB(A)) ausgesetzt und 1667 Einwohner sind in der Nacht hohen Belastungen (55 bis 59 dB(A)) ausgesetzt.

2028 Einwohner sind ganztätig Belästigungen (60 bis 64 dB(A)) ausgesetzt und 3091 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. 260 Gebäuden mit einer Überschreitung identifiziert worden. Die Aufteilung der Wohngebäude und Hauptverkehrsstraßen ist wie folgt ermittelt worden: (gerundet)

A 30	40 Wohngebäude
B 219	35 Wohngebäude
L 504	45 Wohngebäude
L 591	10 Wohngebäude
L 594	85 Wohngebäude
L 832	45 Wohngebäude

## 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 Ibbenbüren 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 4) in Ibbenbüren 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 Ibbenbüren 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. 9 km<sup>2</sup> entlang der Hauptverkehrsstraßen ist ein Lärmpegel ermittelt worden, der über 65 dB(A) ( $L_{den}$ ) liegt. Im Vergleich zur Gesamtfläche der Stadt Ibbenbüren von ca. 109 km<sup>2</sup> ist die belastete Fläche über 65 dB(A) mit ca. 7,3 % 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 23.12.2023 bis 26.01.2024 ausgelegt und konnte im Internet unter [www.ibbenbueren.de](http://www.ibbenbueren.de) abgerufen werden. Es erfolgte eine öffentliche Berichterstattung in der Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses vom 29.11.2023. Die Bürgerinnen und Bürger hatte bei dieser frühzeitigen Beteiligung die Möglichkeit, Anregungen und Hinweise zur Lärmaktionsplanung bei der Stadtverwaltung vorzubringen.

### 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.

Die Abwägungstabelle liegt als Anlage 8 an.

### 7.3 Beteiligung zum Entwurf des LAP

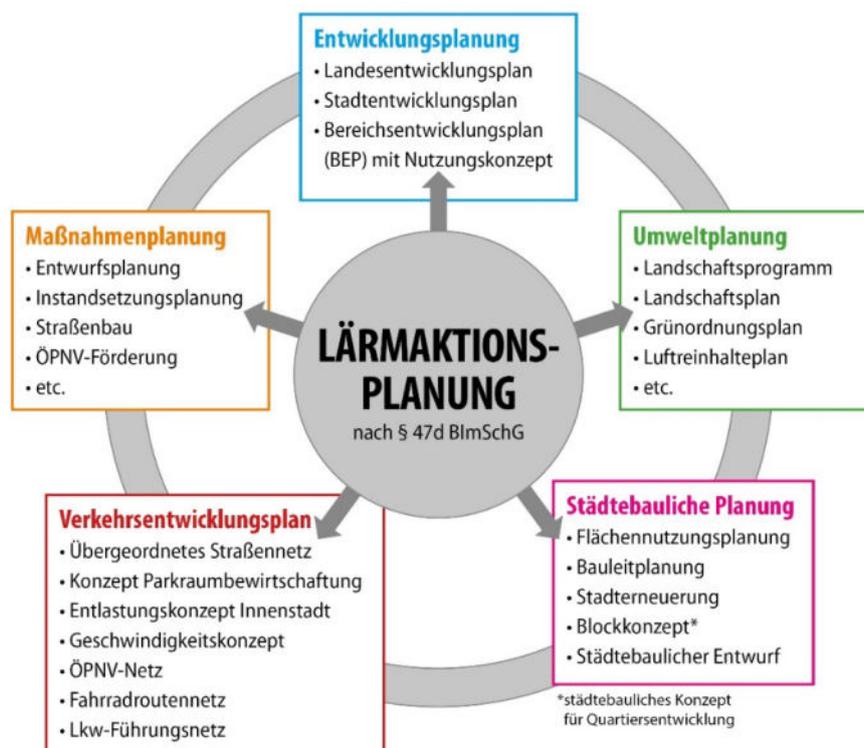
Wird nachgetragen, sobald Eingaben aus der zweiten Beteiligungsrunde vorliegen

## 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 Planungen<sup>11</sup>



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.

Für die Stadt Ibbenbüren liegt ein Mobilitätskonzept<sup>12</sup> vor. Die dort beschriebenen Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes tragen zur Lärmvermeidung bei.

<sup>11</sup> Länderausschuss für Immissionsschutz: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (2012)

<sup>12</sup> Plansocietät (Dortmund): Mobilitätskonzept 2035+ (Stand: 2021)

## 9 Lärmerzeugende Faktoren im Straßenverkehr

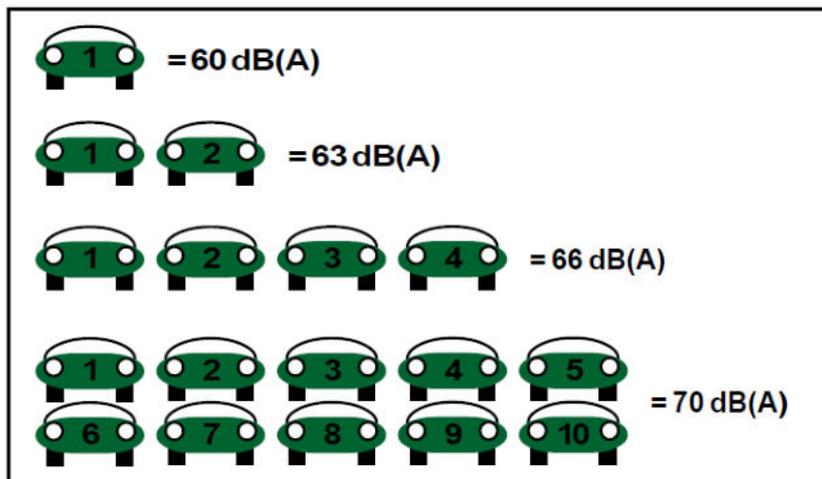
### 9.1 Verkehrsmenge und Zusammensetzung

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

**Abbildung 3:** Veränderung der Verkehrsmenge im Vergleich zur Änderung der Lärmbelastung<sup>13</sup>



<sup>13</sup> 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 3 dB(A).

**Tabelle 4:** Wirkungen von Geschwindigkeitssenkungen<sup>14</sup>

### 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.

<sup>14</sup> 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 Fahrbahnoberflächen<sup>15</sup>

#### 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.<sup>16</sup>

<sup>15</sup> Umweltbundesamt Dessau: Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen, Seite 21 (Stand: 07/2023)

<sup>16</sup> 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 Straßenraumgestaltungen<sup>17</sup>

### 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.

<sup>17</sup> 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.“<sup>18</sup>

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:<sup>19</sup>

- Minderung bzw. Verlagerung des Verkehrsaufkommens,
- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus,
- Reduzierung des Schwerlastverkehrs, ggf. zeitlich beschränkt,
- Instandhaltung der Fahrbahnoberfläche (z. B. Beseitigung von Schlaglöchern),
- Verstetigung des Verkehrs durch Optimierung der Ampelschaltung („Grüne Welle“),
- Einsatz von passiven Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden.

---

<sup>18</sup> Länderausschuss für Immissionsschutz: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (2022), Seite 18

<sup>19</sup> Ebenda, Seite

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

- die Verlagerung, Bündelung von Verkehren, Veränderung des Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes,
- bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (Fahrbahnbelag),
- Vergrößerung des Abstandes zwischen Quelle und Immissionsort,
- Nutzung von Eigenabschirmungen bei Neuplanungen,
- aktive Schallschutzmaßnahmen, wie Schallschutzwände und -wälle,
- Vorgaben für die Grundrissgestaltung,
- Beschränkung von Außenwohnbereichen.

## 11 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Bei der Lärmkartierung sind verschiedene bereits von der Kommune oder dem Straßenbaulastträger umgesetzte Maßnahmen unberücksichtigt geblieben, wenn es sich nicht um Maßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen handelt oder die Verkehrsbelastung von 3 Mio. Fahrzeuge nicht erreicht wurde.

Dazu gehören in Ibbenbüren

- Einsatz von Dialogdisplays in Verbindung mit Geschwindigkeitskontrollen,
- flächenhaft wirksame Maßnahmen wie ÖPNV- und Radverkehrskonzepte und
- flächenhafte Einführung von Tempo 30 in Wohngebieten und vor sensiblen Einrichtungen.

Es ist geplant, die Osnabrücker Straße (L 832) nördlich der Schienenstrecke neu zu gestalten. Die Fahrspuren werden von drei auf zwei zugunsten von beidseitigen verbreiterten Geh-/ Radwegen reduziert. Durch die schmalere werdende Verkehrsfläche werden geringfügige Verbesserungen in der Schallausbreitung erwartet.

Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts der Stadt Ibbenbüren trägt im kommunalen Handlungsspielraum ebenfalls zu einer Lärminderung und Lärmvermeidung bei.

## 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. 160 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 auf der Basis der verwendeten Verkehrsdaten aus.

In den Stufen 2 und 3 der Lärmaktionsplanung sind verschiedene Maßnahmen hinterlegt worden, die grundsätzlich auch in Runde 4 aufrechterhalten werden. Obwohl die Anzahl der betroffenen Anwohner durch die geänderten Berechnungsmethoden zugenommen hat, sind die betroffenen Straßenabschnitte weitestgehend identisch geblieben.

### Empfehlungen für die Hauptverkehrsstraßen

Bereits in Stufe 2 des Lärmaktionsplanes ist als Empfehlungen die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf der L 832 (Oststraße zwischen Wilhelmstraße und Weberstraße) ausgesprochen worden. Die Einführung von Tempo 30 auf der L 832 ist von Straßen.NRW im Rahmen einer Verkehrsschau abgelehnt worden. Um die Anwohner am benannten Straßenabschnitt zu schützen, wird die Empfehlung weiterhin aufrechterhalten. Die Wirksamkeit der Maßnahme ist bereits nach deutschen Richtlinien nachgewiesen worden.

Die Anzahl der Gebäude in den Ortsteilen entlang der Hauptverkehrsstraßen ist in Kapitel 5 dargestellt worden. Es hat sich gezeigt, dass entlang der Ortsdurchfahrten der B 219, L 504, L 594 und L 832 hohen bis hohen sehr Belastungen vorliegen. Entlang der A 30 liegen ebenfalls hohen Betroffenheiten für die Anwohner vor.

Da Schallschutzmaßnahmen, die in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden, nur im Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger umgesetzt werden können, muss vor Umsetzung der Maßnahmen auch eine Einigkeit erreicht werden.<sup>20</sup> Die übergeordnete Behörde, Straßen.NRW, zurzeit sieht keine Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bundes- und Landesstraßen vor.

Die für die Instandhaltung der Autobahn 30 zuständige Behörde<sup>21</sup> plant für die A 30 eine grundlegende Erneuerung zwischen dem Lotter Kreuz und der Anschlussstelle Rheine-Nord.<sup>22</sup> Die grundlegende Erneuerung sieht auch die Prüfung der Auslösewerte für die Lärmsanierung (vgl. Kapitel 3.2, Tabelle 3) mit Maßnahmen zur Einhaltung vor.

Für die B 219 südlich der A 30 wird eine Prüfung der Lärmsanierungswerte an den Wohngebäuden empfohlen.<sup>23</sup>

---

<sup>20</sup> Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI):  
LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (19.09.2022), Seite 25

<sup>21</sup> DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs und -bau GmbH (Berlin)

<sup>22</sup> <https://www.deges.de/projekte/projekt/a-30-sanierung-rheine-nord-lotte-osnabrueck/>

<sup>23</sup> <https://www.strassen.nrw.de/de/laermschutz.html>

Da eine Lärmsanierung an Landesstraßen mit hohen Vorgaben seitens des Landes Nordrhein-Westfalen verbunden ist, die in der Regel kaum zu einer finanziellen Unterstützung der Eigentümer führt, kann ein wirksamer Schutz zumeist nur mit verkehrsplanerischen Mitteln erreicht werden.

Aus diesem Grund wird empfohlen, für die Wohngebäude entlang der Landesstraßen eine Prüfung hinsichtlich einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durchzuführen. Da eine deutliche Anzahl an Wohngebäuden an der L 504 (Tecklenburger Damm), L 594 (Ledder Straße/Gravenhorster Straße) und L 832 (Münsterstraße/Oststraße) mit Lärmpegeln 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, obwohl in Stufe 2 schon eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit seitens Straßen.NRW abgelehnt wurde.

Alternativ können für die Landesstraßen auch Maßnahmen zur Lärmsanierung geprüft werden, wenn eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht umsetzbar ist. Dabei ist der jeweilige Eigentümer der Liegenschaft aufgefordert, mit dem Straßenbaulastträger Straßen.NRW Kontakt aufzunehmen, um für sein Gebäude eine Prüfung zu beantragen.

Der Landesbetrieb Straßen.NRW wird weiterhin aufgefordert, die Fahrbahnoberfläche auf den Landesstraßen zu überprüfen und in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten, so dass neben den Abrollgeräuschen der Fahrzeuge keine weiteren Geräusche durch die Fahrbahn entstehen. Bei einer künftigen Sanierung der Deckschichten wird empfohlen, in Anhängigkeit von der Verkehrsbelastung lärmarme Fahrbahnoberflächen zu verwenden.

### Maßnahmen für den Gesamtort

Folgende allgemeine Hinweise und kurzfristig lärmindernde Maßnahmen werden für Ibbenbüren 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 **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.

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

### **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 Ibbenbüren 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 auch auf das gesamte Stadtgebiet, für das keine Lärmkartierung vorliegt.

### **15 Finanzielle Auswirkungen des Lärmaktionsplanes**

Die finanzielle Auswirkungen 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 Ibbenbüren.

Beschluss des Rates der Stadt Ibbenbüren vom \_\_.\_\_.2024

Aufgestellt:  
Stadt Ibbenbüren

Anlagen

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

# **Ibbenbüren**

Gemeindekennzahl: **05566028**  
Kennung der Behörde für die Lärmkartierung: **DE\_NW\_05566028**

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 Ibbenbüren  
Alte Münsterstr. 16  
49477 Ibbenbüren

Telefon: 05451 9310  
E-Mail: [info@ibbenbueren.de](mailto:info@ibbenbueren.de)  
[www.ibbenbueren.de](http://www.ibbenbueren.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 Ibbenbüren:

<b>LDEN</b> dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	5130	2028	1441	590	17

<b>LNight</b> dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	3091	1667	663	28	0

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

<b>LDEN</b> dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km <sup>2</sup>	28,59	7,7	1,33

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

<b>LDEN</b> dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	4381	974	8
Schulgebäude	9	1	0
Krankenhausgebäude	6	1	0

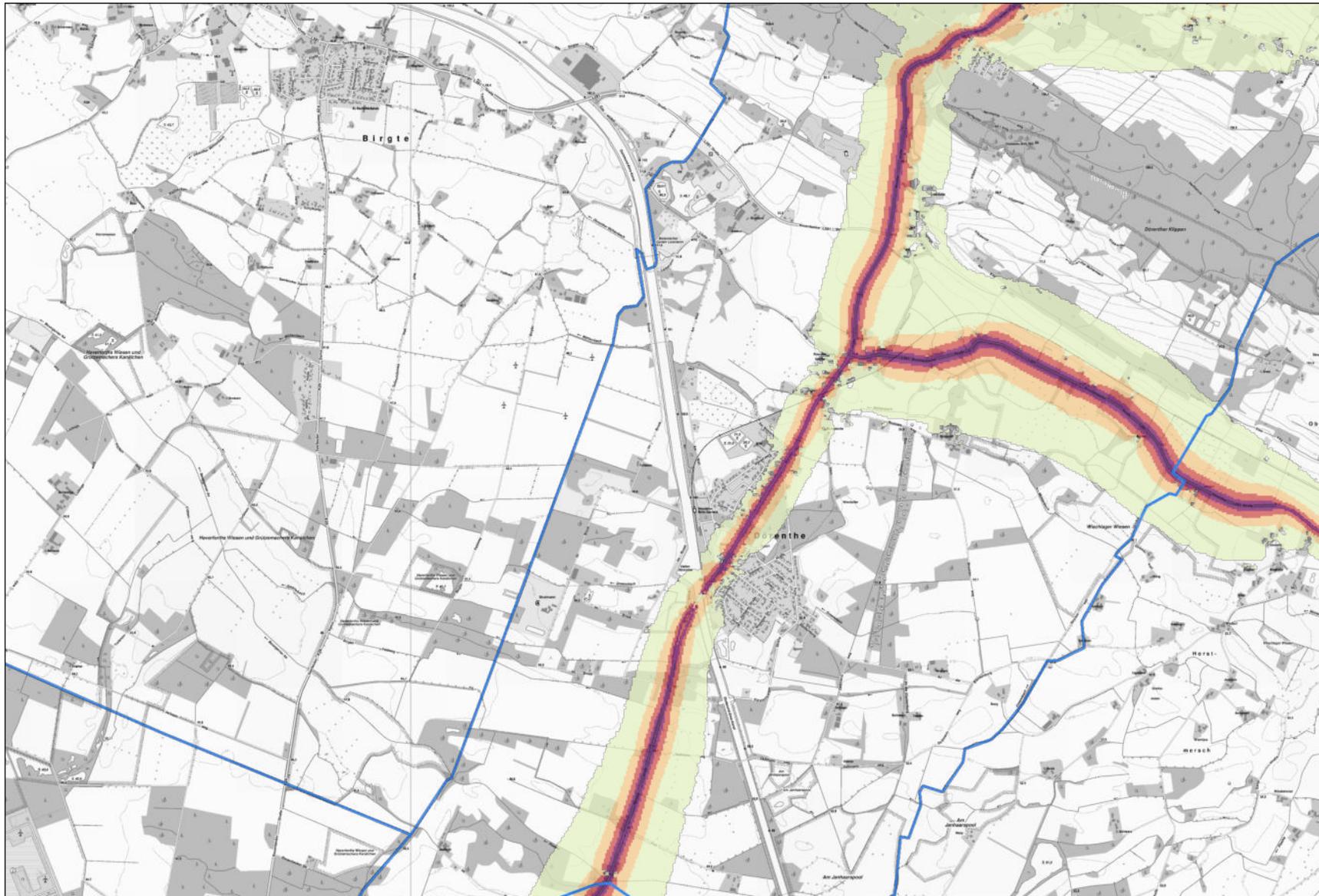


**Straßenverkehr 24h**

L-den / dB(A)

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

- Gebäude
- Gemeindegrenzen



Anlage 2





**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



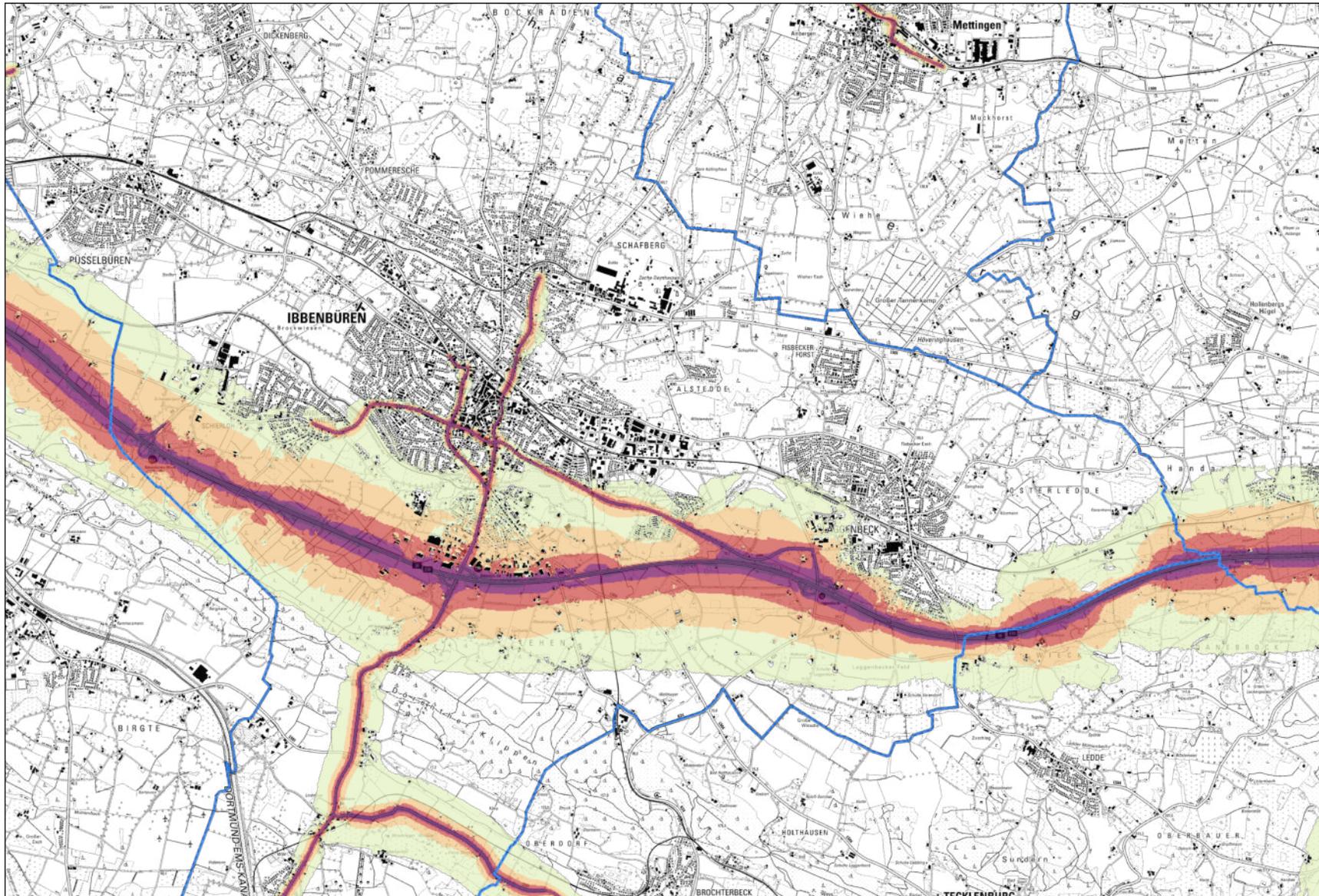


**Straßenverkehr 24h**

L-den / dB(A)

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

- Gebäude
- Gemeindegrenzen



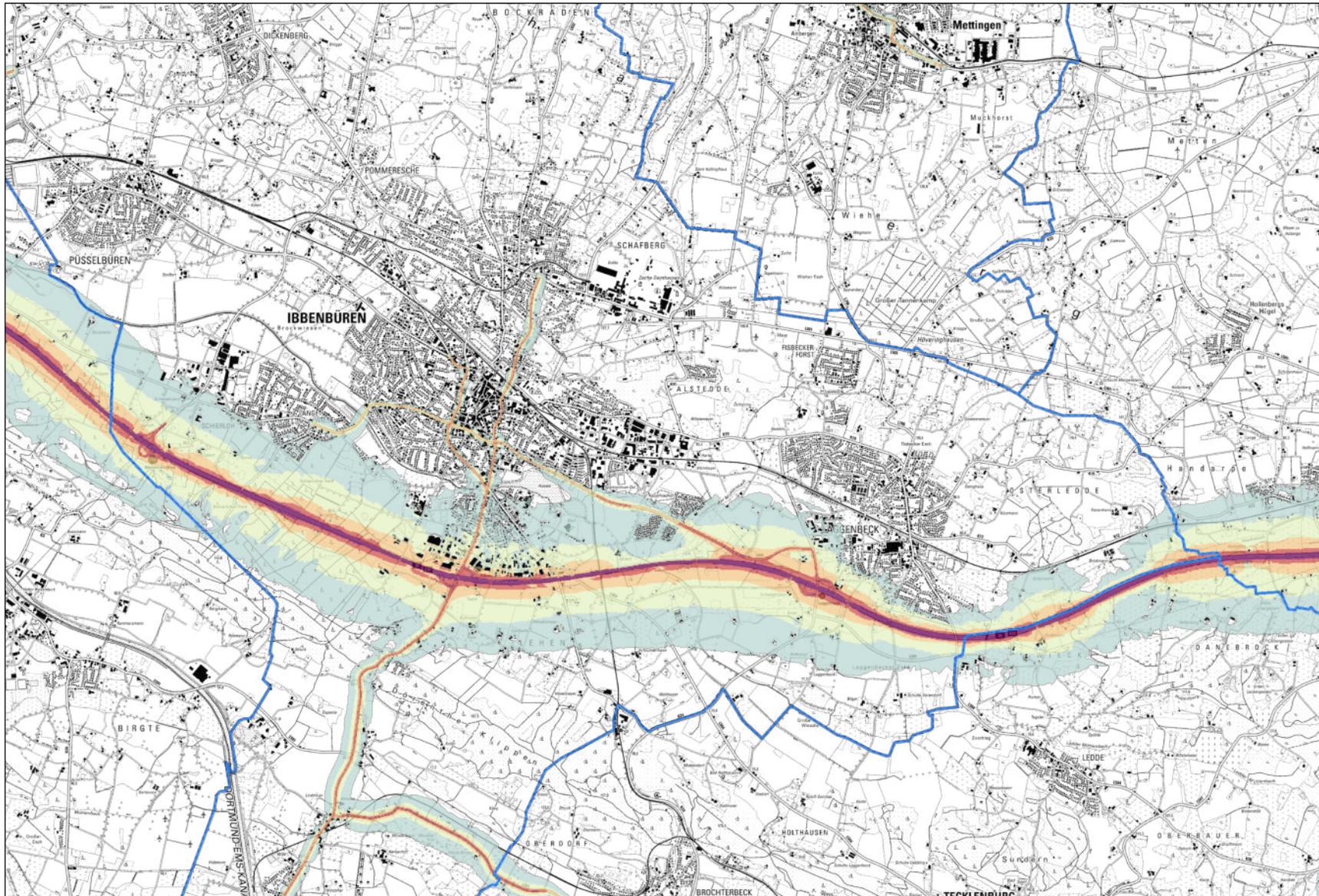


**Straßenverkehr nachts**

L-night / dB(A)

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

- Gebäude
- Gemeindegrenzen

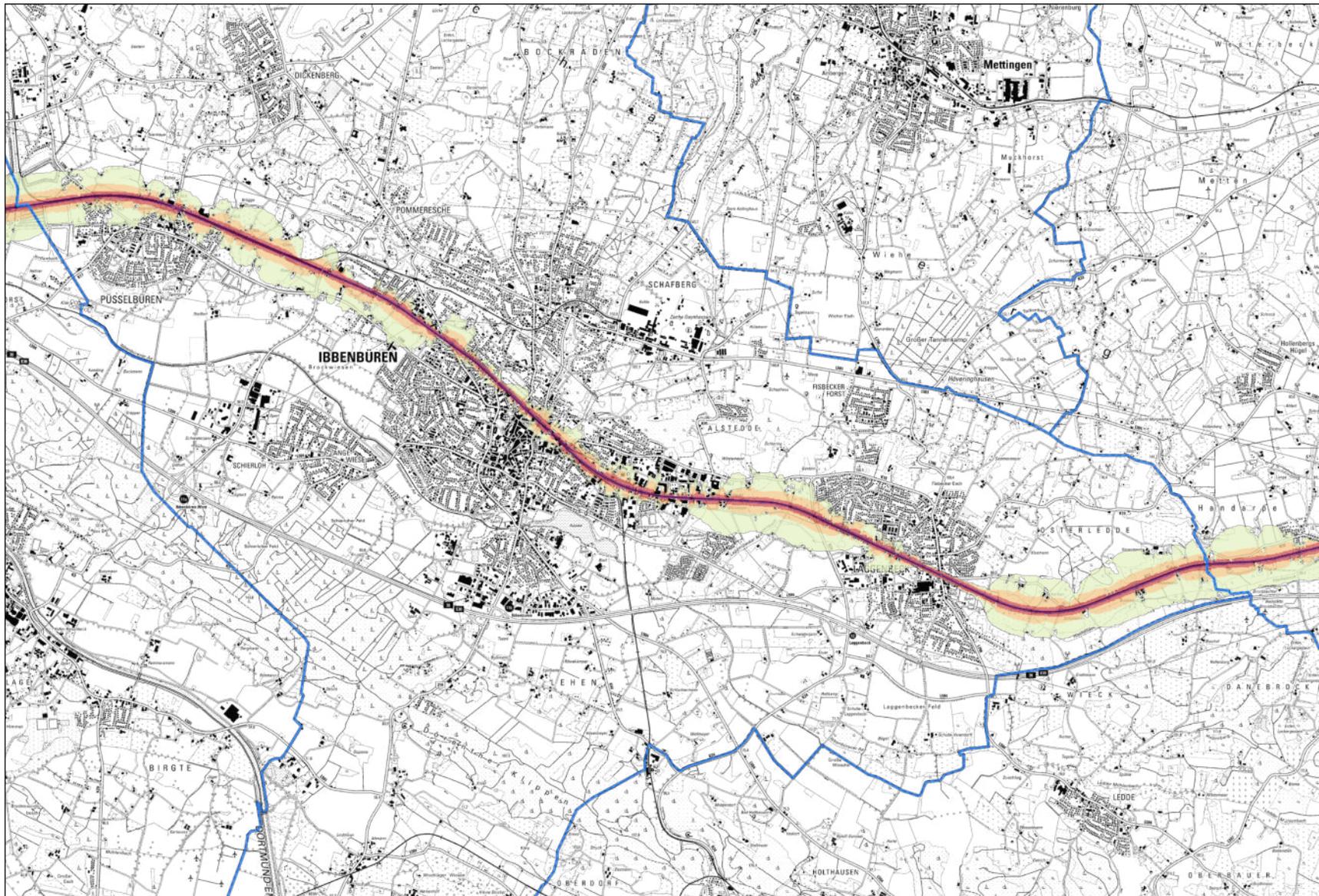




**Schieneverkehr 24h  
(Schienenwege des Bundes)  
L-den / dB(A)**

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

- Gebäude
- Gemeindegrenzen

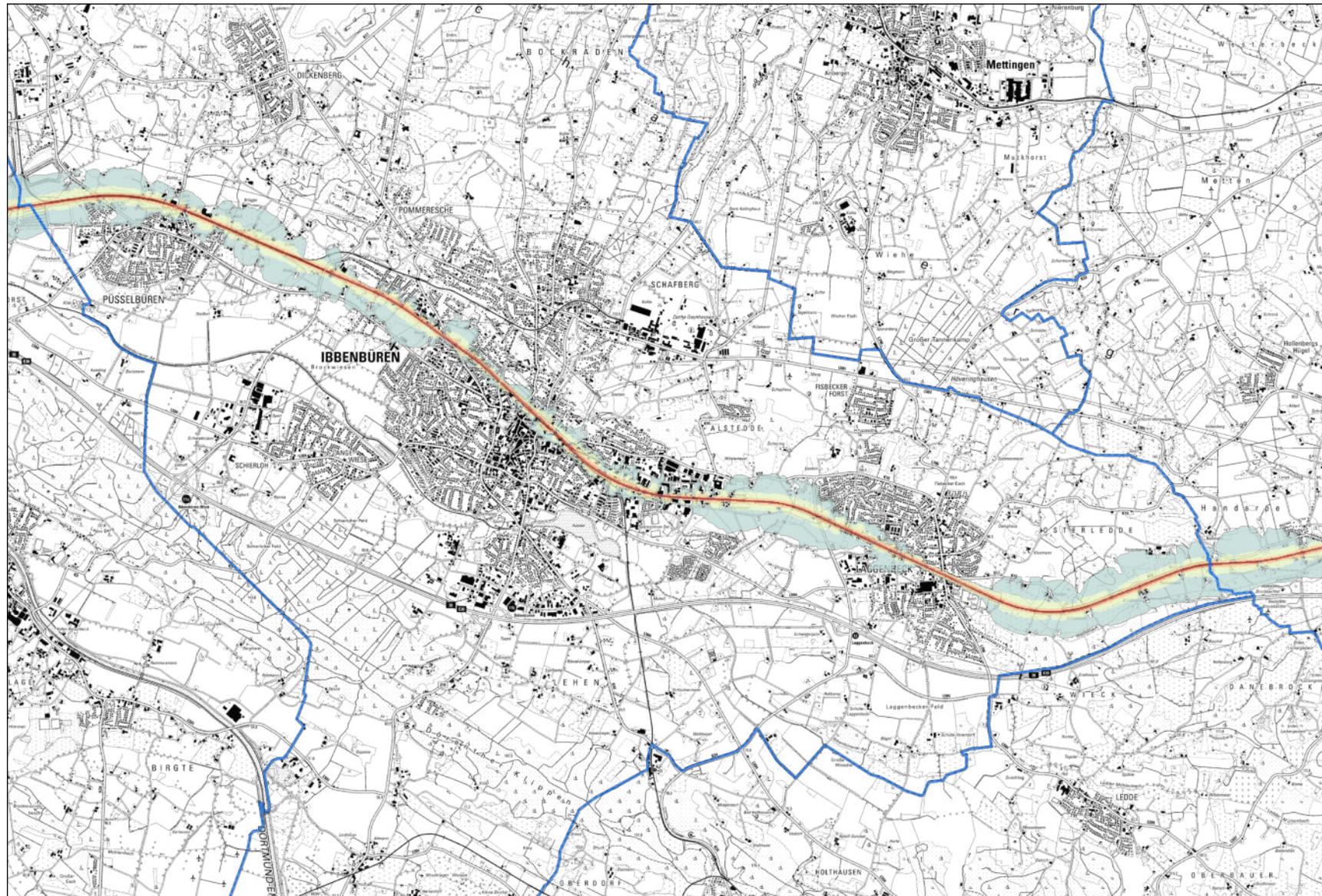




**Schienerverkehr nachts  
(Schienenwege des Bundes)  
L-nacht / dB(A)**

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

- Gebäude
- Gemeindegrenzen



**Lärmaktionsplanung der Stadt Ibbenbüren – Runde 4**

<b>1. Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange</b>			
<b>a. Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange</b>			
<b>Zeitraum: 20.12.2023 bis 26.01.2024</b>			
Die eingegangenen Stellungnahmen sind wortwörtlich wiedergegeben.			
<b>Nr.</b>	<b>Beteiligte Behörde</b>	<b>Stellungnahme</b>	<b>Abwägung</b>
1	Kreis Steinfurt Amt für Planung, Naturschutz und Mobilität	<u>Stellungnahme vom 24.01.2024:</u> Zu dem vorliegenden Lärmaktionsplan trage ich keine Anregungen oder Hinweise vor.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Abwägung ist nicht erforderlich.
2	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Münsterland	---	---

<b>2. Beteiligung der Öffentlichkeit</b>		
<b>a. Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit</b>		
<b>Zeitraum: 23.12.2023 bis 26.01.2024</b>		
Die eingegangenen Stellungnahmen sind wortwörtlich wiedergegeben.		
<b>Nr./ ID-Nr.</b>	<b>Stellungnahme der Öffentlichkeit</b>	<b>Abwägung</b>
1 27795	<p>Anwohner des Grafschafter Ring in der Westvorstadt <u>Stellungnahme vom 02.01.2024</u> Ich habe in der IVZ von der Bürgerbeteiligung in Bezug auf die Lärmaktionsplanung erfahren. Darauf hin habe ich mir die Lärmkarte, die Sie unter <a href="https://www.ibbenbueren.de/Bauen-und-Wohnen/Umwelt-und-Klimaschutz/Umgebungs-laerm/">https://www.ibbenbueren.de/Bauen-und-Wohnen/Umwelt-und-Klimaschutz/Umgebungs-laerm/</a> verlinken angesehen und stelle mit Verwunderung fest, dass der Püsselbürener Damm dort nicht markiert ist.</p> <p>Was ist zu tun, um den Bereich des Püsselbürener Damms, der hinter unserem Haus (Grafschafter Ring ..., Ibbenbüren) liegt, in die Planung mit aufzunehmen? Aufgrund des stetig mehr werdenden Verkehrs auf dieser Strecke ist es uns nicht möglich, mit offenem Fenster zu schlafen. Selbst wenn die Fenster geschlossen sind, ist das "Vorbeirauschen" der Autos und vor allem LKWs zu hören/spüren. Aufgrund des Ortseingangs (der meiner Meinung nach eher auf Höhe der Feuerwehr besser passen würde) ist das Abbremsen und die Beschleunigung aller Fahrzeuge ein nicht zu vernachlässigender zusätzlicher Lärmfaktor. Für Rückfragen stehe ich natürlich zur Verfügung.</p>	<p>Der Püsselbürener Damm wurde vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) nicht in der Lärmkartierung aufgenommen, weil er die Minimumbelastung von 3 Mio. Kfz/Jahr nicht erreicht hat. Vom LANUV wurden nur die Hauptverkehrsstraßen aufgenommen, die eine Belastung von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr haben. Alle weiteren Straßen können die Kommunen in Eigenregie untersuchen.</p>

**Abwägung zu den Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung**

Stand: 27.02.2024

<p><b>2</b> 27808</p>	<p><u>Ergänzende Stellungnahme vom 23.01.2024:</u> Als Anwohner am Grafschafter Ring in Ibbenbüren, direkt hinter dem Püsselbürener Damm, möchte ich meine Bedenken und Erfahrungen im Zusammenhang mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen in unserer Gegend im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans äußern. Leider berücksichtigt die Lärmkartierung die aktuelle Situation für unsere Adresse nicht. Deswegen möchte ich die Bürgerbeteiligung nutzen und mit dieser Stellungnahme auf einige spezifische Punkte hinweisen, die meiner Meinung nach in den Planungen berücksichtigt werden sollten:</p> <p>1. Verkehrsaufkommen und Schallbelastung: Die Zunahme des Verkehrsaufkommens auf dem Püsselbürener Damm hat in unserer Wohngegend zu erheblichen Belastungen geführt. Die Schallimmissionen sind derart stark, dass es selbst bei geschlossenen Fenstern schwer ist, eine angemessene Ruhe zu finden. Insbesondere der Lärm von Lastkraftwagen ist in den letzten Jahren spürbar gestiegen.</p> <p>2. Ortseingang und Verkehrsdynamik: Der Ortseingang in Verbindung mit dem Püsselbürener Damm erzeugt durch das ständige Abbremsen und Beschleunigen zusätzlichen Lärm, der die Lebensqualität der Anwohner beeinträchtigt. Eine Überprüfung und mögliche Neugestaltung dieser Verkehrsführung könnte dazu beitragen, den Lärmpegel zu minimieren. So wäre es aus meiner Sicht überlegenswert, den Ortseingang der Lage der 2008 entstandenen neuen Siedlung rund um die Emslandstraße anzupassen und damit z.B. auf Höhe der Straße "Niedersachsenring" oder "Püsselbürener Grenze" zu verlegen. Dies würde auch der Wohnbebauung am Püsselbürener Damm in diesem Bereich gerecht werden.</p> <p>3. Verkehrslenkung und -beschränkungen: Die Überprüfung von Verkehrslenkungs- und -beschränkungsmaßnahmen sollte ebenfalls in Erwägung gezogen werden, um das Verkehrsaufkommen auf dem Püsselbürener Damm zu regulieren und die Lärmbelastung für die Anwohner zu verringern.</p> <p>Ich hoffe, dass diese Anmerkungen bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Ibbenbüren berücksichtigt werden und zu konkreten Maßnahmen führen, die die Lebensqualität der Anwohner verbessern. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und Ihr Engagement für ein lebenswertes Wohnumfeld.</p>	<p>Die angesprochenen Verkehrslenkungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung und müssen von der Stadtverwaltung separat behandelt werden.</p>
---------------------------	---	---

**Abwägung zu den Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung**  
Stand: 27.02.2024

<p><b>3</b> 27777</p>	<p><u>Anwohner der Bocketaler Straße im Ortsteil Laggenbeck</u> <u>Stellungnahme vom 21.01.2024:</u> Die Farbe in der Kartierung passt nicht zu den ausgewiesenen Werten bei Eingabe der Adresse. Die liegen mindestens einen 5 er Schritt unterhalb. Eigene Pegelmessungen im letzten Jahr haben auf der Südseite 71 - 73 dBA ergeben. Im Zuge der grundhaften Sanierung wären Möglichkeiten zur Lärmentlastung gegeben ( Schutzwall, Flüsterasphalt, Geschwindigkeitsreduzierung etc. ). Lärmschutz am Haus würde sich für den Aufenthalt innerhalb auswirken. Hier stellt sich die Frage nach Fördermitteln. Für die Nutzung des Südbalkons und der Terrasse käme der nicht zum Tragen. Ein höheres Verkehrsaufkommen auf der A 30 wird prognostiziert ( akt. 43000 - 51000 bis 2030 ). Das sollte Berücksichtigung finden ( weiterer Anstieg des Lärmpegels). Lärmschutzmaßnahmen an der Autobahn egal welcher Art wirken sich positiv auf mehrere Anwohner ( Lönsweg, Bergmeyersweg ) aus.</p> <p>Adresse: Stadt Ibbenbüren, Bocketaler Str. ..., 49479 Ibbenbüren-Laggenbeck <u>Bericht zur Lärmkartierung</u> Lärmpegel: &gt;65, &lt;=70 dB Lärmpegel Nacht: &gt;55, &lt;=60 dB Nach der farblichen Abgrenzung: tagsüber : 70 - 74 dB/A nachts: 60 - 64 dB/A Die farbliche Kartierung für o.g. Adresse habe ich beigefügt.</p>	<p>Lärmpegelmessungen werden bei der Lärmkartierung nicht zugelassen. Bei der EU-Lärmkartierung wird ein Mittelwert als 24-Stunden-Wert (<math>L_{den}</math>) und 8-Stunden-Wert für die Nacht (<math>L_{night}</math>).</p> <p>Die Lärmkartierung wurde vom LANUV auf der Basis der gültigen Richtlinien durchgeführt.</p> <p>Die DEGES führt eine grundhafte Erneuerung der A 30 durch. Dabei werden auch die Ansprüche der Anwohner nach deutschem Recht berücksichtigt.</p>
---------------------------	---	--



**Abwägung zu den Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung**

Stand: 27.02.2024

<p><b>4</b> 27797</p>	<p><u>Anwohner der Heinrichstraße im Ortsteil Dickenberg</u> <u>Stellungnahme vom 23.01.2024:</u> Ich habe in der IVZ gelesen das es eine Lärmschutzkarte gibt , die im Umweltschutz vorgestellt wird. Grundlage ist die Anzahl der Fahrzeuge. Das ist aber nur ein Kriterium. Die geologischen Verhältnisse werden nicht mit einbezogen. So wie an der Hopstener Str in Ibbenbüren. Der Lärm wird durch die Abraumhalde auf das Wohngebiet reglementiert. Wenn man im Sommer draußen sitzt ist es störend . Der Asphalt ist schlecht. Abrollgeräusche und Fahrzeug Lärm belasten . Eine Fortführung der 70 Zone würde schon helfen bis zum Bomberg würde helfen . Es die erste gerade Strecke aus Ibbenbüren raus . Vor allen Motorräder beschleunigen auf bis zu 150 km/h und mehr . Es gab Unterschriftenlisten und Schreiben an Straßen NRW . Leider ohne Erfolg. Vielleicht mögen Sie das mal im Umweltausschuss erwähnen oder einen Antrag auf Fortführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stellen . Die Rheiner Str hat ohne großes Wohngebiet auch 70 .</p>	<p>Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) hat auf der Basis des digitalen Geländemodells NRW die Lärmkartierung durchgeführt. Damit sind die regionalen geologischen Eigenschaften berücksichtigt worden. Die Hopstener Straße wurde vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) nicht in der Lärmkartierung aufgenommen, weil sie die Minimumbelastung von 3 Mio. Kfz/Jahr nicht erreicht hat.  Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann aus Lärmschutzgründen nur nach einer Prüfung der Lärmschutz-Richtlinien-StV erfolgen. Eine Indikation dazu ist durch die Verkehrsbelastung unterhalb von 3 Mio. Kfz/Jahr nicht vorhanden.</p>
<p><b>5</b> 27862</p>	<p><u>Anwohner der Heinrichstraße im Ortsteil Dickenberg</u> <u>Stellungnahme vom 26.01.2024:</u> Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung möchten meine Frau und ich gerne Stellung zum Lärmpegel im Siedlungsgebiet auf dem Dickenberg angrenzend zur Hopstener Straße beziehen. Grade im Sommer bietet die recht grade Strecke gute Verhältnisse aus einer 70er in eine 100er Zone zu beschleunigen. Die angrenzende Halde und die schlechten Asphaltverhältnisse sorgen für eine unangenehme Geräuschkulisse. Unsere Ideen/Bitten in diesem Rahmen wären eine Verlängerung der 70er Zone bis zur Höhe Bomberg und/oder eine Erneuerung/Anbringungen einer geräuscharmen Asphaltdecke/Flüsterasphalt (so wie es auch später Richtung Hopsten auf gleicher Strecke bereits geschehen ist). Wir würden uns sehr über etwaige Geräuschkinderungsmaßnahmen freuen!</p>	<p>Die Hopstener Straße wurde vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) nicht in der Lärmkartierung aufgenommen, weil sie die Minimumbelastung von 3 Mio. Kfz/Jahr nicht erreicht hat.  Die Anregungen zur Minderung des Verkehrslärms werden aufgenommen.</p>

**3. Eigene Veränderungsvorschläge (Verwaltung, Planer)**

Seitens der Verwaltung werden keine Änderungsvorschläge vorgetragen, die über die vorab genannten Vorschläge hinausgehen.