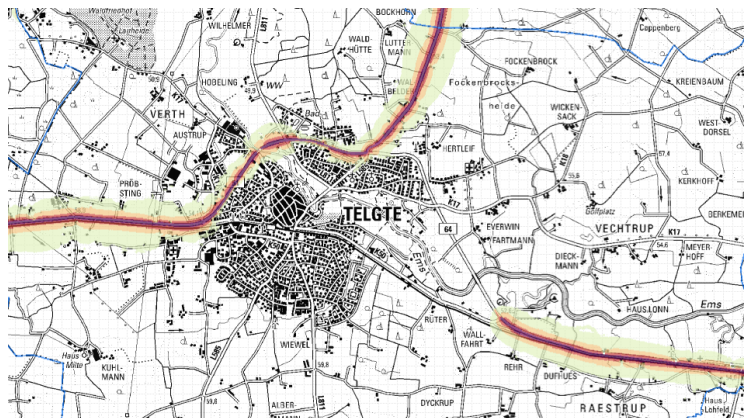




**STADT
TELGTE**

**Lärmaktionsplan 2024 (Runde 4)
gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz**



- ENTWURF -

Projektnummer: 223383
Datum: 12.03.2024

IPW
INGENIEURPLANUNG
Wallenhorst

INHALTSVERZEICHNIS

Abkürzungsverzeichnis; Literaturverzeichnis;

1	Allgemeines	5
1.1	Rechtlicher Hintergrund.....	5
1.2	Beschreibung der Gemeinde, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind	6
1.3	Zuständige Behörde	8
1.4	Geltende Grenzwerte für den Lärmschutz	8
2	Bewertung der jetzigen Situation	9
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	10
2.2	4,92 Ermittlung und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	11
2.2.1	Gesamtergebnis.....	12
2.2.2	Fazit	13
2.3	Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen.....	14
3	Maßnahmenplanung.....	15
3.1	Bereits vorgenommene Maßnahmen zur Lärminderung	15
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	16
3.2.1	Übersicht möglicher Maßnahmen.....	16
3.2.2	Handlungsschwerpunkte	20
3.2.3	Maßnahmenvorschläge	21
3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	23
3.4	Identifizierung ruhiger Gebiete - Festlegung und geplante Maßnahmen, zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre	23
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen	24
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP	25
4.1	Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP und der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	25
4.2	Art der Mitwirkung der Öffentlichkeit	25
4.3	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit	25
5	Finanzielle Informationen	25
6	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	25
7	Abwägung, Beschluss und Bekanntmachung des Lärmaktionsplanes	26

Anlagen

Abbildungen

Abbildung 1: Verkehrsmengen DTV Kfz / SV - SVZ 2019 (Hochrechnung).....	6
Abbildung 2: Gegenüberstellung Gleichverteilung gem. VBEB und Median-Verfahren gem. BEB.....	10
Abbildung 3: Lärmkarte Straßenlärm Telgte L_{DEN} (24 h)	11
Abbildung 4: Lärmkarte Straßenlärm Telgte L_{NIGHT} (22-6 Uhr)	11
Abbildung 5: Lage und Nr. verlärmter Bereiche (Handlungsschwerpunkte)	21

Tabellen

Tabelle 1: Verkehrsmengen 2019 (Angaben in Kfz/24h).....	10
Tabelle 2: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Menschen auf dem Gebiet der Stadt Telgte infolge aller lärmkartierten Straßen	12
Tabelle 3: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Fläche und Wohnungen	12
Tabelle 4: Lärmbedingte Schäden/Störungen.....	12
Tabelle 5: Maßnahmen zur Lärminderung	16
Tabelle 6: Minderungspotenziale; Basis - Auslöseschwelle 60 dB (A) L_{Night}	24

Bearbeitung:

M.Sc Lennart Janzen
Dipl.-Ing. (TU) Ralf von Wittich

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG
Ingenieure ♦ Landschaftsarchitekten ♦ Stadtplaner
Telefon (0 54 07) 8 80-0 ♦ Telefax (0 54 07) 8 80-88
Marie-Curie-Straße 4a ♦ 49134 Wallenhorst
<http://www.ingenieurplanung.de>
Beratende Ingenieure - Ingenieurkammer Niedersachsen
Qualitätsmanagementsystem TÜV-CERT DIN EN ISO 9001-2015

Abkürzungsverzeichnis

BEB	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen
BUB	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
L _{DEN}	LärmindeX Tag-Abend-Nacht; gewichteter Mittelungspegel (Day / Evening / Night) (Grad für die allgemeine Belästigung)
L _{NIGHT}	LärmindeX Nacht; Mittelungspegel für die Nacht von 22.00 - 06.00 Uhr (Maß für Schlafstörungen)
L _{m,E}	Emissionspegel des Verkehrsweges, in dB(A)
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
MKULNV	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucher- schutz NRW
MUNLV NRW	Ministerium für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW
RE	Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Ent- wurfsunterlagen im Straßenbau
RLS-19	Berechnungsmethode für den RLS-19 Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS 19. Ausgabe 2019. FGSV-Nr. 052
SV	Schwerverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen

Literaturverzeichnis

- [1] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Abl. L 189/12 vom 18.07.2002
- [2] Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 26.09.2002, BGBl. I S. 3830, zuletzt geändert durch Artikel 2 Gesetz vom 27.06.2012 BGBl. I S. 1421, BGBl. 2023 I Nr. 202
- [3] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutz-Gesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) vom 6. März 2006, BGBl. I S. 516, zuletzt geändert durch Artikel 11 G. v. 26.07.2023
- [4] BUB - Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe), 7. September 2021
- [5] BEB - Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen 7. September 2021
- [6] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - aktualisierte Fassung, Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI), (LAI Beschluss 146. LAI, Stand 19.09.2022)
- [7] Sanierungsgrenzwerte gem. der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) in Verbindung mit den im Rundschreiben des BMVBS (Az StB 25/722.4/3-2/1204896) vom 25. Juni 2010 gegenüber der VLärmSchR 97 um 3 dB(A) abgesenkten Grenzwerten
- [8] Runderlass V-5 - 8820.4.1 des Umweltministeriums NRW zum Lärmaktionsplan vom 7. Februar 2008
- [9] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665, in Verbindung mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010
- [10] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007
- [11] Verkehrslärmschutzverordnung - (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036); zuletzt geändert durch Artikel 1 V. v. 04.11.2020 BGBl. I S. 2334
- [12] Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)
- [13] DIN 18005 | 2023-07, Schallschutz im Städtebau und Beiblatt 1; Juli 2023
- [14] Umweltbundesamt: Lärmindernde Fahrbahnbeläge - Ein Überblick über den Stand der Technik; Texte 28/2009, August 2009)
- [15] Rickers, C.; Lärmoptimierter Asphalt mit Gummimodifikation zur Reduktion von Straßenlärm, Vortrag 25.02.2013
- [16] FAQ zur EU-Umgebungslärmkartierung 2022 in Niedersachsen, V 4.1; Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz (MU)
- [17] Umweltbundesamt, Lärmaktionsplanung - Lärminderungseffekte von Maßnahmen (Entwurf), Juli 2023

1 Allgemeines

1.1 Rechtlicher Hintergrund

Im Jahr 2002 trat die EG-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) [1] in Kraft, die im Juni 2005 mit Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) [2] in nationales Recht überführt wurde. Ziel der Richtlinie und der §§ 47a-f BImSchG ist es, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Bis spätestens 18. Juli 2024 (vierte Runde) sind bestehende Lärmaktionspläne zu überprüfen und zu überarbeiten. Danach sind bestehende Lärmaktionspläne nach § 47d Absatz 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation grundsätzlich zu überprüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten.

Spätestens auf Basis der Lärmkartierung 2027 erfolgt dann die nächste Überprüfung bis 18. Juli 2029.

Der folgende Ablauf fasst die von der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) empfohlenen Schritte [6] zur Neuaufstellung bzw. Überprüfung von Lärmaktionsplänen zusammen.

1. Veröffentlichung der Lärmkarten
2. Frühzeitige Mitwirkung der Öffentlichkeit mit eigener Bekanntmachung (Phase 1 der Beteiligung; in Telgte über eine öffentliche Bekanntmachung sowie entsprechende Informationen auf der Seite der Stadt Telgte sowie des Kreises mit der Möglichkeit zur Abgabe von Anregungen, Stellungnahmen oder Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Zeit von 27.11. bis zum 31.12.2023))
3. Erarbeitung des LAP (Entwurf) im 1. Quartal 2024, sowie Vorstellung im Ausschuss und Beschluss der Offenlage
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

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz von den Kommunen Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für „...Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen...“. Als Hauptverkehrsstraßen werden hierbei allein Autobahnen sowie Bundes- und Landesstraßen angesehen.

1.2 Beschreibung der Gemeinde, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

Die Stadt Telgte liegt im Kreis Warendorf im Norden von Nordrhein-Westfalen. Dabei grenzt die Kommune direkt an das Oberzentrum Münster an und ist über die B 51 mit diesem direkt verbunden. Zudem besteht eine direkte Zugverbindung mit der RB 67 („Der Warendorfer“) in Richtung Münster sowie Bielefeld als weiterem Oberzentrum.

Die Einwohnerzahl beläuft sich auf rund 20.200 (Stand: 12/2022, IT.nrw). In Nordrhein-Westfalen werden Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden definiert. Damit ist Telgte kein Ballungsraum nach § 47b BImSchG (Ballungsraum: ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000). Auf einer Fläche von 90,84 km² gliedert sich die Stadt in drei Ortsteile: Telgte, Westbevern und Vadrup.

Wie in der dritten Runde zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie ist auch in der vierten Runde die Stadt Telgte aufgrund der Verkehrsmengen, die auf drei Hauptverkehrsstraßen den Grenzwert von 3 Millionen Kfz/Jahr überschritten haben, aufgefordert, einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

Hauptverkehrsstraßen

In das überregionale Straßennetz ist die Stadt Telgte über die B 51 und die B 64 eingebunden. Zusätzlich führen die Landesstraßen L 585, L 588 und L 881 durch das Stadtgebiet.

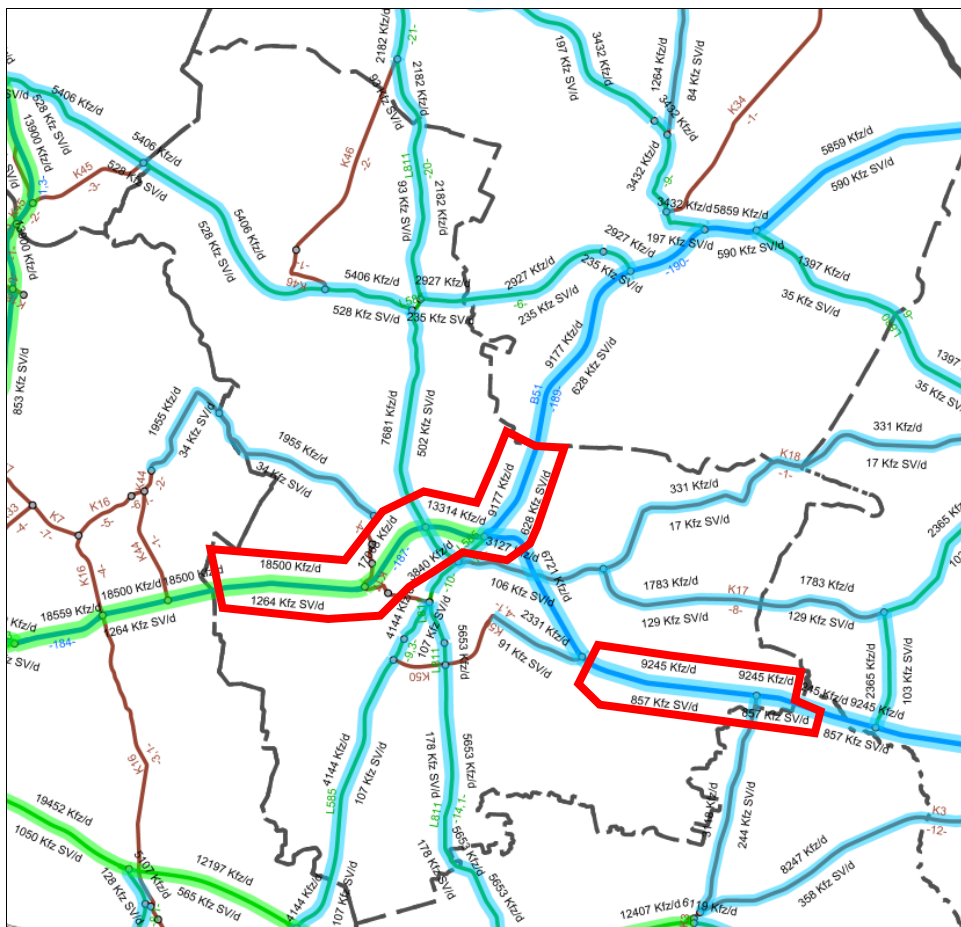


Abbildung 1: Verkehrsmengen DTV Kfz / SV - SVZ 2019 (Hochrechnung)

Quelle: NWSIB - NRW (2024)

Die obige Darstellung der Verkehrsmengen zeigt, dass - abschnittsweise - nur die B 51 und die B 64 Belastungen von mehr als 8.200 Kfz/Tag aufweisen und daher in der vierten Runde der Lärmkartierung berücksichtigt wurden.

Haupteisenbahnstrecken

Die Anbindung der Stadt an das Schienennetz erfolgt über den Bahnhof Telgte an die Schienenstrecke Münster – Telgte – Warendorf – Gütersloh – Bielefeld (Streckennummer 2013) sowie über den Bahnhof Westbevern (in Westbevern-Vadруп) an die Schienenstrecke Wanne-Eickel - Hamburg (Streckennummer 2200). Diese Strecke weist im Streckenabschnitt (Münster - Ostbevern) auf dem Gebiet der Stadt Telgte eine Belastung von ca. 69.000 Zügen pro Jahr auf.

Die Belastung der Strecke 2013 liegt unter 30.000 Züge / Jahr, so dass diese Strecke keine Haupteisenbahnstrecke ist, die nicht lärmkartiert wurde und deshalb auch nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung des EBA behandelt wird. Die Belastung der Strecke 2200 liegt dagegen bei mehr als 30.000 Züge/Jahr, so dass es sich bei dieser Strecke um eine Haupteisenbahnstrecke handelt. Damit wird diese Strecke im Rahmen der Lärmaktionsplanung betrachtet. Die Stadt Telgte ist damit - nach dieser Definition - von Schienenlärm betroffen.

Die bundesweite Lärmaktionsplanung für die Haupteisenbahnstrecken liegt jedoch in der Zuständigkeit des Eisenbahnbundesamtes (EBA). Daher wird die im Gebiet der Stadt Telgte verlaufende und vom EBA lärmkartierte Strecke 2200 im Rahmen dieses kommunalen LAP nicht weiter betrachtet. Der Lärmaktionsplan der Runde 4 (Schiene) wurde am 20. November 2023 in einer Entwurfsfassung veröffentlicht.

Das EBA nutzt Lärmkennziffern (LKZ), um einen Zusammenhang zwischen der Lärmbelastung und der betroffenen Bevölkerung in einem bestimmten Gebiet darzustellen. Es wurden für alle Kommunen an Haupteisenbahnstrecken des Bundes sowohl eine kommunale LKZ als auch eine Raster-LKZ - bezogen auf ein Raster von 100m x100m - berechnet. Die entsprechenden Karten für den gewichteten 24h-Lärmindeх L_{DEN} und den Nacht-Lärmindeх L_{Night} stehen im Kartendienst des Eisenbahn-Bundesamtes zur Verfügung (<https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de>).

Zur Information sind die Übersichtskarten zum Schienenverkehrslärm als Anlage 3 beigefügt.

Hingewiesen wird zudem auf die im Rahmen der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung des EBA im Frühjahr 2023 durchgeführte frühzeitige Information der Öffentlichkeit (Bürgerbeteiligung Phase 1). Bzgl. der weiteren Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung des EBA wird auf die diesbezügliche Information im Internet verwiesen (www.laermaktionsplanung-schiene.de).

Flughäfen

Die Stadt Telgte ist nicht von Fluglärm betroffen.

1.3 Zuständige Behörde

Zuständig für die Lärmkartierung und damit die Erstellung der strategischen Lärmkarten des Straßenlärms sind in NRW die Kommunen. Diese werden bei der Berechnung der Lärmkarten durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW) unterstützt. Das LANUV betreibt eine moderne Lärmdatenbank mit den notwendigen Daten für die Lärmkartierung, berechnet die Lärmkarten und stellt diese den Gemeinden zur Verfügung.

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt der § 47e BImSchG. Sie liegt bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. In Nordrhein-Westfalen bestätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinden:

Stadt Telgte
Der Bürgermeister
Baßfeld 4-6
48291 Telgte
Telefon: 02504 130
E-Mail: rathaus@telgte.de
Internet: www.telgte.de
Gemeindeschlüssel: 05570044

1.4 Geltende Grenzwerte für den Lärmschutz

Vor dem Hintergrund der Erkenntnis, dass Belastungen durch Lärm im Wohnumfeld zu Störungen der Kommunikation bzw. der Nachtruhe und so auch zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen, ist es das Ziel der EU u.a. die Lärmbelastung der Bevölkerung mit einheitlichen Verfahren zu bewerten und zu bekämpfen. Mit der Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm durch das Gesetz vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794) hat der Bund in das Bundes-Immissionsschutzgesetz Vorschriften über die strategische Lärmkartierung und Aktionsplanung eingeführt (§§ 47a bis 47f).

Dementsprechend sind grundsätzlich (entsprechend der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten) Lärmkarten [3] für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen sowie Ballungsräume auszuarbeiten. Die entsprechenden Lärmkarten mit Darstellung der Belastungen L_{DEN} und L_{Night} wurden in Nordrhein-Westfalen durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) - unter Verwendung eines standardisierten Berechnungsverfahrens für Straßen (BUB, [4]) - erstellt.

Der § 47d des BImSchG enthält die Pflicht zur Regelung von Lärmauswirkungen und Lärmproblemen, ohne allerdings konkrete Grenzwerte zu benennen.

Die geltenden nationalen Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

2 Bewertung der jetzigen Situation

Zwecks Vergleichbarkeit zwischen den einzelnen Mitgliedsländern wird seit 2022 innerhalb der EU ein neues und einheitliches Berechnungsverfahren angewandt. Damit einher geht eine, teils deutliche, Zunahme der von Straßenlärm belasteten Menschen im in der IV. Runde der Lärmkartierung gegenüber den vorherigen Runden. Ein Vergleich zwischen den Runden ist somit nicht mehr möglich. Die grundlegenden Veränderungen in der Berechnungsweise sind folgende:

- Detaillierte Emissionsmodellierung im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr
- Komplexere Modellierung der Schallausbreitung
- Abgeänderte Ermittlung der Belastetenzahlen
- Neue Rundungsregeln in der Bildung der Pegelklassen

Zuletzt beeinflussen auch abweichende Bedingungen (Verkehrsmengen) vor Ort die Kartierungsergebnisse.

Am Beispiel der Belastetenzahlen sollen die Änderungen exemplarisch erläutert werden.

Grund der Änderungen ist, dass jetzt die Anwendung des Median-Verfahrens gem. der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB, [5]) Anwendung findet. Bisher erfolgte die Ermittlung nach der Methode der Gleichverteilung gem. der vorläufigen BEB (VBEB).

Das Median-Verfahren sieht zwar analog zum Verfahren der Gleichverteilung vor, dass die Lärmbelastung für alle, gleichmäßig um das Gebäude verteilten Fassadenpunkte, berechnet wird. Von diesen Pegeln wird aber nun der Median-Wert gebildet und die leisere Hälfte der Berechnungspunkte verworfen. Die Gesamtzahl der Einwohner des Gebäudes wird gleichmäßig auf die verbliebene lautere Hälfte der Berechnungspunkte verteilt. Bei einer ungeraden Anzahl von Fassadenpunkten wird der leiseste Punkt vor der Bildung des Medianwertes verworfen.

Mit dem Median-Verfahren werden Bewohner, die bisher nach der Methode der Gleichverteilung, einem leiseren Fassadenpunkt der Rückseite des Gebäudes zugewiesen wurden, nunmehr der lauteren Vorderseite zugeordnet. Dadurch kann es zur Verschiebung der Lärmbelasteten um eine oder mehrere Pegelklassen nach oben kommen. Im Ergebnis werden beim Median-Verfahren deutlich mehr belastete Menschen in den zu kartierenden Pegelklassen ausgewiesen.

Vom Umweltbundesamt (UBA) wurden Vergleichsrechnungen zwischen VBEB und der BEB durchgeführt. Diese verdeutlichen, dass die Umstellung des Ermittlungsverfahrens eine Zunahme der Belastetenzahlen von ungefähr 50 Prozent über den gesamten Kartierungsbereich ($L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$, $L_{Night} > 50 \text{ dB(A)}$) ergibt. Oberhalb der Werte von $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ sowie $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$ ergeben die Vergleichsrechnungen sogar Zunahmen von ca. 75 Prozent.

Zur Verdeutlichung werden die beiden Verfahren beispielhaft in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

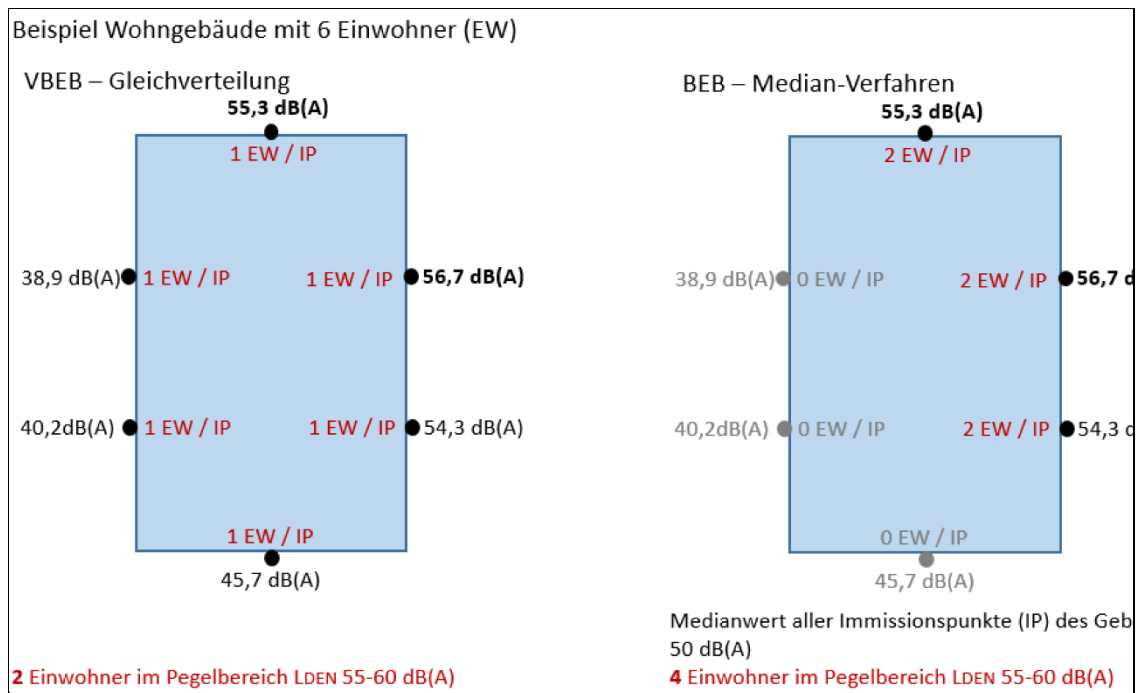


Abbildung 2: Gegenüberstellung Gleichverteilung gem. VEBE und Median-Verfahren gem. BEB

Quelle: Niedersachsen (MU) [16]

Zudem erfolgt die Ermittlung der Anzahl von Schulen und Krankenhäusern jetzt ebenfalls durch ein geändertes Verfahren (Maximalpegel statt Mittelungswert), so dass mehr Gebäuden eine Belastung zugeordnet wird.

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Hauptlärmquellen im Sinne der EU-Umgebungsärmrichtlinie, welche auf das Stadtgebiet einwirken, sind ausschließlich die nachfolgenden Hauptverkehrsstraßen. Es wurden die Bundes- und Landesstraßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 8.200 Kfz/24h im Zuge der entsprechenden Kartierung durch das LANUV untersucht.

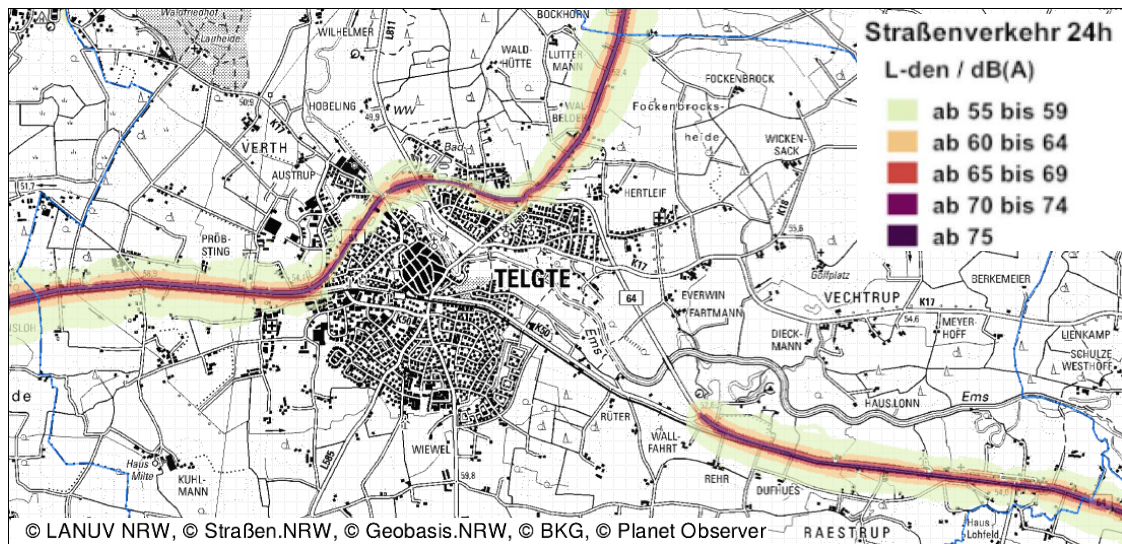
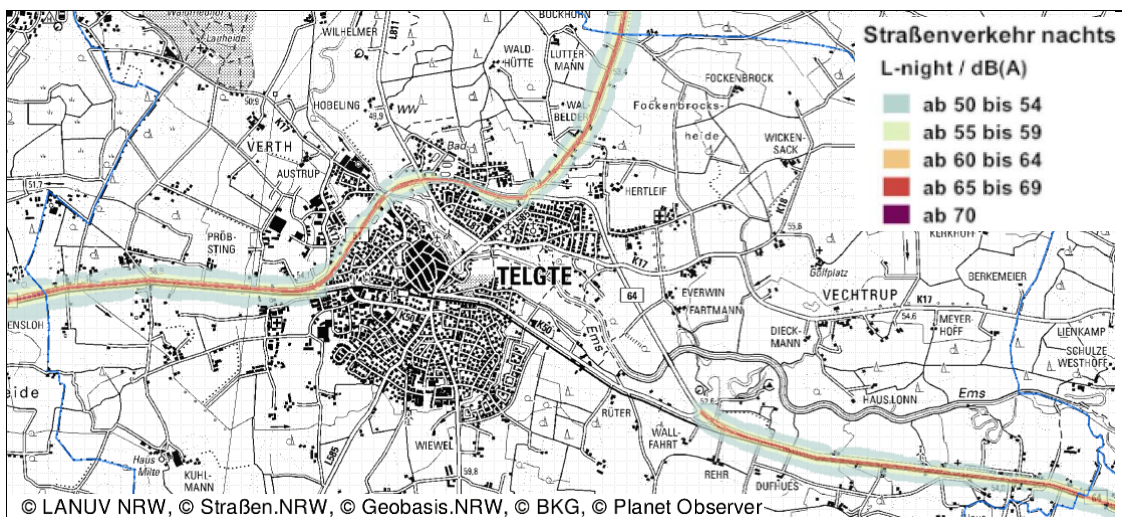
Tabelle 1: Verkehrsmengen 2019 (Angaben in Kfz/24h)

	2019		
	DTV [Kfz/24h]	SV [Kfz/24h]	SV-Anteil [%]
B 64 – östlich Telgte	9.245	857	9,3%
B 51 – westlich Telgte	18.500	1.264	6,8%
B 51 – nordöstlich K 17	17.068	1.427	8,4%
B 51 – östlich L 811	13.314	1.493	11,2%
B 51 – nördlich L 585	9.117	628	6,9%

Die folgenden Karten zeigen die Schallausbreitung in sogenannten Isophonen, dargestellt als unterschiedlich farbige Flächen, die in 5 dB-Schritten abgestuft die Schallpegel darstellen¹.

Die strategischen Lärmkarten wurden vom LANUV (im Internet unter: <https://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de>) veröffentlicht (sh. auch Anlage 2a + 2b).

¹ Ab der 4. Runde werden für Lärmkarten die Farben nach DIN 18005 Teil 2 und damit andere Farbtöne als in den Lärmkarten der Runden 1-3 verwendet.

Abbildung 3: Lärmkarte Straßenlärm Telgte L_{DEN} (24 h)Quelle: <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>Abbildung 4: Lärmkarte Straßenlärm Telgte L_{NIGHT} (22-6 Uhr)Quelle: <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>

Auf der B 51 liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 70 km/h. Nördlich der B 64 (Bockhorner Heide) sind dann bis zur nördlichen Stadtgrenze 100 km/h zulässig. Die Geschwindigkeit auf der B 64 (Richtung Warendorf) liegt zunächst bei 70 bzw. 100 km/h. Ab der Einmündung Warendorfer Straße gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, die im Bereich Raestrup (ehem. Bahnhof) auf 60 km/h reduziert wird.

2.2 4,92 Ermittlung und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung erscheint es zweckmäßig, zunächst die - gem. den Ergebnissen der Lärmkartierung des Landes - von Umgebungslärm am stärksten belasteten Bereiche zu ermitteln und zu betrachten, um für diese Bereiche Maßnahmen vorzuschlagen und damit ggf. gezielt die Belastungen für solche Bürger die hohem und sehr hohem Umgebungslärm ausgesetzt sind, zu senken. Als Auslöseschwellen für Minderungsmaßnahmen können für den Lärmindex L_{DEN} Pegel von 70 dB(A) bzw. für den Lärmindex L_{NIGHT} Pegel von 60 dB (A) herangezogen werden [8].

Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Einwohner auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung entsteht nicht. Lärmaktionspläne und Maßnahmen können nach einer Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes vom 26.10.2017 Az.: 9 C 873/15.T, von Dritten nicht eingeklagt werden, da sich aus den §§ 47d und 47 Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit der Umgebungslärm-RL eine dritt-schützende Wirkung, die eine nach § 42 Abs. 2 VwGO analog notwendige Klagebefugnis begründen könnte, nicht herleiten lässt.

Insgesamt sind gemäß den tabellarischen Angaben des LANUV (Lärmkartierung der 4. Runde (2022)) über die Anzahl der vom Lärm belasteten Menschen durch Umgebungslärm (hier Straßenverkehrslärm) in der Stadt Telgte 43 EW über 70 dB(A) (L_{DEN}) bzw. 48 EW über 60 dB(A) (L_{Night}) betroffen und damit dauerhaften Belästigungen ausgesetzt.

2.2.1 Gesamtergebnis

Die Resultate für den Straßenverkehrslärm werden im Folgenden vorgestellt.

Tabelle 2: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Menschen auf dem Gebiet der Stadt Telgte infolge aller lärmkartierten Straßen					
Stand: 23.08.2023					
Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum		Pegelklassen [dB(A)]	
von	Bis	24 Std. (L_{DEN})		von	Bis
					22 - 6 Uhr (L_{Night})
				>= 50	54
>= 55	59	529		>= 55	59
>= 60	64	163		>= 60	64
>= 65	69	69		>= 65	69
>= 70	74	39		>= 70	0
>= 75		4			

Tabelle 3: Geschätzte Zahl der von Straßenlärm belasteten Fläche und Wohnungen				
Stand: 23.08.2023				
L_{DEN}	durch Hauptstraßen belastete			
[dB(A)]	Flächen [km ²]	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
>= 55	4,92	379	1	4
>= 65	1,04	51	0	0
>= 75	0,2	1	0	0

Tabelle 4: Lärmbedingte Schäden/Störungen		
Stand: 23.08.2023		
Anzahl Fälle ischämische Herzkrankheiten	Anzahl Fälle starker Belästigung	Anzahl Fälle starker Schlafstörung
0	124	22

Die obigen Daten zu lärmbedingten Schäden/Störungen sind in der aktuellen Kartierung (4. Runde, 2022) erstmalig angegeben, so dass kein Vergleich mit den Ergebnissen der vorherigen Kartierungen möglich ist. Die Angaben sind, anders als die obigen direkten Berechnungsergebnisse (Betroffene, Anzahl Wohnungen und Fläche), aus

epidemiologischen Forschungsergebnissen (aktuelle Gesundheitsstatistiken) abgeleitete statistische Größen, die nach den Vorgaben der ULR berechnet werden.

Bei Betrachtung des Lärmindezes L_{DEN} sind gem. den Ergebnissen der Strategischen Lärmkartierung der 4. Runde insgesamt 692 Einwohner in Umgebung der lärmkartierten Straßen durch Umgebungslärm zwischen 55 dB(A) (L_{DEN}) (hier Straßenverkehrslärm durch Hauptverkehrsstraßen) und weniger als 65 dB(A) (L_{DEN}) betroffen und damit dauerhaften Belästigungen ausgesetzt. Dies entspricht einem Anteil der gesamten Bevölkerung der Stadt Telgte von rund 3,4 %. Davon ist wiederum ein Viertel (163 Menschen (= ~ 0,8 %)) ganztätig sogenannten *höheren Belastungen*, mit L_{DEN} über 60 und weniger als 65 dB(A) ausgesetzt.

Hohen und sehr hohen Belastungen mit L_{DEN} über 65 (bzw. 70 und 75) dB(A) sind in Telgte gem. den vorliegenden Berechnungen 112 Personen (= 0,6 %) ausgesetzt. Davon sind 43 Personen (0,2 %) Pegeln von 70 dB(A) und mehr ausgesetzt und es wird die Auslöseschwelle von 70 dB (A) für den Lärmindeze L_{DEN} überschritten.

Für den besonders relevanten Nachtzeitraum wird der Lärmindeze L_{Night} ausgewertet. Die Ergebnisse ergaben das insgesamt 247 Einwohner der Stadt Telgte durch Umgebungslärm zwischen 50 und weniger 55 dB(A) (L_{Night}) (hier Straßenverkehrslärm durch Hauptverkehrsstraßen) betroffen und damit dauerhaften Belästigungen ausgesetzt.

Hohen und sehr hohen Belastungen mit L_{Night} über 55 (bzw. 60, 65 und 70) dB(A) sind gem. den vorliegenden Berechnungen 120 Personen (= 0,6 %) ausgesetzt. Davon sind 48 Personen (0,2 %) Pegeln von 60 dB(A) und mehr ausgesetzt und es wird die Auslöseschwelle von 60 dB (A) für den Lärmindeze L_{Night} überschritten.

Hinweis:

Einwohner die im Nachtzeitraum (L_{Night}) relevanten Lärmbelastungen ausgesetzt werde, sind entsprechend auch im Lärmindeze (L_{DEN}) enthalten. Eine Summation der Belastetenzahlen ist damit nicht vorzunehmen. Vielmehr ist gemäß der Vorgabe jeder Zeitraum für sich zu betrachten.

2.2.2 Fazit

Der Lärmaktionsplan dient der Darstellung von Lärmproblemen und ist damit ein Hilfsmittel zu deren Management. Es gibt dabei aber keine konkreten Grenzwerte oder Rechtsfolgen, sondern Empfehlungen. Damit sollen insbesondere Straßenabschnitte identifiziert werden, die hohen und sehr hohen Schallpegeln ausgesetzt sind und an denen viele Personen betroffen sind.

Insgesamt verdeutlicht das Ergebnisse der Lärmkartierung, dass in Telgte an den vom Land lärmkartierten Straßen Bürger insoweit vom Lärm besonders betroffen sind, als dass sie Pegeln ausgesetzt sind, die über den Auslösewerten für Minderungsmaßnahmen liegen.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung wurden unter Verwendung der BUB und damit nicht gem. den aktuell gültigen RLS-19 ermittelt. Diese sind für die Ermittlung der meisten

Schalltechnischen Verkehrslärmgrößen in Deutschland sowie zur Begründung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zu verwenden.

Insofern ist festzuhalten, dass die gemäß der Umgebungsrichtlinie für Bundesfern- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes ermittelten Ergebnisse nicht maßgeblich für die Ermittlung der Ansprüche bzgl. einer Lärmsanierung sind. Insbesondere lassen sich aus den Ergebnissen der Lärmkartierung keine Betroffenheiten bzw. Anspruchsberechtigungen nach den Kriterien der Lärmsanierung ableiten.

Dennoch erscheint es aber in jedem Fall zielführend, aufbauend auf den Ergebnissen der Lärmkartierung stark belastete Bereiche zu identifizieren, so dass dann dort der Straßenbaulastträger eine zusätzliche oder erneute Betrachtung der Lärmsituation nach den Regelungen der Lärmsanierung vornehmen kann.

Nach der Berechnungsmethode der Umgebungslärmrichtlinie BUB liegen gem. der Lärmkartierung in Telgte die maximalen Lärmindizes im Bestand bei 74,8 dB(A) L_{DEN} und 65,1 dB(A) L_{Night} .

Insgesamt erscheint es aber wichtig, an dieser Stelle nochmals darauf hinzuweisen, dass hier ausschließlich Betroffenheiten aus Verkehren solcher Straßen(abschnitte) berücksichtigt wurden, die vom LANUV lärmkartiert wurden. Straßen die die Grenze für eine Hauptverkehrsstraße (> 8.200 Kfz/24h) ggf. auch nur geringfügig unterschreiten wurden daher ebenso nicht berücksichtigt, wie Straßenabschnitte, die innerorts (durch innerörtliche Verkehre) möglicherweise noch höhere Verkehrsmengen aufweisen, deren Zählstellen aber außerorts liegen und die daher Verkehrsmengen unterhalb von 8.200 Kfz/24h aufweisen.

Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung entsteht für die belasteten Einwohner nicht.

2.3 Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Grundsätzlich lassen sich Lärmprobleme (an den lärmkartierten Hauptverkehrsstraßen!) als örtlich abgrenzbare Bereiche unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit des Gebietes, der Lärmpegel (Höhe der Belastung) und der Zahl der Belasteten identifizieren.

Diese Beschreibung verdeutlicht, dass eine ausschließliche Betrachtung der Lärmkarten allein noch keine Rückschlüsse auf die Lärmbetroffenheiten und damit Lärmprobleme in bestimmten Bereichen erlaubt. Diese werden erst festgestellt, wenn es sich um eine lärmkartierte Hauptverkehrsstraße handelt und es dort auch betroffene Personen gibt.

Wie bereits im Kap. 2.2, im Rahmen der Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, ausgeführt, gibt es in der Stadt Telgte gem. den Ergebnissen der Lärmkartierung der 4. Runde Betroffenheiten, bei denen die Auslöseschwellen für Minderungsmaßnahmen überschritten werden. Damit sind mögliche Maßnahmen zur Lärminderung zu untersuchen.

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorgenommene Maßnahmen zur Lärminderung

Im Gebiet der wurden in den letzten Jahren im Bereich der B 51 und der B 64 verschiedene Maßnahmen an lärmkartierten Straßen(abschnitten) durchgeführt. Nach Mitteilung des Straßenbaulastträgers (Straßen.NRW, Regionalniederlassung Coesfeld) ist dabei der bauliche Zustand, mit Ausnahme der B 51 nördlich der B 64, gut bis sehr gut. Daraus ergibt sich für die entsprechenden Bereiche, dass die entsprechend lärmmindernde Wirkung der Deckschicht zu berücksichtigen ist. Dies wurde im Rahmen der Lärmkartierung mit einer Deckschicht (SMA 8-11) berücksichtigt.

Darüber hinaus wurden seitens der Stadt Telgte Maßnahmen zur Attraktivierung des Umweltverbundes geplant, die in der Folge durch die zu erwartende Abnahme der Kfz-Fahrten ebenfalls als Maßnahmen zur Lärminderung anzusehen sind. Hier seien z.B. exemplarisch die folgenden Radwegebaumaßnahmen genannt:

- 1) Bahnseitenweg, 490 m Vollausbau (2019)
- 2) Wolbecker Straße, 340 m Vollausbau (2019)
- 3) Haus Langen, 840 m Vollausbau (2020)
- 4) Münstertor, 650 m Vollausbau (2022)
- 5) Wöste, 1000 m + 400 m Vollausbau (2023)
- 6) Am Jägerhaus, 600 m Vollausbau und 820 m umfangreiche Sanierung (als Teilstück der Veloroute Telgte – Münster)

Ferner wurde der Ausbau von Mobilstationen beschlossen. Diese leisten ab 2024 als Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV und SPNV sowie Car- und Bike-Sharing und dem Radverkehr einen Beitrag zur Stärkung einer multimodalen Mobilität (mit Radabstellanlagen, Fahrgastinformation, Carsharing-Angebot an den Bahnhöfen Telgte und Westbevern-Vadруп), öffentlichem Ladepunkt, WC-Anlage etc.) an den Standorten Bahnhof Telgte, Bahnhof Westbevern-Vadруп und Haltestelle Rathaus.

Zudem unterstützt die Stadt Telgte die bundesweite Städteinitiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten". Diese Initiative formuliert in einem Positionspapier das Bekenntnis zur Notwendigkeit der Mobilitäts- und Verkehrswende mit dem Ziel, einer Erhöhung der Lebensqualität und beinhaltet dabei u.a. auch die Forderung an den Bund, umgehend die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Kommunen im Sinne der Resolution des Deutschen Bundestags vom 17.01.2020 ohne weitere Einschränkungen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort anordnen können, wo sie es für notwendig halten.

auch dies Tempo 30 für den Kraftfahrzeugverkehr auch auf Hauptverkehrsstraßen als integrierten Bestandteil eines nachhaltigen gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts und einer Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass seitens der Kommune in allen neu aufzustellenden Bebauungsplänen Maßnahmen zur Lärminderung berücksichtigt werden.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

3.2.1 Übersicht möglicher Maßnahmen

Zur Reduktion der Belastetenzahlen kommen verschiedene Maßnahmen infrage. Dabei kann differenziert werden nach baulichen Maßnahmen und verkehrsregulierenden Eingriffen.

Die Berücksichtigung der Schallemissionen bei künftigen Bauvorhaben kann als obligatorisch vorangestellt werden. Es muss von vornherein die Entstehung von Lärm als auch der Schutz des Umfeldes vor selbigem berücksichtigt werden.

In der nachfolgenden Tabelle sind potentielle Maßnahmen für klassifizierte Straßen im Rahmen eines Lärmaktionsplans zusammengefasst. Zudem können Minderungswerte angegeben werden, welche aus einer aktuellen Publikation des Umweltbundesamtes entnommen sind.

Tabelle 5: Maßnahmen zur Lärminderung

Maßnahme	Beschreibung	Minderungswirkung [17]
1. aktiver bzw. baulicher Lärmschutz		
1.1 Lärmschutzwände bzw. Lärmschutzwälle	+ guter Schutz insbesondere der ebenerdigen Außenwohnbereiche - im innerstädtischen Bereich technisch nicht / schwer realisierbar - kaum Schutz der oberen Stockwerke möglich - kostenintensiv - mittel- bis langfristige Realisierung	Bis zu - 14 dB
1.2 lärmarme bzw. lärmoptimierte Fahrbahnbeläge	+ guter Schutz über alle Höhenbereiche + auch im innerstädtischen Bereich technisch realisierbar - evtl. kostenintensiv, Dauerhaftigkeit nicht abschließend gesichert - mittel- bis langfristige Realisierung	Bis zu - 2,8 dB
1.3 Straßenraumumgestaltung (Abrücken des Verkehrs)	+ Lärminderung durch größeren Abstand von Lärmquelle und Immissionsort (z.B. durch Fahrstreifenreduktion) + Schutzwirkung über alle Höhenbereiche + Synergieeffekt Verkehrssicherheit und Klimaschutz (durch Bau von Radverkehrsanlagen; Förderung lärmarmen Verkehrsmittel) - i. a. nur geringe Lärmentlastung - kostenintensiv (aber: Synergieeffekt bei Kosten-Nutzen-Verhältnis berücksichtigen) - mittel- bis langfristige Realisierung	Weniger als - 1,0 dB
1.4 Umgehungsstraßen	+ Hohe Lärmentlastungswirkung durch Verlagerung von Emissionen + umfassende Wirkung bei ortsferner Neutrasierung - kostenintensiv - mittel- bis langfristige Realisierung - Auswirkungen auf Natur und Landschaft	Keine Daten

Tabelle 5: Maßnahmen zur Lärminderung

Maßnahme	Beschreibung	Minderungs- wirkung [17]
2. Verkehrsregeln		
2.1 Geschwindigkeitsbe- schränkungen	+ guter Schutz über alle Höhenbereiche + auch im innerstädtischen Bereich realisierbar + Kosten minimal + kurzfristig umsetzbar - rechtliche Begründung (StVO konform?) even- tuell fraglich - Kontrolle problematisch - Verlagerungseffekt in andere Straßen	Zwischen -1,3 und - 3,4 dB
2.2 Verkehrslenkung / Lkw-Beschränkungen	+ guter Schutz über alle Höhenbereiche + auch im innerstädtischen Bereich realisierbar + Kosten minimal + kurzfristig umsetzbar - rechtliche Begründung eventuell fraglich - Kontrolle problematisch - Verlagerungseffekt in andere Straßen	Zwischen - 1 und - 4 dB
3. passiver Lärmschutz		
3.1 Schallschutzfenster / Dämmung von Fassa- den	+ guter Schutz über alle Höhenbereiche + auch im innerstädtischen Bereich realisierbar + Synergieeffekt bezgl. Klimaschutz (Energie- einsparung) - im allgemeinen Eigenbeteiligung der Eigentü- mer erforderlich - Abgrenzung des Kreises der Berechtigten problematisch - nur ein kleiner Teil der Betroffenen profitiert - kein Schutz von Außenwohnbereichen (nur in Sonderfällen = Verglasung Balkone / Loggien) - keine Auswirkung bei der Ermittlung der Be- troffenen/verlärmteter Flächen	<i>Keine Daten</i>

zu 1.1 Lärmschutzwände / -wälle

Grundsätzlich verdeutlicht die Isophonendarstellung, die gute Wirksamkeit von Lärmschutzwänden und -wällen im innerstädtischen Verlauf der B 51 und der B 64.

Bzgl. noch nicht aktiver geschützter Bereiche (z.B. zwischen Klatenbergweg und der B 64 (auf der Südseite der B 51) ist zu beachten, dass Überschreitungen im Bestand dort Gebäude betreffen, die einen weiten Abstand zur B 51 haben. Daher ergibt sich keine Überschreitung der Auslösewerte für Minderungsmaßnahmen (= Grenze der Gesundheitsgefährdung 70/60 dB(A) (Tag/Nacht)).

Hinzuweisen ist aber darauf, dass im Rahmen der Untersuchungen zur Lärmsanierung (an entsprechenden Handlungsschwerpunkten (passiver Lärmschutz - s.u.) üblicherweise zunächst auch die Minderungspotentiale durch aktiven Lärmschutz oder den abschnittweisen Einbau einer lärmoptimierten Deckschicht mit abgeprüft werden.

► **Der Bau von Lärmschutzwänden oder -wällen kommt als Maßnahme für den LAP Telgte vermutlich nicht in Betracht.**

zu 1.2 Fahrbahnoberflächen

Die untersuchten lärmkartierten Straßen weisen - mit Ausnahme B 51 nördlich der B 64 intakte Fahrbahndecken aus Splittmastixasphalt (SMA 8-11) auf. Eine weitergehende Verbesserung durch den Einbau einer lärmoptimierten Deckschicht (z.B. SMA LA 8) wird aufgrund der insgesamt relativ geringen und abgegrenzten Betroffenheiten ($> 60 \text{ dB(A)}$ (L_{Night}) ca. 100 betroffene Personen in zwei Bereichen in insgesamt 18 Objekten) aus wirtschaftlichen Gründen nicht realisierbar sein.

► **Der Ersatz von Fahrbahndeckschichten durch Deckschichten mit verbesserten lärmtechnischen Eigenschaften ist nach Mitteilung von Straßen.NRW bereits umgesetzt. Ob für die Bereiche an der B 51 (nördlich der B 64) bzw. die B 64 im Bereich Raestrup der Einsatz lärmoptimierter Deckschichten infrage kommt wird mittel- bis langfristig - nach entsprechender Prüfung - im Zuge anstehender Deckensanierungen durch Straßen.NRW berücksichtigt.**

zu 1.3 Straßenraumumgestaltung

Eine Straßenraumumgestaltung in Verbindung mit der Anlage von Radwegen oder Anlagen für den Busverkehr kann zu einem Abrücken des Verkehrs von der Bebauung führen. Als Synergieeffekt ist damit eine Förderung des nicht motorisierten Individualverkehrs verbunden und damit eine Abnahme des motorisierten Individualverkehrs.

Akuter Handlungsbedarf bzw. kurzfristige Handlungsoptionen oder Planungsabsichten bestehen derzeit hierzu aber weder an lärmkartierten noch an kommunalen Straßen.

Grundsätzlich sollte die Reduzierung der Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr auf das erforderliche Minimum zugunsten der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer und des ÖPNV für innerstädtische Straßen bei grundhaften Erneuerungen geprüft werden.

► **Die Möglichkeiten zur Straßenraumumgestaltung in Verbindung mit der Förderung der nicht motorisierten Verkehrsmittel sind für den LAP Telgte grundsätzlich (mittel- bis langfristig) zu berücksichtigen.**

zu 2.1 Geschwindigkeiten

Auf allen untersuchten (lärmkartierten) innerörtlichen Straßen (B 51 und B 64 in Telgte) beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 70, bzw. 100 km/h. Durch Geschwindigkeitskontrollen wird sichergestellt, dass die vorgegebene zulässige Geschwindigkeit eingehalten wird und keine unnötige Lärmbelastung durch überhöhte Geschwindigkeiten verursacht wird.

Generell kommt als potentielle Maßnahme zur Lärminderung eine (weitere) Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus in Frage. Jedoch sind in Telgte die betroffenen Straßen klassifizierte Ortsdurchfahrten, deren Aufgabe in der gebündelten, sicheren und leistungsfähigen Abwicklung des Durchgangs- und Quell-/Zielverkehrs liegt.

Sofern aber im beispielsweise im Zuge der B 51 eine Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus auf weniger als 100 km/h, z. B. auf 70 km/h, mit dem Ziel der Lärmminde- rung realisiert würde, wären mangels Alternativen keine Verlagerungen von Verkehr zu erwarten. Dies gilt grundlegend auch für die B 64.

Sofern die Berechnungsergebnisse nach BUB hinsichtlich der lärmtechnisch positiven Wirksamkeit von Tempo 70 km/h belegen, wird dem Straßenbaulastträger eine Prüfung der Möglichkeit zur Anordnung von Tempo 70 km/h (dann unter Verwendung der RLS- 19) auf der B 51 nördlich der B 64 vorgeschlagen.

► **Eine Geschwindigkeitsreduzierung sollte Straßen.NRW - auf Basis der Ergeb- nisse der Lärmkartierung - für die B 51 nördlich der B 64 vorgeschlagen werden.**

zu 3.1 Passiver Lärmschutz

Der passive Lärmschutz, d. h. Schalldämmmaßnahmen an den Gebäuden durch Einbau von z. B. Schallschutzfenstern, bewirkt im Sinne der Kartierung der Lärmbelastungen keine Verringerung der Betroffenheiten, da bei der Kartierung nur die Außenlärmpegel an den höchstbelasteten Gebäudeseiten betrachtet werden.

Neben der grundsätzlichen Nutzungseinstufung (WA/MI) und den entsprechenden Auslösewerten der Lärmsanierung (WA: 64/54 bzw. MI: 66/56 dB(A) (Tag/Nacht)) hängt es am Ende auch noch davon ab, ob dadurch unverträgliche Belastungen der Bewohner verursacht werden, ob also die Außenbauteile der Gebäude eine ausreichende Minderung des Lärms bewirken, so dass innerhalb der Gebäude verträgliche Immissionen vorliegen.

Die Vorteile des passiven Lärmschutzes bestehen darin, dass damit im Vergleich z. B. zu Geschwindigkeitsbeschränkungen oder lärmarmen Deckschichten deutlich höhere Pegelminderungen für die Betroffenen innerhalb der Gebäude erreicht werden können, im Synergieeffekt bezüglich des Klimaschutzes durch verbesserte Wärmedämmung und keinen Verlagerungen von Verkehr in andere Straßen. Als nachteilig ist der nicht erreichte Schutz von Außenwohnbereichen zu nennen.

► Im Rahmen dieses LAP identifizierte Bereiche mit einer größeren Zahl von Betroffenen (oberhalb des Auslösewertes $L_{\text{Night}} = 60 \text{ dB(A)}$) werden dem Straßenbaulasträger mit der Bitte benannt, diese in die Liste möglicher Lärmsanierungsbereiche aufzunehmen und für diese Bereiche dann die entsprechenden Schalltechnischen Untersuchungen (unter Verwendung der RLS-19) durchzuführen.

Weitere Maßnahmen

Zudem ist als weitere Maßnahme zur Stärkung des Umweltverbundes die sukzessive Schließung technisch nicht gesicherter Bahnübergänge sowie die Bündelung des Verkehrs auf gesicherte BÜ als Voraussetzung zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf dem Teilabschnitt der Kursbuchstrecke 406 Warendorf - Telgte - Münster zu nennen, um die für etwa 2027/2028 geplante Umsetzung des Halbstundentaktes zwischen Warendorf und Münster über Telgte realisieren zu können.

3.2.2 Handlungsschwerpunkte

Die im Rahmen der Lärmkartierung ermittelten Betroffenenzahlen resultieren aus den Emissionen der B 51 und der B 64. Für die beiden Straßen ist Straßen.NRW zuständig.

Es wurden für den besonders kritischen Nachtzeitraum (Lärminde L_{Night}) auf Basis der Anzahl betroffener Personen $> 60 \text{ dB(A)}$ folgende Bereiche als Handlungsschwerpunkte identifiziert (mit Angabe der Zahl der betroffenen Gebäude (Geb.):

- 1: B 51 Telgte, (nördlich L 585 bis Geversmann) 28 Betroffene, 8 Gebäude
- 2a: B 64 Telgte, (Raestrup, zwischen K 50 und K 19) 7 Betroffene, 3 Gebäude
- 2b: B 64 Telgte, (Raestrup, zwischen K 50 und K 19) 4 Betroffene, 3 Gebäude
- 2c: B 64 Telgte, (Raestrup, zwischen K 50 und K 19) 11 Betroffene, 7 Gebäude

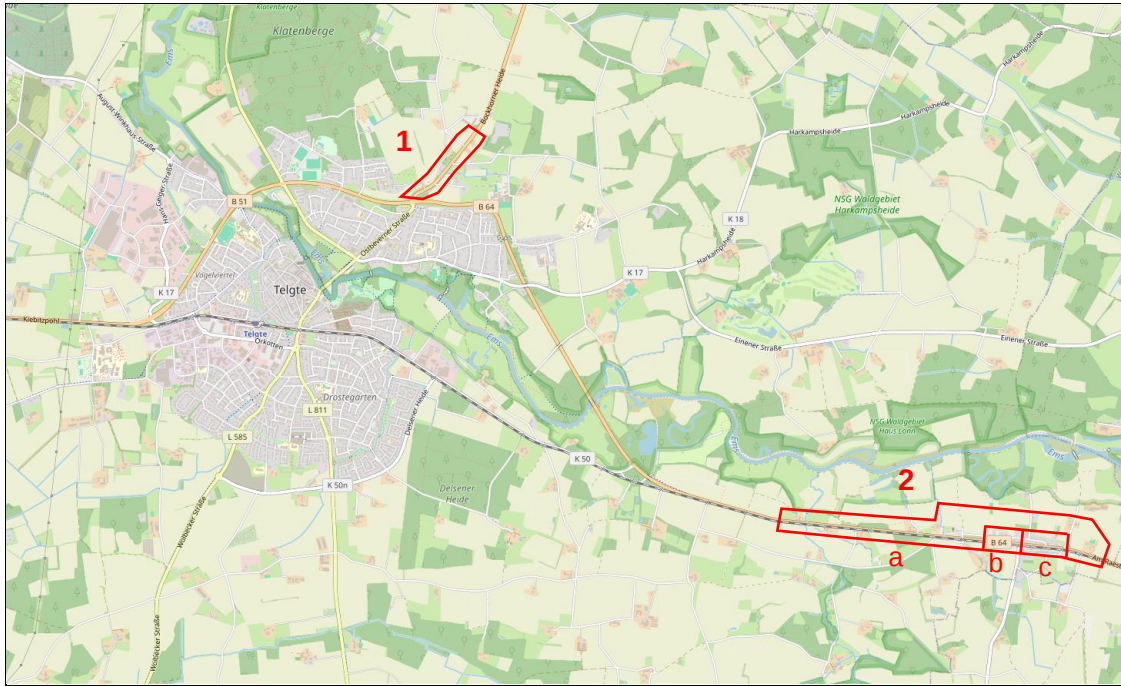


Abbildung 5: Lage und Nr. verlärmter Bereiche (Handlungsschwerpunkte)

© OpenStreetMap-Mitwirkende

3.2.3 Maßnahmenvorschläge

Lärmsanierung

Als mögliche Maßnahme für die Objekte im Einwirkungsbereich der B 51 und der B 64 kommen für die genannten Handlungsschwerpunkte die sog. ‚Lärmsanierung‘ (als freiwillige Maßnahme des Bundes, sofern hierfür Mittel vorhanden sind) in Betracht. Diese Handlungsschwerpunkte werden der zuständigen Stelle (Straßen. NRW, Niederlassung Coesfeld) mit der Bitte benannt, diese in die Liste der für eine mögliche Lärmsanierung lärmtechnisch zu überprüfenden Bereiche aufzunehmen.

Die Errichtung von aktivem Lärmschutz kann sich als Ergebnis der im Zuge der Lärmsanierung üblicherweise durchzuführenden Untersuchungen - und dann auch allenfalls abschnittsweise - ergeben.

Geschwindigkeitsreduzierung

Generell kommt als potenzielle Maßnahme zur Lärminderung die Anordnung von Temporeduzierungen als Maßnahme in Betracht.

Eine größere betroffene Personenzahl, bei welchen Auslösegrenzen für Minderungsmaßnahmen überschritten sind, wäre ein Hinweis für weitergehende Untersuchungen durch den Straßenbaulastträger. Diese sind erforderlich, da entsprechenden Anordnungen gem. StVO besonderen rechtlichen Anforderungen unterliegen.

Im vorliegenden Fall handelt es sich bei der B 51 und der B 64 um Bundesstraßen, deren Aufgabe die gebündelte, sichere und leistungsfähige Abwicklung des Durchgangs- und Quell-/Zielverkehrs ist.

Für Verfahren wie eine Reduzierung der Geschwindigkeit, sind nach Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen („Aufzeigen und Erläuterung der besonderen Verhältnisse“) durch die Straßenverkehrsbehörde (unter Verwendung der Lärmschutz-Richtlinien-StV) weitere Untersuchungen/Berechnungen vorzunehmen. Dabei haben die Berechnungen für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen unter Verwendung der nationalen Berechnungsvorschrift (RLS) zu erfolgen.

Die Überschreitung des gesundheitlichen Schwellenwertes $L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$ ist bei gegebener Wohnnutzung mit Blick auf das Ziel Schaffung bzw. Erhaltung gesunder Wohnverhältnisse als Belastung und damit als Tatbestandsvoraussetzung im Sinne des §45 StVO anzusehen.

Im Zuge der erforderlichen Abwägung sind dann weitere Punkte, wie z.B. die Funktion der Straße und mögliche Auswirkungen durch Verlagerungen, die Voraussetzungen des Straßenraums oder Fragen der Verkehrssicherheit zu prüfen.

So wäre nach einer ersten Einschätzung im Zuge der B 51 (nördlich der B 64 bis nördlich der Gaststätte Geversmann) eine Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h sowie auf der B 64 (Raestrup, Bahnhof, östlich des Bereiches mit $v = 60 \text{ km/h}$ eine Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus von 100 auf 60 km/h mit dem Ziel der Lärminderung mangels Alternativen möglich, da keine Verlagerungen von Verkehr zu erwarten sind.

Entsprechende weitere Untersuchungen sind dabei aber nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorzunehmen. Vielmehr wird, sofern die Berechnungsergebnisse nach BUB die lärmtechnisch positive Wirksamkeit einer abschnittswisen Absenkung der Geschwindigkeit bestätigen, dem Straßenbaulastträger der Wunsch nach Prüfung der Möglichkeiten (unter Verwendung der RLS-19) auf der B 51 und der B 64 in den benannten Bereichen in der Stadt Telgte mitgeteilt und um die eingehende fachliche Prüfung der aufgezeigten Maßnahmen gebeten.

In dem als verlärmt identifizierten Bereich 2 kommt ggf. der Einbau einer Straßendeckschicht mit lärmtechnisch besseren Eigenschaften (anstelle der bislang eingesetzten Deckschicht SMA 8/11) in Betracht. Dieser Ansatz wird hier aber nicht weiterverfolgt.

Alternativ ist auch hier, im Bereich östlich des ehemaligen Bahnhaltepunktes Raestrup-Everswinkel bis zur Einmündung der Zufahrt der Grundstücke Am Raestruper Bahnhof 66 bis 68 eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h (wie im westlich vorangehenden Straßenabschnitt) eine geeignete Maßnahme.

Gem. UBA [17] werden folgende Minderungswerte angesetzt:

Bereich 1 von 100 auf 70 km/h -3,4 dB

Bereich 2c von 100 auf 60 km/h ($70 > 60 \text{ km/h}$: $-1,8 \text{ dB} - 3,4 =$) -5,2 dB

Die konkreten Wirkungspotenziale für die o.g. Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierungen) werden in Kapitel 3.5 geprüft.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Die Hauptlärmquellen des Verkehrslärms sind und bleiben in Telgte im Wesentlichen die klassifizierten Straßen. Diese liegen nicht in der Baulast der Kommune. Darüber hinaus gibt es Lärmbelastungen durch weitere klassifizierte (Bundes, Landes- und Kreisstraße) sowie nicht klassifizierte (kommunale) Straßen.

Hier ist bezüglich der klassifizierten Straßen darauf zu drängen, dass die Verkehrsbelastungen insbesondere im Bereich bebauter Flächen die Wirklichkeit abbilden und nicht auf ungeeignete Ergebnisse von Außerortszählstellen zurückgegriffen wird.

Daher soll - auch langfristig - auf den zuständigen Straßenbaulastträger und die zuständige Verkehrsbehörde eingewirkt werden die Verkehrsmengen für die schalltechnischen Fragenstellungen ausreichend genau zu erfassen und dann darauf aufbauend alle möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms umzusetzen.

Zu den übergeordneten Strategien gehört die Förderung des Umweltverbundes (zu Fuß gehen, mit dem Fahrrad fahren, den ÖPNV nutzen, Fahrgemeinschaften bilden usw.). Diesem Sektor kommt aufgrund des Synergieeffektes mit dem Klimaschutz sehr hohe Bedeutung zu.

3.4 Identifizierung ruhiger Gebiete - Festlegung und geplante Maßnahmen, zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG ist es auch Ziel des Lärmaktionsplanes, „ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen“. Hierbei ist zu beachten, dass bei einer Ausweisung ruhiger Gebiete, zu deren Schutz mindestens eine Maßnahme vorzusehen ist. Bislang gibt es allerdings keine verbindlichen Kriterien, d. h. Ziel- bzw. Schwellenwerte für ruhige Gebiete sind bisher noch nicht national geregelt oder vorgegeben worden.

Entsprechend der Begriffsdefinition des Artikels 3 der Umgebungslärmrichtlinie, gibt es keine ruhigen Gebiete per se, d.h. solche, die aufgrund ihrer akustischen oder anderen Eigenschaften als ruhige Gebiete in Frage kommen. Vielmehr setzt das Vorhandensein ruhiger Gebiete voraus, dass diese zuvor von der Gemeinde festgesetzt worden sind. Die Entscheidung über „ruhige Gebiete“, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, obliegt dabei der zuständigen Behörde - also der Stadt Telgte.

Bei der Festlegung ruhiger Gebiete gilt, dass diese primär den Ansprüchen der Umgebungslärmrichtlinie genügen müssen, mit den vorhandenen Daten der Stadt Telgte bestimmbar sind und den Ansprüchen der Erholungssuchenden entsprechen. Es können drei Definitionen für ruhige Gebiete herangezogen werden:

- ruhige Gebiete im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie mit großen, zusammenhängenden Freiflächen, die Aufenthalt und ausgedehnte Spaziergänge ohne Durchquerung verlärmter Bereiche ermöglichen,
- innerstädtische Erholungsflächen, die nicht immer geringe Lärmpegel aufweisen, aber eine hohe Aufenthaltsfunktion in fußläufiger Entfernung zu Wohnstandorten haben. Sie sind so groß, dass sie in ihrer Kernfläche deutlich leiser sind als an ihrer Peripherie sowie
- schließlich alle weiteren vor Lärm schützenswerten Flächen.

Aufgrund fehlender Ziel- und Schwellenwerte sieht die Stadt Telgte keine Ansatzpunkte, über die im Baurecht ohnehin geschützten Bereiche hinaus besondere Gebiete als „ruhige Gebiete“ zu benennen. Im Rahmen der Bauleitplanung werden die Belange der Wohnruhe und der Naherholung berücksichtigt.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der lärmbelasteten Personen

Neben den obligatorischen Maßgaben (z.B. über kommunale Vorgaben im Rahmen der Bauleitplanung) kann u.a. für konkrete Maßnahmen die Zahl der Personen ermittelt werden, welche dann nur noch Emissionen in unkritischer Höhe ausgesetzt sind. Diese gelten dann nicht mehr als lärmbelastet (in Bezug auf die Auslöseschwelle).

Für die Bundesstraßen 51 und 64 kommen in Telgte, wie erläutert, der Einbau einer Straßendeckschicht mit lärmtechnisch besseren Eigenschaften in Betracht. Die betreffenden Bereiche wurden bereits in Kap. 3.2 erläutert.

Unter Anwendung der Emissionsminderungswerte des UBA [17] können Reduzierungen kalkuliert werden. Da in Telgte an den lärmkartierten Straßen insgesamt ‚nur‘ 43 Personen Pegeln oberhalb von 70 dB(A) (L_{DEN}) bzw. 48 Personen Pegeln oberhalb von 60 dB(A) (L_{Night}) ausgesetzt sind, ist eine entsprechende Wirkungsuntersuchung aufgrund der geringen Fallzahl wenig aussagekräftig.

Bei alternativer Berücksichtigung eines Auslösewertes von 55 dB(A) (L_{Night}) sind die Aussagen schon belastbarer. Außerdem liegen nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) (tags) und 55 dB(A) (nachts) bereits im gesundheitskritischen Bereich (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 36).

Tabelle 6: Minderungspotenziale; Basis - Auslöseschwelle 60 dB (A) L_{Night}

Bereich	Maßnahme	Minderung [dB]	lärmbelastete EW / Whg <u>vorher</u>	lärmbelastete EW / Whg <u>nachher</u>	prozentuale Veränderung betr. EW
B 51 - Telgte					
1 Bockhorner Heide	<i>Tempo 70 km/h</i>	-3,4	28 / 8	13 / 4	-53 %
B 64 - Telgte					
2c Raestrup	<i>Tempo 60 km/h</i>	-5,2	12 / 7	2 / 1	-83 %
Gesamt			40 / 15	15 / 4	-63 %

Die Zahl der lärmbelasteten Personen wird sich bei Umsetzung der beiden untersuchten Maßnahmen um weitere 30 Personen vermindern (-63 %).

Fazit

Als konkrete Maßnahmen ist die Meldung betroffener Bereiche an den Straßenbaulastträger zur Berücksichtigung bei der Lärmsanierung zu nennen.

Ergänzend sollte für die B 51 nördlich der B 64 sowie für die B 64 im Bereich Raestrup die Prüfung und Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen gefordert werden.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP

4.1 Bekanntmachung der Erarbeitung oder Überprüfung des LAP und der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Der Entwurf des vorliegenden Lärmaktionsplans wurde im Ausschuss für Planen, Bauen und Umfeld der Stadt Telgte öffentlich vorgestellt. Danach erfolgte der Beschluss zur Offenlage. Die Entwurfsunterlagen wurden vom [REDACTED] öffentlich ausgelegt.

Innerhalb der Auslegungsfrist können Stellungnahmen zur Planung schriftlich oder zur Niederschrift vorgetragen werden.

Der Lärmaktionsplan-Entwurf sowie die seitens des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) berechneten Lärmkarten der Hauptverkehrsstraßen können auch im Internet unter www.telgte.de eingesehen werden.

4.2 Art der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die im Rahmen der ersten Beteiligungsrunde der Öffentlichkeit vom 27.11. bis einschließlich 31.12.2023 eingegangenen sieben Stellungnahmen (davon eine von Trägern öffentlicher Belange (TÖB)) wurden nach erfolgter Anonymisierung abgewogen und die Art der teilgenommenen Interessenträger dokumentiert. Die etwaige Berücksichtigung von Eingaben wird erläutert. Diese Abwägungstabelle ist den Unterlagen beigefügt bzw., steht bei der Stadt Telgte zur Einsicht bereit.

Die im Rahmen der Mitwirkung der Öffentlichkeit und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange in der 2. Runde eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen werden ebenfalls abgewogen und die Abwägungsunterlage ergänzt. Diese kann bei der Stadt Telgte eingesehen werden.

4.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Nach Offenlage erfolgt die Angabe:

- ob Stellungnahmen eingegangen sind,
- wie diese eingegangenen Stellungnahmen in den LAP aufgenommen wurden und
- wie der LAP nach der öffentlichen Konsultation überarbeitet wurde.

Damit werden die Ergebnisse der Mitwirkung berücksichtigt.

5 Finanzielle Informationen

Kosten für die Aufstellung: 5.000 €

Kosten für die Umsetzung: keine

6 Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Bei der in spätestens 5 Jahren anstehenden fünften Runde des Lärmaktionsplans werden die Lärmkarten und die Anzahl der von Lärm Betroffenen erneut berechnet. Durch

Vergleich mit den Werten aus 2024 ist eine Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans vorzunehmen.

7 Abwägung, Beschluss und Bekanntmachung des Lärmaktionsplanes

Beschluss des Rates vom **xx.xx.xxxx**

Telgte, den **xx.xx.xxxx**

[Redacted Signature]
Ltd. Städt. Baudirektor

Übersicht über Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

Anwendungsbereich Nutzung	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen [10]		Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes sowie an Schienenwegen des Bundes [9]		Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) [11]		Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen [12]	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen	70	60	64	54	57	47	45 (für Krankenhäuser)	35 (für Krankenhäuser)
reine Wohngebiete	70	60	64	54	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	70	60	64	54	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	66	56	64	54	60	45
Gewerbegebiete	75	65	72	62	69	59	65	50
Urbanes Gebiet	-	-	-	-	64	54	63	45

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte des „Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ in der Fassung vom 31.Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) heranzuziehen.

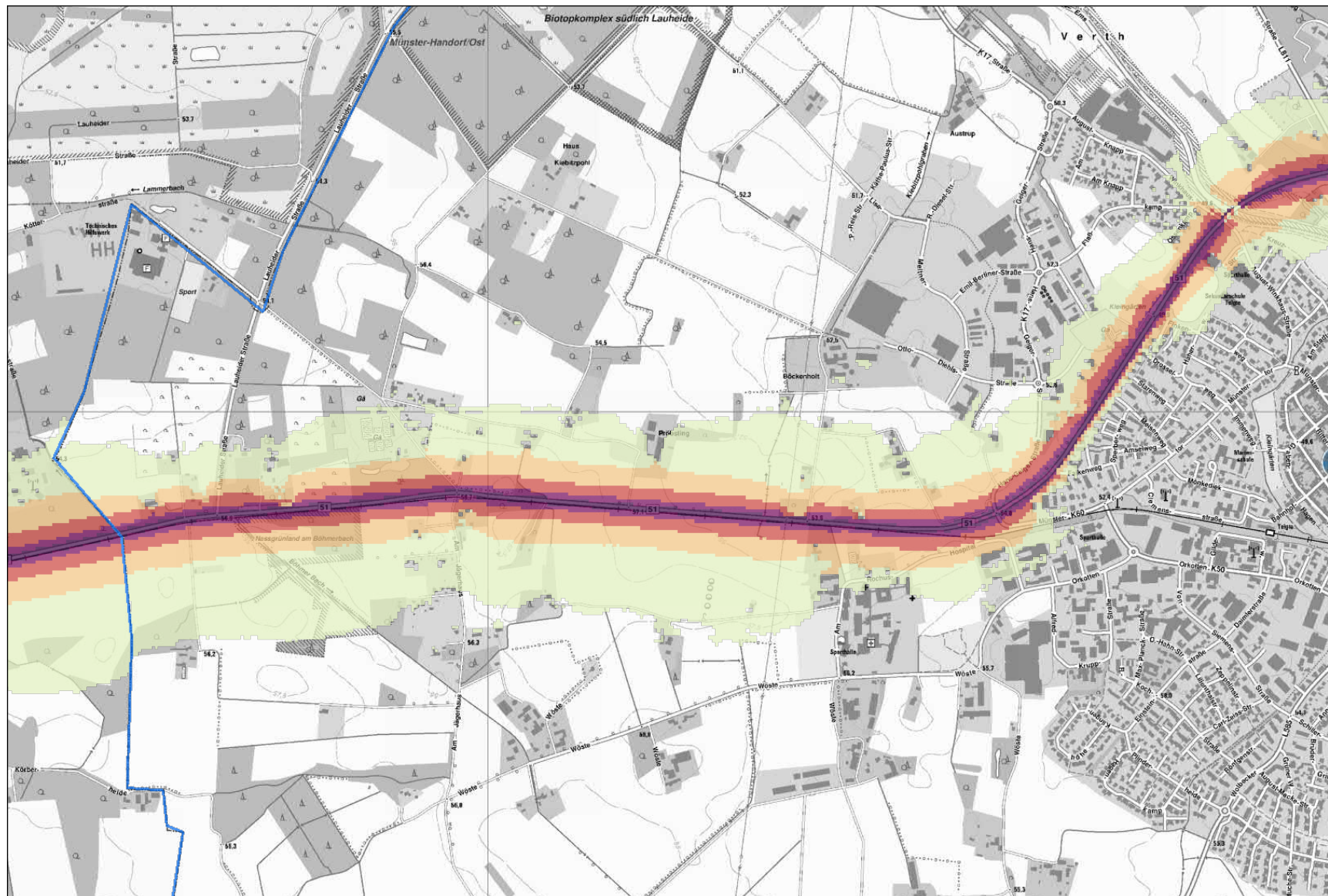


Straßenverkehr 24h

L-den / dB(A)

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

- Gebäude
- Gemeindegrenzen



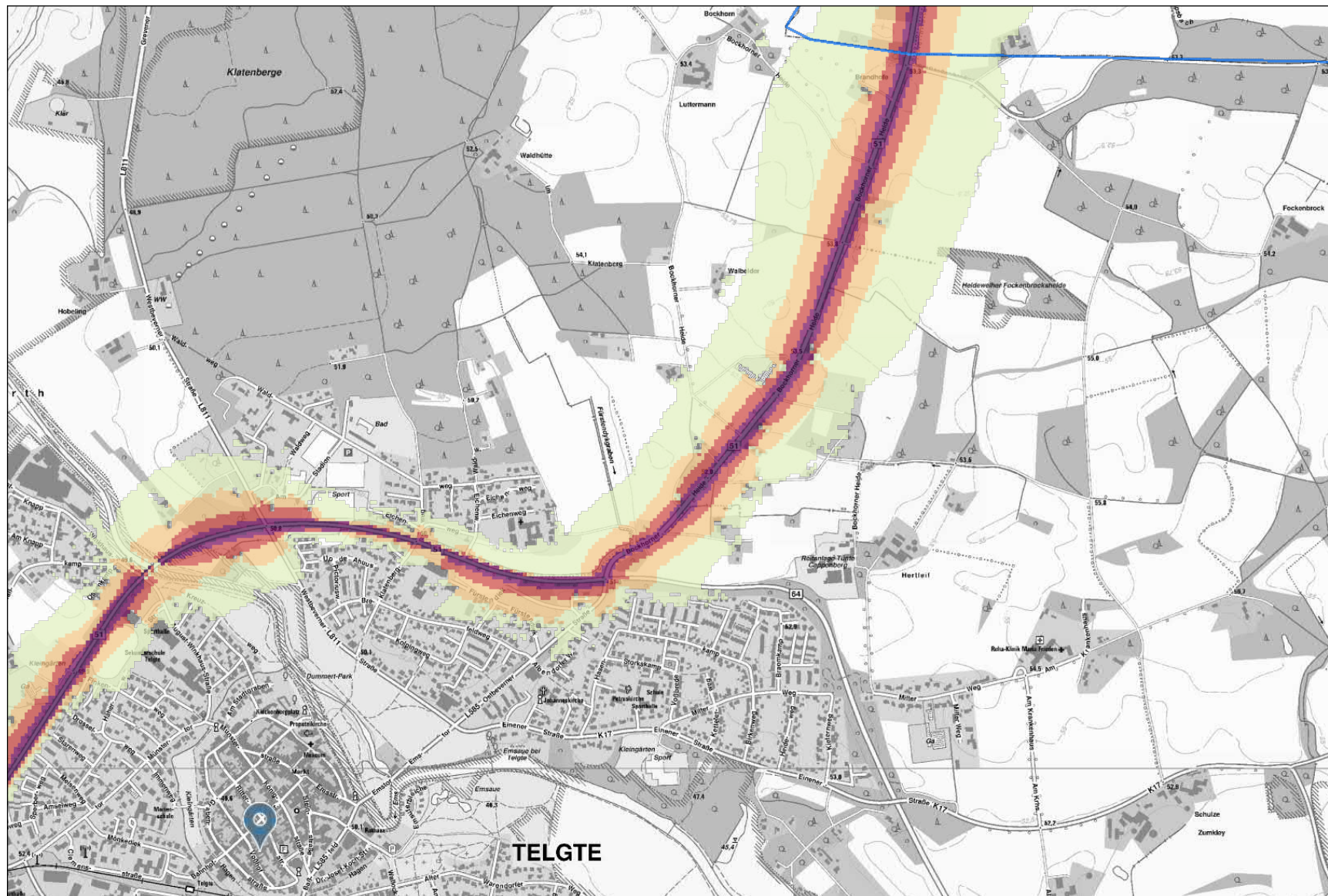


Straßenverkehr 24h

L-den / dB(A)

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

- Gebäude
- Gemeindegrenzen



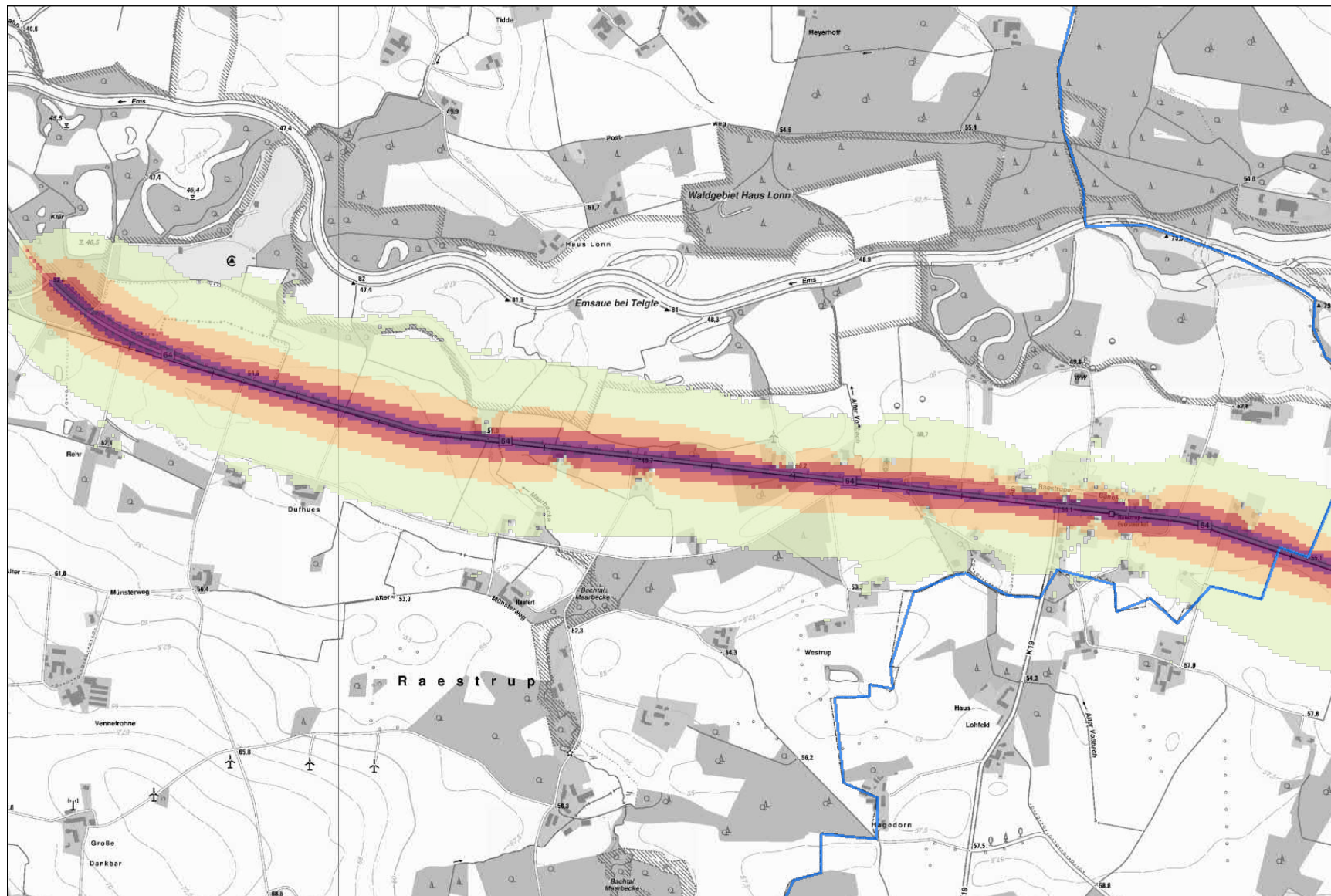


Straßenverkehr 24h

L-den / dB(A)

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

- Gebäude
- Gemeindegrenzen



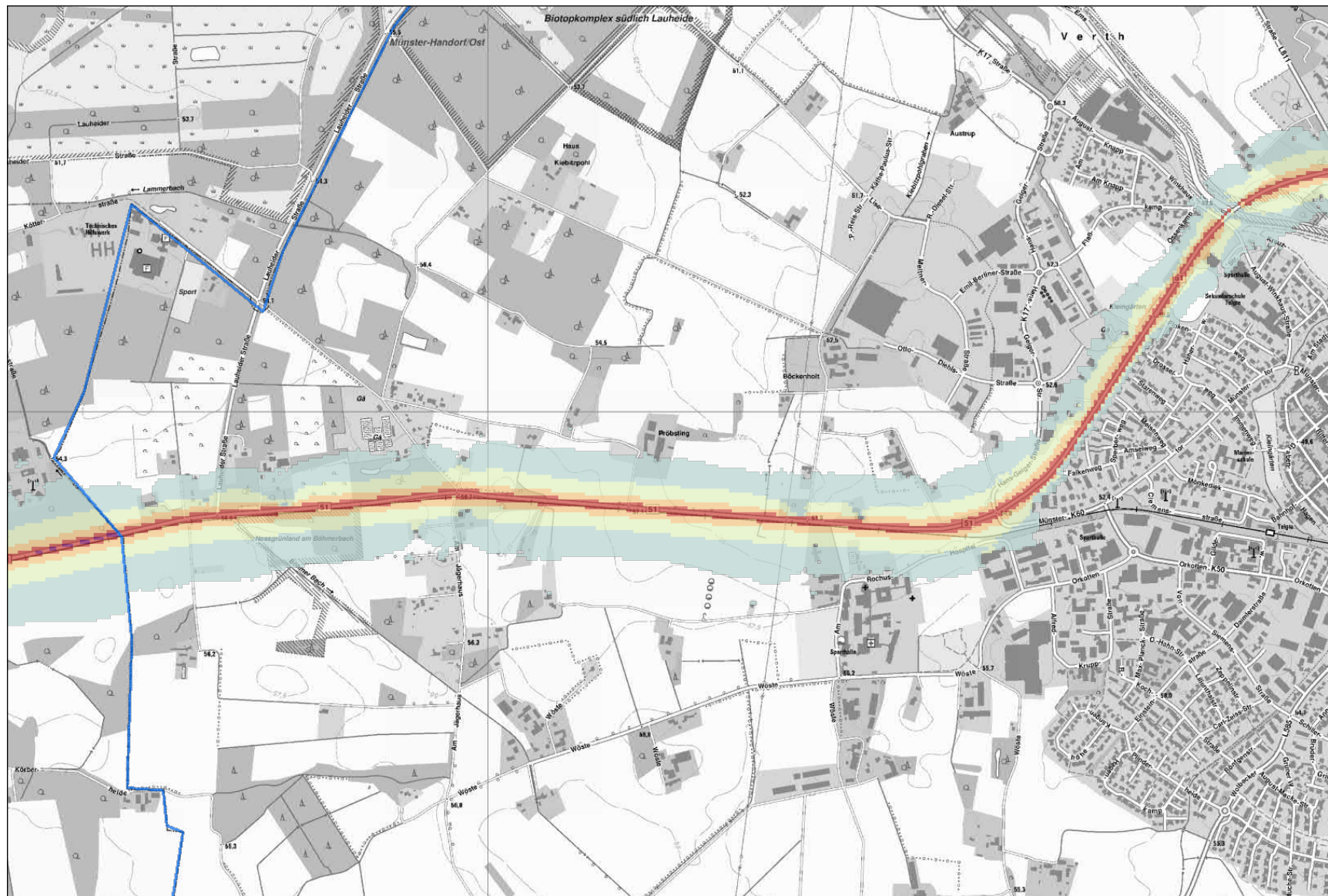


Straßenverkehr nachts

L-night / dB(A)

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

- Gebäude
- Gemeindegrenzen



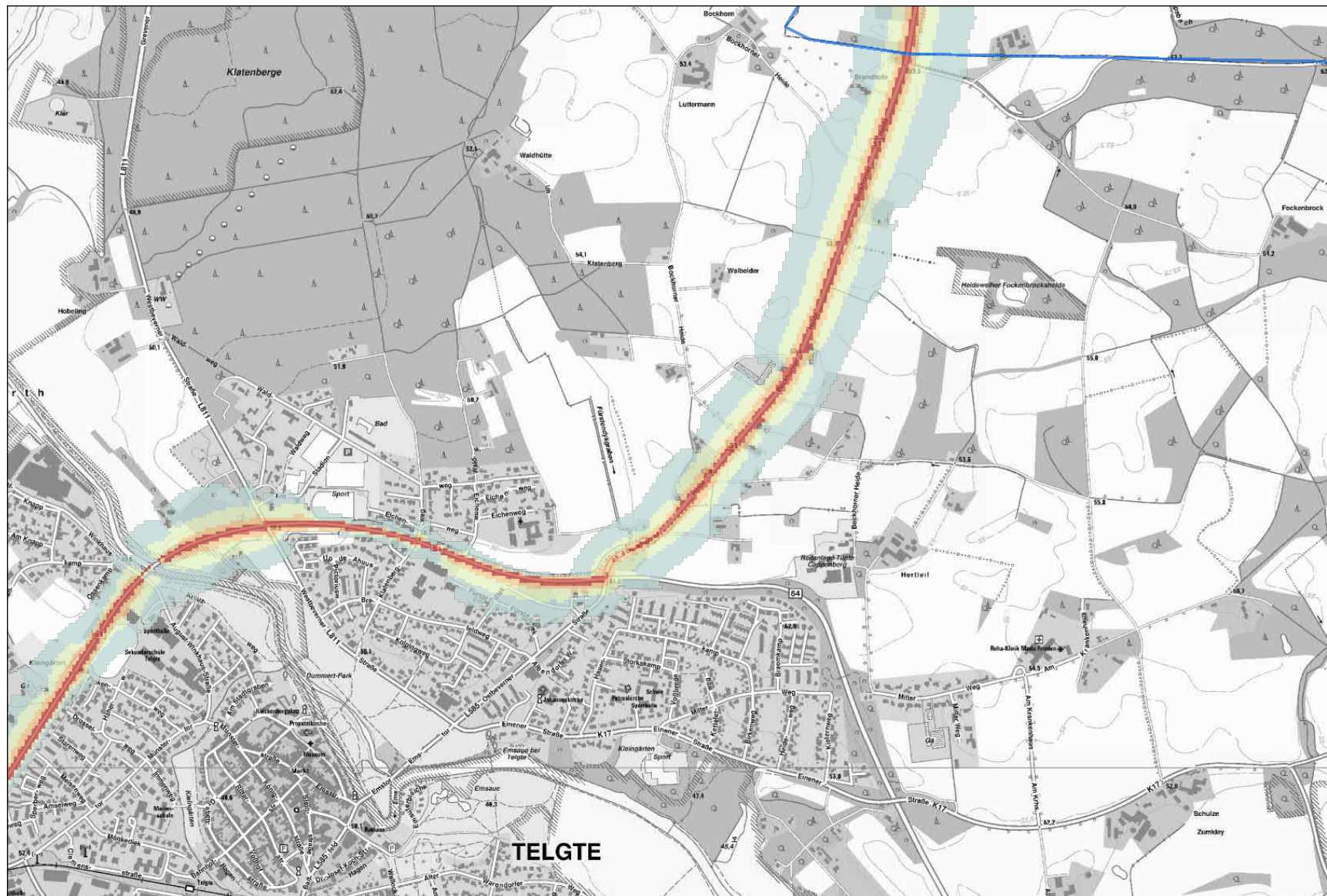


Straßenverkehr nachts

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 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



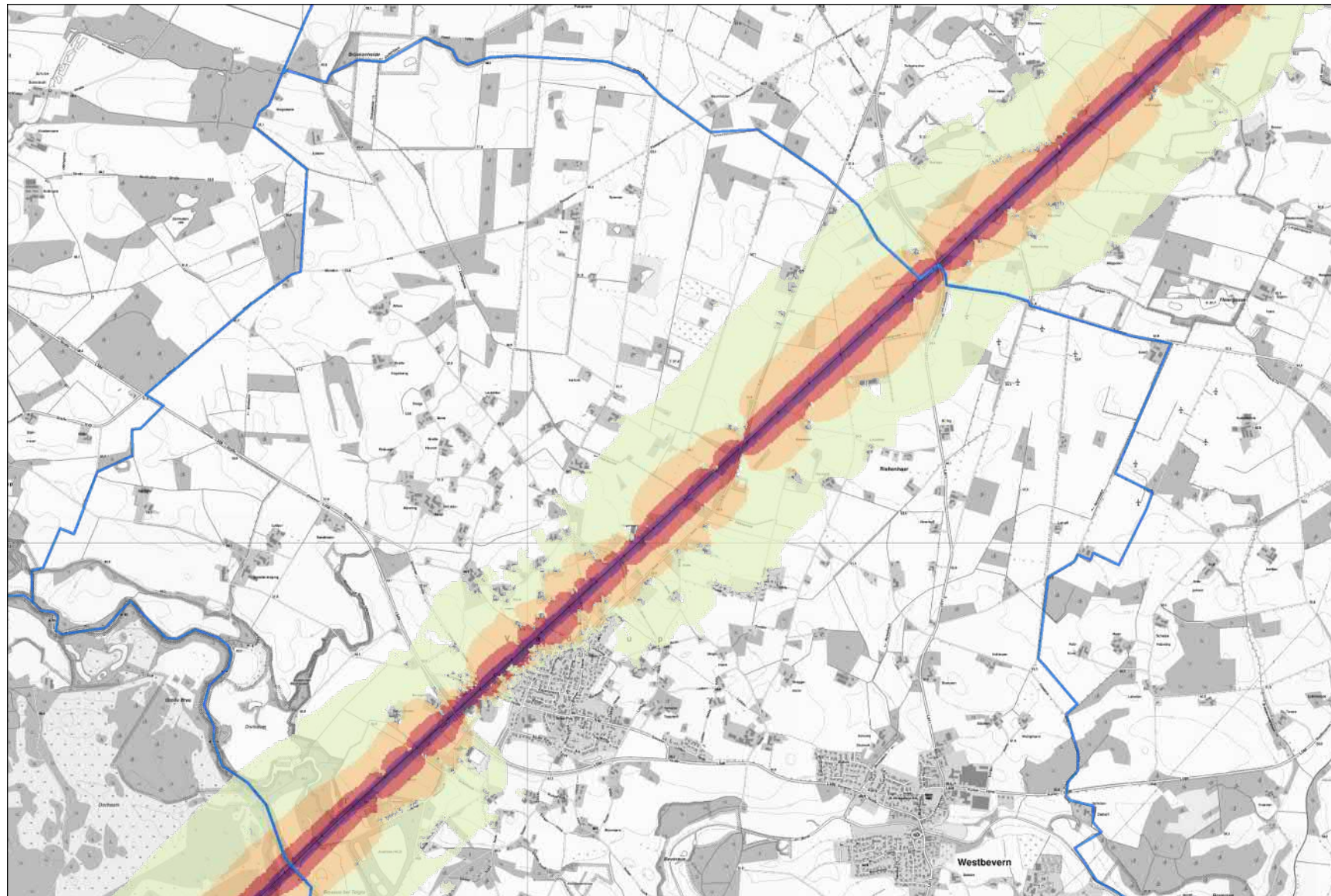


Anlage 3a - Seite 1

Schieneverkehr 24h
(Schienewege 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





Anlage 3b - Seite 1

Schieneverkehr nachts
(Schienewege 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

