

**Umgebungs­lärm in  
Nordrhein-Westfalen  
(2. Stufe)**

# **Lärmaktionsplan der Stadt Salzkotten**



## **Inhaltsverzeichnis**

- 1. Einleitung**
- 2. Geographische Lage - Verkehrsanbindung**
  - 2.1 Geographische Lage**
  - 2.2 Verkehrsanbindung**
  - 2.3 Lage im Raum**
  - 2.4 Gebietsflächen - Einwohnerzahlen**
- 3. Gesetzliche Grundlagen und Definitionen**
  - 3.1 Europäische Regelungen zum Umgebungslärm**
  - 3.2 Umsetzung in Deutschland**
  - 3.3 Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung**
  - 3.4 Zuständigkeiten in der Lärmaktionsplanung**
  - 3.5 Richtwerte**
  - 3.6 Lärmaktionsplanung**
- 4. Zweite Stufe der Lärmkartierung**
  - 4.1 Beschreibung der Hauptlärmquellen Straßenverkehr**
  - 4.2 Lärmquelle Schienenverkehr**
  - 4.3 Lärmquelle nicht-bundeseigenen Schienenwegen**
  - 4.4 Lärmquelle Flughafen**
  - 4.5 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten**
- 5. Ergebnisse der 2. Stufe der Lärmkartierung für das Stadtgebiet**
- 6. Maßnahmen zur Lärminderung**
  - 6.1 Vorhandene bzw. durchgeführte Maßnahmen zur Lärminderung**
  - 6.2 Mittelfristige Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren**
  - 6.3 Langfristige Strategien der Lärminderung**
- 7. Abkürzungsverzeichnis**

## **1. Einleitung**

Seit jeher ist Schall untrennbar mit dem Menschen und seinen Aktivitäten verbunden. Mit zunehmender Industrialisierung und Motorisierung haben jedoch Intensität und Zeitdauer von Schalleinwirkungen ganz erheblich zugenommen. Daher hat sich Lärm mittlerweile als gravierendes Umweltproblem etabliert. Insbesondere Verkehrslärm ist Hauptursache flächenhafter und teils sogar die Gesundheit gefährdender Belastungen. Neben der nationalen Gesetzgebung zum Schutz gegen Lärm werden auch auf EU-Ebene Anstrengungen unternommen, die Lärmbelastung der Bevölkerung langfristig zu vermindern und ruhige Gebiete vor Verlärmung zu schützen.

Die Europäische Union hat mit der EG-Richtlinie 2002/49/EG die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) beschlossen mit dem Ziel, die Lärmproblematik in ganz Europa zu bekämpfen. Es wurde die Verpflichtung erteilt, Lärmkartierungen für die am stärksten befahrenen Straßen und Schienenwege sowie die großen Verkehrsflughäfen aufzustellen und regelmäßig fortzuschreiben. Durch aufzustellende Lärmaktionspläne soll den Lärmauswirkungen mit konkreten Maßnahmen zur Lärminderung entgegen gewirkt werden, wobei alle 5 Jahre eine Überprüfung und bei Bedarf eine Überarbeitung vorgesehen ist. Das Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, die Belastung der Bevölkerung durch Umgebungslärm zu senken. Die Lärmaktionsplanung ist nicht als starres Planwerk zu verstehen, sondern sie stellt vielmehr einen kontinuierlichen Prozess mit kurz- bis mittelfristig umsetzbaren und langfristig planbaren Maßnahmen dar, die zu einer Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität führen sollen.

Die Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten bildet die Grundlage für die Information der Bevölkerung und die Erstellung von Aktionsplänen zum Lärmschutz. In der Europäischen Union (EU) geschieht dies nach einheitlichen Verfahren basierend auf der Umgebungslärmrichtlinie.

Zuständig für die Aufgaben der Umgebungslärmrichtlinie sind in Nordrhein-Westfalen die Gemeinden. Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) stellt die zur Lärmberechnung des Straßenverkehrs erforderlichen Daten und die Lärmkartierung für die Kommunen außerhalb der Ballungsräume bereit. Die Ergebnisse der Lärmkartierung sind im Internet veröffentlicht. Das komplette Kartenwerk und die Ergebnisdaten sowie alle Gesetzestexte, Richtlinien und weitere Hinweise können von den Bürgerinnen und Bürgern abgerufen werden über das Internet über das Umgebungslärmportal des Landes Nordrhein-Westfalen [www.laermaktionsplanung-schiene.de](http://www.laermaktionsplanung-schiene.de)

Die Kartierung der Eisenbahnstrecke sowie eine mögliche Lärmaktionsplanung werden durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) erstellt. Die Ergebnisse werden auf der Internetseite des EBA veröffentlicht: [www.laermaktionsplanung-schiene.de](http://www.laermaktionsplanung-schiene.de)

## 2. Geographische Lage - Verkehrsanbindung

### 2.1 Geographische Lage

<b>Bundesland:</b>	NRW	
<b>Regierungsbezirk:</b>	Detmold	
<b>Kreis:</b>	Paderborn	
<b>Längen- und Breitengrad:</b>	8° 36' 17" O - 51° 40' 15" N (Rathaus)	
<b>Höhenlagen (über N.N.):</b>	Niedrigster Punkt:	81 m (Mantinghausen)
	Höchster Punkt:	263 m (Niederntudorf)
	Rathaus:	96 m (Salzkotten)

<b>Siedlungsräumliche Struktur:</b>	Ländliche Zone
<b>LEP-Zone:</b>	Grundzentrum mit 10.000 - 25.000 Einw.

<b>Nächstes Oberzentrum:</b>	Paderborn	Entfernung: 12 km
<b>Nächstes Mittelzentrum:</b>	Delbrück	Entfernung: 13 km
<b>Nächstes Grundzentrum:</b>	Borchen	Entfernung: 9 km

### 2.2 Verkehrsanbindung

<b>über die Straße:</b>	Bundesstraße 1: Aachen-Berlin nächste Anschlussstelle: unmittelbar
	A 33: Paderborn-Bielefeld nächste Anschlussstelle: 10 km
	A 2: Ruhrgebiet-Hannover-Berlin Verbindung über A 33
	A 44: Dortmund Kassel nächste Anschlussstelle: 12 km
<b>über die Schiene:</b>	Bahnhof Salzkotten Regionalbahn Münster-Hamm-Paderborn-Warburg ICE-Bahnlinie Düsseldorf-Dortmund-Kassel nächster ICE-Halt: Paderborn (12 km) Richtung Ost Lippstadt (20 km) Richtung West
<b>durch die Luft:</b>	Flughafen Paderborn/Lippstadt (PAD) 8 km Entfernung

## 2.3 Lage im Raum



## 2.4 Gebietsflächen - Einwohnerzahlen

	Fläche	Einwohner
Mantinghausen	5,683 qkm	1.011
Niederntudorf	14,580 qkm	2.685
Oberntudorf	6,414 qkm	1.363
Salzkotten	24,087 qkm	9.592
Scharmede	8,660 qkm	2.565
Schwelle	7,547 qkm	650
Thüle	14,582 qkm	1.987
Upsprunge	8,426 qkm	1.916
Verlar	3,676 qkm	768
Verne	16,141 qkm	2.340
<b>Stadtgebiet Salzkotten insg.</b>	<b>109,796 qkm</b>	<b>24.877</b>

Quelle Fläche: Katasteramt Kreis PB, 31.12.2012 - Quelle Einwohner: Stadt Salzkotten, Jan. 2014

### **3. Gesetzliche Grundlagen und Definitionen**

#### **3.1 Europäische Regelungen zum Umgebungslärm**

Am 18. Juli 2002 trat die „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm“ in Kraft. Damit hat die Europäische Gemeinschaft den Weg in Richtung rechtlicher Regelungen auch im Bereich der Geräuschimmissionen in der Umwelt beschritten.

Das grundsätzliche Ziel der Richtlinie lautet: „Die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus ist Teil der Gemeinschaftspolitik, wobei eines der Ziele im Lärmschutz besteht.“ Hierfür ist es notwendig „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.“ Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Maßnahmen vorgesehen. Die Belastung durch Umgebungslärm wird anhand von Lärmkarten nach gemeinsamen Bewertungsmethoden ermittelt;

1. Die Belastung durch Umgebungslärm wird anhand von Lärmkarten nach gemeinsamen Bewertungsmethoden ermittelt;
2. Es wird sichergestellt, dass die Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen informiert wird;
3. Die Mitgliedsstaaten erstellen Aktionspläne, die auf Basis von Lärmkarten erarbeitet wurden. Ziel ist es, den Umgebungslärm soweit erforderlich – und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann – zu verhindern, zu mindern sowie die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufriedenstellend ist.

Weiterhin soll die Richtlinie dazu dienen, bisherige Maßnahmen zur Minderung der wichtigsten Lärmquellen weiterzuentwickeln und zu ergänzen. Sie soll die Europäische Kommission über die Belastung durch Umgebungslärm in den Mitgliedsstaaten informieren.

#### **3.2 Umsetzung in Deutschland**

Die Umsetzung dieser europäischen Richtlinie in deutsches Recht erfolgte über eine Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und führte zum Wegfall des bisherigen § 47a BImSchG. Damit entfällt auch die gesetzliche Grundlage für die Aufstellung von Schallimmissions- und Lärminderungsplänen als kommunale Pflichtaufgabe für Gebiete, in denen schädliche Umweltauswirkungen durch Geräusche hervorgerufen werden oder zu erwarten sind.

Stattdessen wurden die §§ 47a bis 47f BImSchG neu eingeführt, welche nun in Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie die Bekämpfung des Umgebungslärms gesetzlich regeln.

### 3.3 Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung

Die Umgebungslärmrichtlinie schreibt vor, dass die Geräuschbelastung in Ballungsräumen, an Hauptverkehrsstraßen, an Haupteisenbahnstrecken sowie in der Umgebung von Großflughäfen in Lärmkarten zu dokumentieren ist.

Die Erstellung der *Lärmkarten* erfolgt in zwei Stufen:

- 
- In Stufe 1 waren die Lärmbelastungen für Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern, für Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, für Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr und für Flughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr zu kartieren.
- In der Stufe 2 wird die Untersuchung auf Ballungsräume ab 100.000 Einwohnern, Hauptverkehrsstraßen ab 3 Millionen Kfz/Jahr (das entspricht ca. 8.200 Fahrzeugen am Tag) und Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30 000 Zügen pro Jahr erweitert. Beim Fluglärm sind weiterhin nur Großflughäfen über 50.000 Bewegungen erfasst.

Im Anschluss an die Lärmkartierung müssen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen durch *Lärmaktionspläne* angegangen werden. In diesen Lärmaktionsplänen sind geeignete Maßnahmen zur kurz-, mittel- und langfristigen Verminderung der Geräuschbelastung festzuschreiben. Sowohl die Aufstellung der Lärmkarten als auch die Erarbeitung von Aktionsplänen erfolgt unter Information beziehungsweise Beteiligung der Öffentlichkeit.

### 3.4 Zuständigkeiten in der Lärmaktionsplanung

Im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist festgelegt, dass die Stadt/Gemeinde oder die nach dem Landesrecht zuständigen Behörden für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung verantwortlich sind. Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) stellt die zur Lärmberechnung des Straßenverkehrs erforderlichen Daten und die Lärmkartierung für die Kommunen außerhalb der Ballungsräume bereit.

Eine Ausnahme bildet die Kartierung des Schienenverkehrslärms auf den Schienenwegen des Bundes („Deutsche Bahn AG“). Die Kartierung der Eisenbahnstrecke sowie eine mögliche Lärmaktionsplanung werden durch das

Eisenbahnbundesamt (EBA) erstellt. Gemäß § 47e (4) BImSchG ist ab dem 01. Januar 2015 das Eisenbahnbundesamt zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit. Die Ergebnisse werden auf der Internetseite des EBA ([www.eba.bund.de](http://www.eba.bund.de)) veröffentlicht.

Die den Kommunen übertragene Verantwortung erweckt leider den falschen Eindruck, dass sie in allen Belangen Herr des Verfahrens sind. Der tatsächliche Einfluss der Städte und Gemeinden auf Lärmquellen ist jedoch gering, da diese regelmäßig nicht unter ihre direkte Verantwortung fallen. Dies sind die Straßenbaulastträger, außerhalb der Ballungsräume in der Regel also das Land oder der Bund.

### **3.5 Richtwerte**

Die physiologischen Auswirkungen durch eine kontinuierliche Lärmbelastung wurden in zahlreichen Studien wissenschaftlich untersucht. Lärm kann unter anderem zu Kommunikations-, Konzentrations- und Schlafstörungen führen. Die Meidung von Lärmbelastungen hat zur Folge, dass z.B. Gärten, Terrassen, Balkone oder zu einer Lärmquelle ausgerichtete Wohnräume nur eingeschränkt genutzt werden können.

Durch einen Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW wurde die Lärmaktionsplanung konkretisiert. Das Ministerium gibt zum Begriff -Lärmproblem- folgende Empfehlung: „Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein  $L_{Den}$  von 70 dB(A) [am Tag] oder ein  $L_{Night}$  von 60 dB(A) [in der Nacht] erreicht oder überschritten wird.“

Ein rechtlicher Anspruch auf Maßnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung lässt sich hieraus jedoch nicht ableiten. Des Weiteren sind Maßnahmen der Lärmaktionsplanung nicht objektbezogen. Die genannten Schallpegelwerte für  $L_{Den}$  und  $L_{Night}$  werden auch als Auslösepegel oder Interventionswert beschrieben.

Während die aus den EU-Vorgaben abgeleiteten Richtwerte  $L_{Den}$  und  $L_{Night}$  gebietsunabhängig Gültigkeit haben, berücksichtigen die sonstigen deutschen Richtwerte in aller Regel den Charakter des jeweiligen Gebietes, in dem sie Anwendung finden. So darf es in Industrie- und Gewerbegebieten durchaus relativ laut sein, da dort Wohnen nicht bzw. nur sehr eingeschränkt erlaubt ist. In Gebieten mit vorwiegender Wohnnutzung – besonders in reinen Wohngebieten – sind die Anforderungen an den Schallimmissionsschutz dagegen sehr hoch. Die Straßenbaulastträger beurteilen den Verkehrslärm nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ sowie nach



der „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90)“. Die Kriterien zur Bewertung der Lärmsituation nach diesen Richtlinien sind u. a. die Lärmberechnung gemäß RLS 90 (diese unterscheidet sich von der Berechnungsmethode nach VBUS im Lärmaktionsplan und die Ergebnisse sind nicht unbedingt miteinander vergleichbar), die Anzahl der Betroffenen, die Art und Nutzung des Gebietes und der Flächen sowie das Alter der Bebauung. Aus dieser Bewertung können sich auch Gründe gegen die Maßnahmen des Lärmaktionsplans ergeben. Und grundsätzlich sind Lärminderungsmaßnahmen für den Straßenbaulastträger nur eine freiwillige Leistung.

### 3.6 Lärmaktionsplanung

Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG ist die Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung zu beteiligen. Ein konkreter Verfahrensablauf wie es in anderen Planverfahren der Fall ist, wurde nicht definiert. Die Bevölkerung ist rechtzeitig und effektiv an der Lärmaktionsplanung zu beteiligen. Dies erfolgte über die Internetseite der Stadt seit der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung.

In der Sitzung des Bau- und Planungsausschusses des Rates der Stadt Salzkotten am 09.12.2008 wurden das Ergebnis der Lärmkartierung und Maßnahmen eines Lärmaktionsplanes öffentlich beraten und beschlossen. Die Feststellungen sind auch für die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung gültig.

## 4. Zweite Stufe der Lärmkartierung

### 4.1 Beschreibung der Hauptlärmquellen Straßenverkehr

Im Stadtgebiet von Salzkotten war 2008 von der Umgebungslärmrichtlinie nur das Teilstück der Bundesstraße 1 von der Heder bis zur östlichen Stadtgrenze aufgrund der vorgegebenen Verkehrsbelastung von über 6 Millionen KFZ im Jahr betroffen. Die nun erfolgte Senkung des Schwellenwertes bezüglich der Verkehrsbelastung auf 3 Mio. Fahrzeuge pro Jahr führt dazu, dass die B 1 nun in ganzer Länge und zusätzlich die L 776 (Autobahnzubringer) Gegenstand der Betrachtung ist. Hierfür hat das Land Nordrhein-Westfalen Berechnungen angestellt und Lärmkarten erarbeitet.

DE\_NW\_05774036\_Salzkotten

Name	Kfz/a	Lage
Bundesstraße 1	4.703.000	Etwa mittig im Stadtgebiet von Salzkotten (DE_NW_DF5_MRoad_map)
Landesstraße L 776	3.716.000	Autobahnzubringer zwischen der B 1 und der A 44 (DE_NW_DF5_MRoad_map)

## 4.2 Lärmquellen Schienenverkehr

Haupt-Schienenverkehr - Streckennummer: 1760

Kennung	Züge/a	Lage
05774036	45.000	Paderborn-Salzkotten-Lippstadt

Ab dem 01. Januar 2015 ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig für die Aufstellung eines Bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit. Informationen hierzu können über das entsprechende Portal abgerufen werden:

[www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm\\_an\\_Schienenwegen/laerm\\_an\\_schienenwegen\\_node.html](http://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/laerm_an_schienenwegen_node.html)

Die 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung begann mit der Information der Öffentlichkeit am 15. April 2015 und endete am 30. Juni 2015. Im Rahmen der gesetzlich geforderten Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes hatte Mitte 2017 stattgefunden und wird Anfang 2018 eine Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden. Die Informationsseite des EBA zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung finden Sie unter [www.laermaktionsplanung-schiene.de](http://www.laermaktionsplanung-schiene.de)

## 4.3 Lärmquellen nicht-bundeseigenen Schienenwegen

Nicht-bundeseigenen Schienenwegen sind in Salzkotten nicht vorhanden.

## 4.4 Lärmquellen Flughafen

Beim Fluglärm sind nur Großflughäfen mit über 50.000 Flugbewegungen erfasst, worunter der Flughafen Paderborn-Lippstadt nicht fällt.

## 4.5 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Ergebnisse der Lärmkarten an den Hauptverkehrsstraßen wurden durch das LANUV ermittelt und im Internet unter [www.umgebungslaerm.nrw.de](http://www.umgebungslaerm.nrw.de) veröffentlicht. Für die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes führte das Eisenbahnbundesamt die Lärmkartierung durch. Die Veröffentlichung erfolgte unter: [laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de](http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de)

## **5. Ergebnisse der 2. Stufe der Lärmkartierung für das Stadtgebiet**

Aus dem Ergebnis der Lärmkartierung ist zu erkennen, dass für die Gebäude entlang der Bundesstraße 1 eine erhebliche Immissionsbelastung vorliegt. Der Großteil der Gebäude steht unmittelbar entlang der Straße, so dass aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwälle oder -wände nicht in Betracht kommen.

Aus den Kartenwerken ist ersichtlich, dass keine Überschreitung der in NRW festgelegten Auslösewerte bei der Landesstraße 776 im Bereich der Ortschaft Oberntudorf gegeben ist. Die Stadt Salzkotten hat ergänzend den Landesbetrieb Straßenbau um Überprüfung gebeten, ob die Auslösewerte für eine Lärmsanierung vorliegen; dies wurde verneint.

Die Anzahl der betroffenen Personen in Salzkotten und deren Belastung sind aus der Anlage 1 der Datenberichterstattung zur Lärmkartierung des Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) ersichtlich:

## Anlage 1: Daten zu den Lärmkarten

**Lärmeinwirkung durch Straßenverkehr** (Aufnahme in Datenbericht nur wenn Berechnungen vorliegen)

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

**Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen**, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	119	108	109	85	3

L <sub>night</sub> /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	116	116	78	24	0

**Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete** in der Gemeinde:

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	4,860886	1,161922	0,237099

**Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:**

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	110	94	1
N Schulgebäude	1	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Bekämpfung von Umgebungslärm ist bereits in der öffentlichen Sitzung des Bau- und Planungsausschuss des Rates der Stadt Salzkotten am 11.12.2008 erörtert worden. Es erfolgten Berichterstattungen auf der städtischen Internetseite sowohl zum Aktionsplan in Hinblick auf die Hauptlärmquellen Straßenverkehr als auch auf die Lärmquellen Schienenverkehr in Zuständigkeit des Eisenbahnbundesamt.

## **6. Maßnahmen zur Lärminderung**

### **6.1 Vorhandene bzw. durchgeführte Maßnahmen zur Lärminderung**

Im Jahre 2001 wurde der Umbau der Ortsdurchfahrt (Wallgaben/Lange Straße) sowie der Paderborner Straße bis zur Einmündung Dr. Krismann-Straße abgeschlossen. Der Fahrbahnbelag befindet sich damit im neuwertigen Zustand, was auch der Geräusentwicklung zugute gekommen ist. In Verbindung mit der Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes im Bereich der Einmündung der Dr. Krismann-Straße konnte zudem erreicht werden, dass die früher oft anzutreffenden überhöhten Geschwindigkeiten im Eingangsbereich der Ortschaft auf das zulässige Maß von 50 km/h reduziert wurden. Auch die Umgestaltung des Straßenraumes in Verbindung mit der Rücknahme der Mehrzweckstreifen trägt zu dem Erscheinungsbild einer innerörtlichen Straße und entsprechender Fahrweise der Verkehrsteilnehmer bei. Die straßenbautechnischen Maßnahmen, die zu einer Reduzierung des Verkehrslärms führen, sind damit für den Bereich der B 1 ergriffen worden.

Ergänzend wurden verkehrslenkende Maßnahmen getroffen. Ein großer Anteil der Verkehrsemissionen entsteht durch Lastkraftwagen. Auf Antrag der Stadt Salzkotten beim Straßenbaulastträger konnte erreicht werden, dass ein LKW-Fahrverbot für den Durchgangsverkehr im Jahre 2006 angeordnet wurde. Hierdurch sollen die LKW, welche die parallel zur A 44 verlaufende B 1 als Ausweichstrecke benutzen, aus der Ortslage von Salzkotten herausgehalten werden.

### **6.2 Mittelfristige Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren**

Im Bereich der Bundesstraße 1 liegt eine erhebliche Immissionsbelastung vor. Als primäre Maßnahme zur Lärminderung in Salzkotten ist der Bau der Ortsumgehung B1n anzusehen, für die bereits ein Entwurf vorliegt und als Projekt B1-G11-NW-T2-NW im Bundesverkehrswegeplan 2030 als 'Vordringlicher Bedarf' (VB) eingestuft ist. Die Stadt Salzkotten hofft, dass das Planfeststellungsverfahren und der Baubeginn in den nächsten Jahren realisiert werden können. Herr des Verfahrens ist jedoch nicht die Stadt Salzkotten sondern der Straßenbaulastträger, sprich die Bundesrepublik Deutschland.

Da mit der Realisierung der B 1 n kurzfristig nicht zu rechnen ist, wird für mehrere Jahre die Lärmsituation für die Anwohner der B 1 bestehen bleiben. Der Großteil der Gebäude steht unmittelbar entlang der Straße, so dass aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie Lärmschutzwälle oder -wände nicht in Betracht kommen. Ob passiver Schallschutz durch Maßnahmen an den baulichen Anlagen in Frage kommt, ist im Einzelfall zu prüfen.

Als kurzfristige Maßnahme kommt nur passiver Schallschutz an den Wohngebäuden in Frage. Ansprechpartner hierfür ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW, - Betriebssitz, Wildenbruchplatz 1, 45888 Gelsenkirchen oder die Niederlassung vom Landesbetrieb Straßenbau NRW im Bereich des Wohnortes, für Salzkotten also die Regionalniederlassung Sauerland - Hochstift, Außenstelle Paderborn, Am Rippinger Weg 2, 33098 Paderborn. Seitens des Landesbetriebes wird jedoch auf folgendes hingewiesen:

„Bei der Lärmsanierung an Bundesfern- und Landesstraßen handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes/Landes im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Passive Maßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) werden bis zu 75 % finanziert, den Rest trägt der Eigentümer. Ob die Anspruchsvoraussetzungen für eine Lärmsanierung erfüllt sind, wird anhand der Verkehrslärmschutzrichtlinien in Verbindung mit der Berechnungsvorschrift nach der RLS-90 durch den Landesbetrieb Straßenbau geprüft. Die Lärmkarten nach der Umgebungslärmrichtlinie stellen in diesem Zusammenhang keine Entscheidungsgrundlage dar. Beispielsweise erfolgt in den Lärmkarten eine Summenpegelbildung über alle betrachteten Straßen, in der RLS-90 wird nur der Pegel eines Verkehrsweges ermittelt.“ „Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt.“

Da die genannten Vorschriften andere Werte als die der Lärmkartierung des Umgebungslärms zugrunde legen, ist eine mögliche Förderung (bis zu 75 % der erstattungsfähigen Aufwendungen z. B. für Schallschutzfenster) in jedem Einzelfall durch den Landesbetrieb zu prüfen.

Unabhängig davon kann jeder Bürger von sich aus einen formlosen Antrag auf Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an die Straßenbauverwaltung richten. Ansprechpartner ist der oben bereits angeführte Betriebssitz in Gelsenkirchen oder die Niederlassung vom Landesbetrieb Straßenbau NRW im Bereich des Wohnortes, für Salzkotten also die Regionalniederlassung Sauerland - Hochstift, Außenstelle Paderborn, Am Rippinger Weg 2, 33098 Paderborn.

Bei einer Erneuerung des Straßen-Belags der B 1 in der Ortsdurchfahrt von Salzkotten sollte überprüft werden, ob ein Belag mit offenporigen Deckschichten (lärmmindernde Fahrbahnbeläge / lärmoptimierter Asphalt (LOA) eingebaut werden kann, um eine Senkung des Geräuschniveaus für angrenzende Wohnnutzungen zu erreichen. Den erzielbaren Lärmminderungen im niedrigen Geschwindigkeitsbereich (innerorts) von 2-4 dB(A) stehen relativ hohe Kosten für eine Erneuerung der Straßenoberfläche gegenüber. Neben den reinen Baukosten entsteht eventuell Mehraufwand bei der Unterhaltung (Reinigung, Winterdienst), auch bestehen gegenüber herkömmlichen Deckschichten geringere Nutzungsdauern. Daher kommt

eine solche Maßnahme erst nach Ablauf der Nutzungsdauer des heutigen Straßenbelages in Betracht.

Der Straßenbelag der L 776 ist vor einigen Jahren erneuert worden und in gutem Zustand. Wenn aber einer Erneuerung des Belages im Nahbereich von Oberntudorf erforderlich wird, sollte überprüft werden, ob auch hier ein Belag mit offenporigen Deckschichten eingebaut werden kann, um eine Senkung des Geräuschniveaus für die östlich gelegene Siedlung zu erreichen.

### **6.3 Langfristige Strategien der Lärminderung**

Langfristig soll eine weitere Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Ortslage heraus durch den Bau der Ortsumgehung (B 1n) erreicht werden. In der Ortsdurchfahrt wird eine Entlastung von teilweise mehr als 50% prognostiziert. Es ist davon auszugehen, dass der lärmintensive LKW-Anteil überproportional sinkt.

Sollten die Erneuerungen der Straßen-Beläge der betroffenen Straßen in Salzkotten mit offenporigen Deckschichten nicht in den nächsten 5 Jahren zu erreichen sein, so ist dies als längerfristige Strategie der Lärminderung weiter zu verfolgen.

## **7. Abkürzungsverzeichnis**

BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
dB(A)	Dezibel (A-Bewertung), Geräuschmessung
DE_NW_05774036_Salzkotten	Kennung der Landesbehörde für Lärmkartierung
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
GKZ	Gemeindekennzahl
LANUV	Landesanstalt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
Lm,E	Emissionspegel (Mittelpegel in 4 Meter Höhe und 25 Meter Abstand von der Schallquelle) → für Straßen und Schienenverkehrsgeräusche
LDay	A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel in Dezibel im Beurteilungszeitraum <i>Tag</i> → 06:00 Uhr bis 18:00 Uhr
LDen	Lärmindex <i>Day-Evening-Night</i> gemäß 34. BImSchV § 2, Abs. 2
LEvening	A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel in Dezibel im Beurteilungszeitraum <i>Abend</i> → 18:00 Uhr bis 22:00 Uhr
LNight	A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel in Dezibel im Beurteilungszeitraum <i>Nacht</i> → 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr
LOA	Lärmoptimierter Asphalt
MUNLV	Ministerium für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
OPA	Offenporiger Asphalt
TA-Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
TÖB	Träger öffentlicher Belange
ULR	Umgebungslärmrichtlinie
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung des Umgebungslärms an Straßen
VBUSch	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung des Umgebungslärms an Schienen