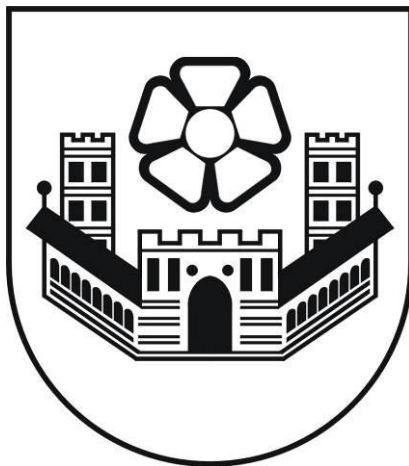


Umgebungs­lärm in Nordrhein-Westfalen

Lärmaktionsplan 2008

der Stadt Lippstadt

für die B 55



Lippstadt, den 18.11.2008

Inhaltsverzeichnis

1.	Gesetzliche Grundlagen und Definitionen	3
2.	Ablauf der Lärmkartierung	3
3.	Aufstellung von Lärmaktionsplänen und Vergleich von maßnahmenrelevanten Lärmindizes	4
4.	Ergebnisse der Lärmkartierung der ersten Stufe für das Stadtgebiet Lippstadt	5
5.	Prüfung der Notwendigkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes	6
6.	Vorhandene und geplante Lärminderungsmaßnahmen	8
6.1	Vorhandene Lärmschutzanlagen	8
6.2	Beteiligung des Straßenbaulastträgers im Rahmen der Lärmaktionsplanung	9
6.3	Bereits erfolgte Prüfungen der Lärmbelastung durch den Straßenbaulastträger	9
7.	Finanzielle Informationen	11
8.	Information der Öffentlichkeit	11
9.	Fazit	11
	Abkürzungsverzeichnis	12
	Anlage 1	13
	Anlage 2	14
	Anlage 3	15
	Anlage 4	16
	Anlage 5	17

1. Gesetzliche Grundlagen und Definitionen

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG verfolgt das Ziel, ein europaweites Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm festzulegen, um schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern. Die Richtlinie wurde 2005 durch Einfügung der §§ 47 a - f („Lärminderungsplanung“) in das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in deutsches Recht umgesetzt.

Umgebungslärm sind laut Umgebungslärmrichtlinie belästigende oder gesundheits-schädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht.

Zur Lärminderung sollen schrittweise folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

- Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm
- Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen
- Aufstellung von Aktionsplänen mit dem Ziel, den Umgebungslärm soweit erforderlich zu verhindern und zu vermindern und eine zufriedenstellende Umweltqualität zu erreichen.

Zuständig für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung sind laut Bundesimmissionsschutzgesetz die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden. In Nordrhein-Westfalen geht das Umweltministerium von einer Zuständigkeit der Gemeinden aus. Der nordrhein-westfälische Städte- und Gemeindebund hat gegen diese Auslegung des Bundesimmissionsschutzgesetzes verfassungsrechtliche Bedenken geäußert. Die Landesregierung hat bislang keine (vom Bundesimmissionsschutzgesetz abweichende) landeseigene Zuständigkeitsbestimmung getroffen. Sie ist aber bereit, die Gemeinden bei der Ermittlung des Umgebungslärms zu unterstützen. Zu beachten ist, dass die gesetzlichen Regelungen zur Umgebungslärm-minderung zwar ein formales Planverfahren aber **keine neue Rechtsgrundlage für verbindliche Lärminderungsmaßnahmen** schaffen.

2. Ablauf der Lärmkartierung

Die Kartierung des Umgebungslärms erfolgt gestuft. Im ersten Schritt wird der Lärm kartiert, der von den Hauptlärmquellen ausgeht. Außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern sind dies Hauptverkehrsstraßen (Bundesfern- oder Landesstraßen) mit mehr als 6 Millionen Kfz/a (Kraftfahrzeuge/pro Jahr), Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60 Tausend Zügen und Großflughäfen mit mehr als 50 Tausend Bewegungen/a. Die Kartierung der ersten Stufe sollte bis zum 30.06.2007 erfolgen. Im zweiten Schritt wird auch der Lärm kartiert, der von Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz/a und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30 Tausend Bewegungen/a ausgeht. Diese Kartierung soll bis zum 30.06.2012 erfolgen.

In Lippstadt erfüllt nur die **B 55**, die das Stadtgebiet in nord-südlicher Richtung durchquert, mit einer durchschnittlichen Belastung von ca. 7 Millionen Kfz/a die Voraussetzung für die **erste Stufe der Lärmkartierung**. Die Lärmkartierung wurde vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes NRW (LANUV) durchgeführt. Die Ergebnisse liegen der Verwaltung seit Anfang März 2008 vor und sind seit Anfang April 2008 über das Umgebungslärmportal der Landesregierung NRW (www.umgebungslaerm.nrw.de) für jedermann zugänglich. Dass der vom Bundesimmissionsschutzgesetz vorgesehene Termin (30.06.2007) für die Fertigstellung der Lärmkarten der ersten Stufe nicht eingehalten werden konnte, hängt laut LANUV mit der späten Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht zusammen.

In der **zweiten Stufe der Lärmkartierung**, die bis zum 30.06.2012 erfolgen soll, sind in Lippstadt zusätzlich zur B 55 auch die Hauptverkehrsstraßen **L 822, L 536 und L 636** sowie die Haupteisenbahnverkehrsstrecke **Dortmund – Kassel** betroffen.

3. Aufstellung von Lärmaktionsplänen und Vergleich von maßnahmenrelevanten Lärmindizes

Laut Runderlass „Lärmaktionsplanung“ des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) vom 07.02.2008 sind Lärmaktionspläne zur Regelung von Lärmproblemen aufzustellen. Diese liegen vor, wenn laut Lärmkarte an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{den} von 70 dB (A) oder L_{night} 60 dB(A) an bewohnten Gebäuden erreicht oder überschritten wurde. Lärmaktionspläne sind dabei für „Orte“ in der Nähe von Hauptlärmquellen aufzustellen. Bei „Orten“ handelt es sich um das die Hauptlärmquelle umgebende Gebiet. Planungen zum Schutz einzelner Objekte sind allerdings nicht erforderlich.

Laut EU-Umgebungslärmrichtlinie ist ein Grenzwert ein von einem Mitgliedstaat festgelegter Wert für die Lärmindizes L_{den} und L_{night} , bei deren Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung in Erwägung ziehen oder einführen. L_{den} ist ein Lärmindex für die allgemeine Belästigung (**Level day, evening, night/ Tag-Abend-Nacht-Lärmindex**) und L_{night} ist ein Lärmindex für Schlafstörungen (**Level night/ Nacht-Lärmindex**). Die Lärmindizes L_{den} und L_{night} der Umgebungslärmrichtlinie beziehen sich auf 24 (L_{den}) und 8 (L_{night}) Stunden.

Die Lärmindizes der EU-Umgebungslärmrichtlinie weichen damit von den nach deutschem Recht geltenden Beurteilungspegeln $L_{r,Tag}$ und $L_{r,Nacht}$ ab, die sich auf 16 und 8 Stunden beziehen. Gemäß Runderlass Lärmaktionsplanung des MUNLV ist bei der Festlegung von Maßnahmen aus einem Lärmaktionsplan generell zu beachten, dass der nach deutschen Recht maßgebliche Beurteilungspegel $L_{r,Tag}$ nicht unmittelbar mit dem nach europäischem Recht geltenden Lärmindex L_{den} verglichen werden kann.

Um die vom LANUV auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie im Rahmen der Lärmaktionsplanung kartierten Lärmbereiche mit den Werten des deutschen Rechts

vergleichbar zu machen, müssen folglich Anpassungen vorgenommen werden. So müssten die laut Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) bisher geltenden Grenzwerte für den Lärmindex $L_{r,Tag}$ um 1 dB angehoben werden. Die Nachtwerte bleiben identisch. Dies ist in der folgenden Tabelle berücksichtigt:

L_{den}	L_{night}	Gebietsnutzung
71	60	Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebiete
73	62	Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete
76	65	Gewerbegebiete

Festzuhalten ist aber, dass es für die im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie aufzustellende Lärmaktionspläne nach deutschem Recht bisher keine Grenzwerte für Lärmindizes gibt, bei deren Überschreitung Maßnahmen zwingend vorgeschrieben werden. Lärmaktionspläne sind derzeit aufzustellen, um generell Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu regeln. „Regeln“ kann bei Lärmquellen wie Bundesfernstraßen, bei denen die Zuständigkeit beim Landesbetrieb Straßenbau liegt, aber nur bedeuten, über bisher durchgeführte, geplante oder auch strittige Maßnahmen zur Lärmsanierung zu informieren.

4. Ergebnisse der Lärmkartierung der ersten Stufe für das Stadtgebiet Lippstadt

Das Berechnungsmodell des LANUV für die von Hauptverkehrsstraßen ausgehenden Lärmbelastungen rechnet mit den vom Landesbetrieb Straßenbau NRW zur Verfügung gestellten Zahlen zum durchschnittlichen Verkehrsaufkommen und den von der Stadt Lippstadt zur Verfügung gestellten ortsbezogenen Einwohnerdaten. Auf dieser Grundlage wurden folgende, von der B 55 ausgehenden Lärmbelastungen ermittelt (vgl. auch die graphische Darstellung in Anlage 1):

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete an der B 55:

L_{den}/dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km²	4.81	1.21	0.3

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen u. Krankenhäuser:

L_{den}/dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	357	41	0
N Schulgebäude	1	0	0
N Krankenhausgeb.	0	0	0

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

$L_{den}/dB(A)$:	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	603	182	73	17	0

$L_{night}/dB(A)$:	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	316	81	28	2	0

Laut vorliegender Lärmkartierung sind in Lippstadt 17 Personen einer Lärmbelastung ausgesetzt, die den Gesamttagesauslösewert von 70 dB(A) und 30 Personen, die den Nachtauslösewert von 60 dB(A) für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes überschreitet. Tatsächlich ist die Zahl der betroffenen Personen insgesamt aber nicht 47 (17 + 30), sondern erheblich geringer, weil mit Überschneidungen der vom Tag- und Nachtlärm betroffenen Personen zu rechnen ist.

Eine Überprüfung der vom LANUV zur Verfügung gestellten Lärmbelastungsdaten zeigte allerdings, dass sie wenig belastbar bzw. aussagekräftig sind. So ergab ein Abgleich des vom LANUV verwendeten Berechnungsmodells mit der tatsächlichen Situation vor Ort, dass sämtliche an der B 55 bereits vorhandenen Lärmschutzwälle und -wände nicht bei der Lärmberechnung berücksichtigt wurden. Insgesamt handelt es sich dabei um rund 6 km Lärmabschirmungen. Es ist daher davon auszugehen, dass erheblich weniger Bürger als vom LANUV ermittelt, von Lärmbelastungen, die von der B 55 ausgehen, betroffen sind.

Die Stadt Lippstadt hat das zuständige Ministerium schriftlich darauf aufmerksam gemacht, dass die ihr zur Verfügung gestellten und über das Umgebungslärmportal des LANUV im Internet der Öffentlichkeit zugänglich gemachten Lärmbelastungsdaten falsch sind und die Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbauverwaltung und der Stadt Lippstadt diskreditieren würden. Das Ministerium hat die Information zur Kenntnis genommen und mitgeteilt, dass eine Korrektur der Lärmkartierung nicht leistbar sei. Die Stadt Lippstadt habe aber im Rahmen der Lärmaktionsplanung die Möglichkeit, die Bürger über die fehlerhaften Lärmberechnungen zu informieren.

5. Prüfung der Notwendigkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes

Laut Runderlass „Lärmaktionsplanung“ des MUNLV sind Lärmaktionspläne aufzustellen, wenn laut Lärmkarte an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{den} von 70 dB (A) oder L_{night} 60 dB(A) erreicht oder überschritten wurde. Räumlich sind Lärmaktionspläne auf das die Hauptlärmquelle umgebende Gebiet beschränkt. Planungen, d. h. Lärmaktionspläne zum Schutz einzelner Objekte sind allerdings nicht erforderlich.

Die Stadt Lippstadt hat daher geprüft, ob die Auslöseschwelle für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes tatsächlich überschritten ist, d. h. ob mehr als einzelne Objekte von erheblichen Lärmbelastungen betroffen sind. Daher wurde vom LANUV zusätzlich zu den im Lärmkartierungsbericht bzw. im Internet veröffentlichten Daten eine Adressdaten-Tabelle mit gebäudespezifischen Lärmpegeln angefordert. Der Tabelle ist zu entnehmen, dass im Bereich der B 55 an 15 Wohngebäuden der L_{den} -

Auslösepegel und an 26 Wohngebäuden und einem Schulgebäude der L_{night} -Auslösepegel erreicht oder überschritten ist. Die Wohngebäude befinden sich an folgenden Straßen (Zahl in Klammern gleich Anzahl der betroffenen Wohngebäude): Erwitter Straße (1), Hirschberger Straße (10), Bielitzer Straße (8), Esbecker Straße (1), Salzkottener Straße (2), Margaretenweg (1), Qualenbrink (1), Im Hain (1), Grüner Weg (1) und Ostlandstraße (1). Bei dem Schulgebäude handelt es sich um die Turnhalle der Marienschule in Lipperbruch.

Ein Abgleich mit bereits vorhandenen Lärmschirmen ergab, dass mit Ausnahme der Wohngebäude an der Erwitter Straße (1), Im Hain (1), Esbecker Straße (1), Qualenbrink (1) und Salzkottener Straße (2) alle Wohngebäude durch eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall von der B 55 abgeschirmt sind. Ferner ist das Gebäude an Erwitter Straße überwiegend gewerblich genutzt. Bei den Gebäuden an der Salzkottener Straße hat der Straßenbaulastträger erst kürzlich Lärmschutzmaßnahmen geprüft, so dass praktisch nur jeweils ein Gebäude an der Esbecker Straße und an der Straße „Qualenbrink“ und „Im Hain“ eine Lärmbelastung aufweist, die die Auslöseschwelle für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes überschreitet. Im Bereich des Schulgeländes der Marienschule weist der östlich der B 55 vorhandene Lärmschutzwall eine 200 m lange Lücke auf. Laut vorliegender Kartierung wird die Auslöseschwelle von 70 dB(A) für eine Lärmaktionsplanung nur an der Fassade der Turnhalle überschritten. Da die Lärmaktionsplanung laut Gesetzgeber - wie bereits zuvor angeführt - keine Planung für einzelne Objekte ist, besteht für die Stadt Lippstadt zumindest in der ersten Stufe der Lärminderungsplanung keine zwingende Notwendigkeit, einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

Die Stadt Lippstadt hat den Städte- und Gemeindebund NRW gebeten zu prüfen, ob aufgrund der grob fehlerhaften Lärmkartierung auf die Erstellung eines Lärmaktionsplanes verzichtet werden könne. Der Städte- und Gemeindebund empfahl daraufhin, einen „schlanken“ Lärmaktionsplan („gewissermaßen im Entwurf“) aufzustellen, damit sie sich nicht dem Vorwurf aussetzt, sich nicht um die Belange einzelner Bürger zu kümmern. Hierzu gehöre die Beschreibung der festgestellten Lärmsituation, die Auflistung von denkbaren Maßnahmen, die nach Auffassung der Stadt Lippstadt geeignet sind, die Lärmbelastung an der festgestellten Stelle weiter zu vermindern, sowie die Feststellung, dass angedachte Maßnahmen zurzeit mit dem Landesbetrieb Straßen NRW als dem zuständigen Straßenbaulastträger und Maßnahmenträger abgestimmt würden.

In diesem Zusammenhang könne dann auch dargestellt werden, welche Maßnahmen zum Lärmschutz bereits umgesetzt worden sind und inwieweit die Lärmkarte insoweit einer Korrektur bedarf. Ferner hat der Städte- und Gemeindebund ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die in den Lärmkarten dargestellte Lärmsituation selbst bei korrekter Berechnung nicht ausreiche, um eine Grundlage für straßenverkehrliche Lärmschutzmaßnahmen zu bilden. Die Stadt Lippstadt könne daher nur im Kontakt mit dem Landesbetrieb Straßenbau in Erfahrung bringen, welche straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen an der B 55 unter Berücksichtigung der zurzeit vorzufindenden tatsächlichen Lärmsituation weiterhin für erforderlich gehalten werden bzw. welche weiteren Maßnahmen sich in Planung befinden.

6. Vorhandene und geplante Lärminderungsmaßnahmen

6.1 Vorhandene Lärmschutzanlagen

Folgende an der B 55 bereits vorhandene **Lärmschutzanlagen** wurden in den Modelldaten des Lärmberechnungsverfahrens der LANUV nicht berücksichtigt (vgl. Anlagen 2 u. 3):

B 55-Westseite: 2.000 m Lärmschutzwall zwischen Einmündung Quellenstraße und Ostlandstraße, 1.750 m Lärmschutzwall nördlich der Lipperoder Straße, 330 m Lärmschutzwand südlich der Bökenförder Straße, daran südlich angrenzend 200 m provisorische Lärmschutzanlage aus mit Erde gefüllten Schachtringen, daran südlich angrenzend 100 m Lärmschutzwall und südlich der Überführung Westernkötter Straße weitere 570 m Lärmschutzwall.

B 55-Ostseite: 80 m Lärmschutzwand südlich der Überführung Grüner Weg, daran angrenzend 340 m Lärmschutzwall bis zur Ostlandstraße, südlich der Ostlandstraße 270 m Lärmschutzwall und weiter südlich 320 m Lärmschutzwall parallel zur Friedenstraße

Insgesamt sind entlang der B 55 knapp 6 km Lärmschutzwälle und -wände vorhanden. Die Anlagen wurden von der Stadt Lippstadt und dem Straßenbaulastträger errichtet. Aufgrund ihrer unterschiedlichen Konstruktion und Höhe ist der Grad der Lärmabschirmung nicht bei allen Anlagen identisch. Eine unzureichende Lärmabschirmung weist die ca. 200 m lange, aus Schachtringen errichtete Lärmschutzanlage südlich der Bökenförder Straße auf. Diese provisorische Anlage steht auf privatem Gelände und entspricht nicht dem Stand der Technik. Sie sollte vom Straßenbaulastträger durch eine Lärmschutzwand ersetzt werden.

6.2 Beteiligung des Straßenbaulastträgers im Rahmen der Lärmaktionsplanung

Mit dem Schreiben vom 15. Juli 2008 hat die Stadt Lippstadt den Landesbetrieb Straßenbau NRW um Stellungnahme gebeten, welche straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen von ihm unter Berücksichtigung der zurzeit vorzufindenden tatsächlichen Verhältnisse weiterhin für erforderlich gehalten werden bzw. welche weiteren Maßnahmen sich in Planung befinden. Insbesondere wurde dabei auf den im Rahmen der Lärmkartierung ermittelten Lärmbelastungsschwerpunkt südlich der Kreuzung „Wasserturm“ bzw. der Bökenförder Straße hingewiesen. Hier stellt die Lärmkartierung des LANUV an rund 20 Gebäuden Überschreitungen der Auslösepegel für eine Lärmaktionsplanung fest. Die in diesem Bereich vorhandenen und nicht in das Berechnungsmodell eingeflossenen Lärmschirme sind von äußerst unterschiedlicher Qualität. Während der nördliche Teil der Lärmschutzwand vom Landesbetrieb Straßenbau errichtet wurde, handelt es sich bei dem südlichen Teil um ein aus mit Erde verfüllten Schachtringen errichtetes Provisorium. Auf telefonische Nachfrage hat der Landesbetrieb Straßenbau mitgeteilt, dass er nach erneuter Prüfung der Lärmsituation eine Fortführung der Lärmschutzwand in Höhe der Bielitzer Straße befürwortet. Der Vorgang ist zwischenzeitlich an das Ministerium mit der Bitte um Mitteilbereitstellung weitergeleitet worden. Eine schriftliche Stellungnahme des Landes-

betriebs Straßenbau zu evtl. weiteren geplanten Lärmschutzmaßnahmen an der B 55 steht noch aus.

6.3 Bereits erfolgte Prüfungen der Lärmbelastung durch den Straßenbaulastträger

Das Bundesverkehrsministerium hat in den von ihm herausgegebenen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-STV) vom 23.11.2007 bestimmt, dass die in Lärmkarten dargestellte Lärmsituation nicht ausreicht, um eine Grundlage für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen zu bilden. Entscheidend für die Planung von Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht die Lärmberechnungen des LANUV, sondern des Straßenbaulastträgers. Solche Berechnungen wurden in der Vergangenheit an vier Lärmbelastungsschwerpunkten im Verlauf der B 55 vom Straßenbaulastträger durchgeführt: Im Bereich der Esbecker Straße / Salzkottener Straße, im Bereich des provisorischen Lärmschutzwalls an der Bielitzer Straße / Hirschberger Straße, im Bereich zwischen Lippe und Landwehrstraße in Lipperode und auf dem Gelände der Marienschule in Lipperbruch.

Die Lärmsituation im Bereich der Esbecker Straße / Salzkottener Straße wurde Anfang 2008 überprüft. Sie ergab an zwei Gebäuden Überschreitungen des Nachtgrenzwertes von 60 dB (A) für Lärmsanierungen. Ein wirksamer aktiver Lärmschutz in diesem Bereich kann nur durch eine beidseitige Lärmschutzwand erreicht werden. Diese Wand müsste beidseitig der B 55 ca. 175 m lang und 2,25 m hoch sein. Der kostenmäßige Aufwand in Höhe von rund 200.000,- € würde jedoch in keinem vertretbaren Verhältnis zum Schutzzweck ‚Reduzierung der Grenzwertüberschreitungen‘ stehen, da nur sehr wenige Grundstücke von dieser Grenzwertüberschreitung betroffen sind. Laut Faustformel darf aktiver Lärmschutz etwa achtmal teurer wie passiver Lärmschutz sein. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW empfahl daher, die Überschreitungen des Nachtgrenzwertes durch passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden zu beheben. Den Eigentümer der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude würden hierfür Kosten in ca. 10.000,- € entstehen. Passiver Lärmschutz wird mit 75 % bezuschusst.

Im Bereich der Bielitzer Straße / Hirschberger Straße erfolgte ebenfalls eine Prüfung der Lärmsituation in 2008. Grundlage waren die lärmtechnischen Untersuchungen in den Jahren 1997 und 2002. Beide Untersuchungen ergaben zwar eine hohe Lärmbelastung aber keine Grenzwertüberschreitungen, die eine Lärmsanierung erfordert. Die Berechnung in 1999 ergab für die Bielitzer Straße bei einer damaligen Verkehrsbelastung von rund 17.000 Kfz/24h auf der B 55 einen Beurteilungspegel von 66 dB(A) für den Zeitraum Tag und 59 dB(A) für den Zeitraum Nacht. Die Untersuchung in 2002 ergab am selben Immissionsort einen max. Beurteilungspegel von 64 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Da die Straßenverkehrszählung 2005 für diesen Streckenabschnitt der B 55 (zwischen Erwitter Straße und Bökenförder Straße) eine durchschnittliche Belastung von rund 14.500 Kfz/24h ergeben hatte, ist davon auszugehen, dass die berechneten Lärmpegel von 1999 heute etwas geringer ausfallen. Für den Straßenbaulastträger besteht daher zurzeit keine Verpflichtung, für Lärmschutz in diesem Streckenabschnitt zu sorgen. Trotzdem befürwortet der Landesbe-

trieb Straßenbau (wie zuvor bereits in Kap. 6.2 berichtet) zwischenzeitlich das von der Stadt Lippstadt unterstützte Anliegen der betroffenen Anwohner, den vorhandenen provisorischen Lärmschirm aus verfüllten Schachtringen durch eine effektive Lärmschutzwand zu ersetzen. Das Vorhaben liegt dem Ministerium derzeit zur Entscheidung vor.

Sollte die Lärmschutzwand in absehbarer Zeit realisiert werden, ist auch der von den Anwohnern wiederholt gestellte Antrag hinfällig, im Abschnitt zwischen Wasserturm und Lippstadt-Süd die Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h zu begrenzen sowie das bestehende LKW-Überholverbot auch auf PKW und Motorräder auszudehnen. Diesem Antrag wird von der Stadt Lippstadt derzeit nicht entsprochen. Von der Stadtverwaltung durchgeführte Berechnungen hatten ergeben, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h unter Berücksichtigung der vorliegenden Belastungszahlen zu einer für das menschliche Ohr kaum wahrnehmbaren Lärmreduzierung führt. Darüber hinaus würde die Erweiterung des für LKW bestehenden Überholverbotes auf PKW die für die meisten Verkehrsteilnehmer nicht nachvollziehbare Situation ergeben, dass auf der rechten Spur der B 55 fahrende Schwerlastfahrzeuge auf der gesamten Strecke nicht überholt werden dürften. Nach Auffassung der Stadtverwaltung sind solche, ein Übermaß an Verkehrsregelung beinhaltende Anordnungen, unzulässig.

Die in Lipperode zwischen der Lippestraße und der Landwehrstraße gelegenen Wohngebiete sind durch keine Lärmschutzanlage vor den Lärmimmissionen geschützt, die von der B 55 ausgehen, (vgl. Anlage 4). 1992 hat der Straßenbaulastträger an verschiedenen Messpunkten in diesem Bereich Lärmmessungen durchgeführt. Dabei wurden Mittelungspegel von 53 bis 70 dB(A) am Tag und 47 bis 63 dB(A) in der Nacht ermittelt. Überschreitungen der geltenden Grenzwerte für Lärmsanierungen gab es nur an einem direkt an der B 55 gelegenen Gebäude. Hier hatte der Eigentümer Anspruch auf Durchführung von passiven Lärmschutzmaßnahmen. Der Lärm an allen anderen Gebäuden blieb deutlich unter den Grenzwerten. Deshalb war der Straßenbaulastträger nicht verpflichtet, aktive Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen. Eine Verbesserung der Lärmsituation kann in absehbarer Zeit eintreten, wenn im Rahmen der Aufstellung des neuen Flächennutzungsplanes neue Wohngebiete westlich der jetzigen Bebauung ausgewiesen werden und aufgrund der niedrigen Grenzwerte für die Lärmvorsorge ein Lärmschutzwall errichtet wird.

Im Bereich der Marienschule weist der südlich der Ostlandstraße vorhandene Lärmschutzwall eine ca. 200 m lange Lücke auf (vgl. Anlage 5). Der Schulträger hat sich zu Beginn der 1990er Jahre intensiv um aktiven Lärmschutz für die Schule bemüht. 1990 vom Straßenbaulastträger durchgeführte Messungen ergaben Mittelungspegel von 66 bis 68 dB(A) am Tag und 60 bis 61 dB(A) in der Nacht. Die gemessenen Werte lagen damit unter dem Grenzwert von 70 dB(A) am Tag aber über dem Grenzwert von 60 dB(A) in der Nacht für eine Lärmsanierung. Da es sich bei der baulichen Anlage um eine Schule handelt, die fast ausschließlich am Tage genutzt wird, ist nur der Immissionswert für diesen Zeitraum relevant. Aus Sicht des Straßenbaulastträgers liegt daher keine Anspruchsgrundlage für eine Lärmsanierung vor.

1993 wurde die Fahrbahndecke auf der B 55 im Abschnitt Lipperbruch erneuert. Dies hatte als Nebeneffekt auch eine Reduzierung der Lärmbelastung zur Folge. Der

Schulträger vertritt weiterhin die Auffassung, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, weil durch den Lärm der Unterricht in verschiedenen Gebäuden auf dem Gelände erheblich gestört wird. Zudem werden gesundheitliche Schädigungen bei den Kindern befürchtet, sowie das verstärkte Auftreten von Konzentrationschwächen. Ein von der Stadt Lippstadt 1992 vorgeschlagener Lärmschutzwall wurde vom Schulträger allerdings wegen des großen Geländebedarfs, der notwendigen Einzäunung und der nicht kalkulierbaren Pflegekosten skeptisch betrachtet. Stattdessen wurde damals die Errichtung einer Lärmschutzwand favorisiert. Diese Variante scheiterte jedoch daran, dass erforderliche Mittel nicht zur Verfügung standen.

7. Finanzielle Informationen

Derzeit sind keine kostenwirksamen Maßnahmen zur Lärmreduzierung vorgesehen. Ausführungen zur Kosten-Nutzen-Analyse entfallen daher.

8. Information der Öffentlichkeit

Die Ergebnisse der Lärmkartierung sind seit April 2008 über das Umgebungslärmportal der Landesregierung für jedermann zugänglich. Der Stand der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde dem Planungs- und Umweltausschuss der Stadt Lippstadt in der öffentlichen Sitzung vom 13.11.2008 bekanntgegeben.

9. Fazit

Gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllt die B 55 im Stadtgebiet Lippstadt mit einer durchschnittlichen Verkehrsbelastung von ca. 7 Millionen Kfz/Jahr die Voraussetzung für die Lärmkartierung der ersten Stufe. Die vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) des Landes NRW berechneten, von der B 55 ausgehenden Lärmbelastungen wurden der Stadt Lippstadt im Februar 2008 zur Verfügung gestellt und im März 2008 im Internet veröffentlicht. Eine Prüfung ergab jedoch, dass die Lärmkartierung gravierende Mängel aufweist. Rund 6 km bereits vorhandene Lärmschutzwände und -wälle wurden in dem Berechnungsmodell, das der Lärmkartierung zu Grunde liegt, nicht berücksichtigt. Bezieht man diese Lärmschirme in die Ergebnisse der Lärmkartierung mit ein, reduziert sich die Zahl der Überschreitungen der Auslöseschwelle für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes auf Einzelfälle. Laut Runderlass „Lärmaktionsplanung“ des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) ist die Lärmaktionsplanung jedoch keine Planung für einzelne Objekte, so dass für die Stadt Lippstadt zumindest in der ersten Stufe der Lärminderungsplanung keine zwingende Notwendigkeit besteht, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Gleichwohl hat sich die Stadt Lippstadt auf Anraten des Städte und Gemeindebundes entschlossen, einen „schlanken Lärmaktionsplan“ aufzustellen. Darin wird über die Ergebnisse und Mängel der Lärmkartierung, die tatsächliche Lärmsituation und über bereits erfolgte bzw. derzeit noch laufende Prüfungen von Lärmproblemen an der B 55 und (geplanten) Maßnahmen zur deren Minderung berichtet.

Abkürzungsverzeichnis

BlmSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
dB(A)	A-bewerteter (=menschliches Ohr) Schalldruckpegel in der Einheit Dezibel
Kfz/a	Kraftfahrzeuge/pro Jahr
L _{den}	LärmindeX für die allgemeine Belästigung am Tag (24 Std.)
L _{night}	LärmindeX für die allgemeine Belästigung in der Nacht (8 Std.)
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz
MUNLV	Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Aufgestellt:

Lippstadt, den 18.November 2008

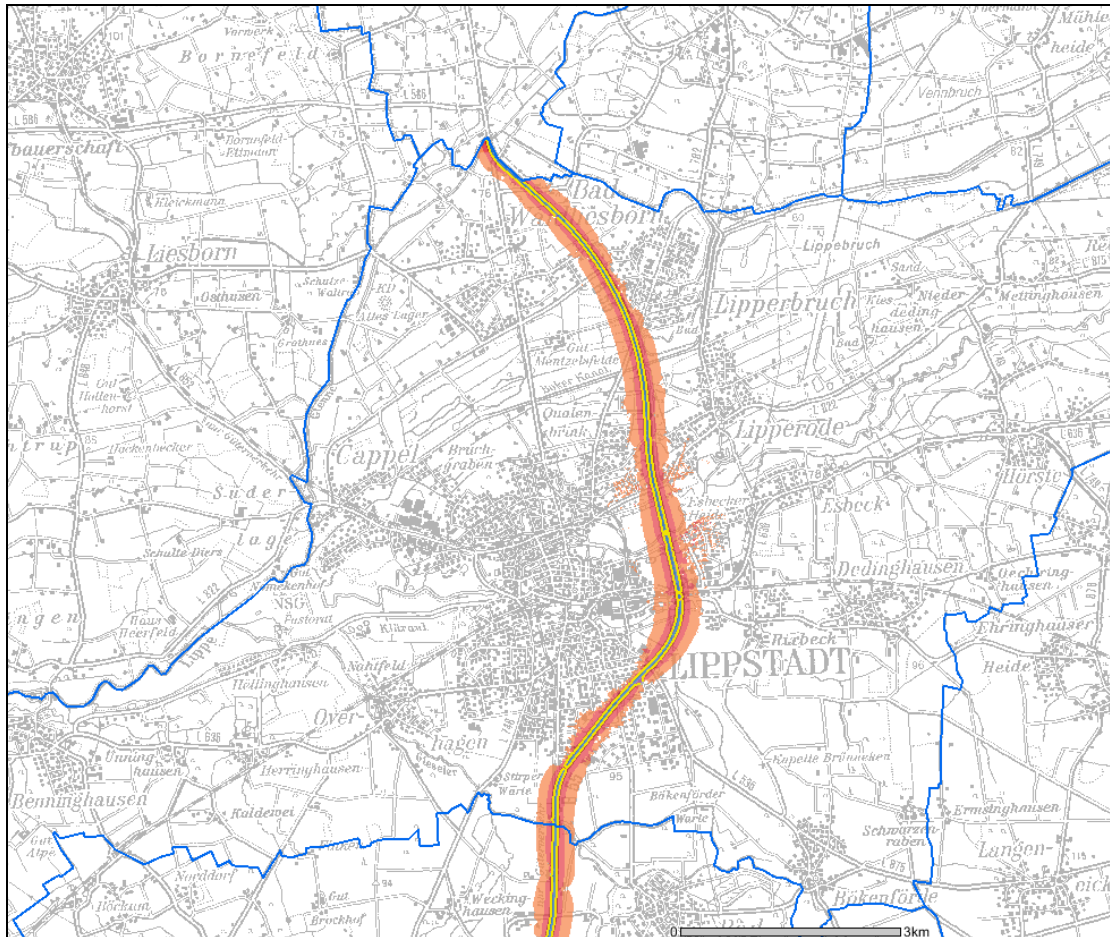
Stadt Lippstadt
Fachbereich Stadtentwicklung und Bauen

Der Bürgermeister
Im Auftrag

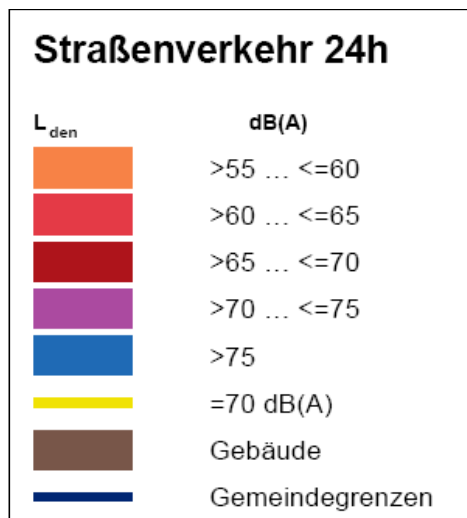
gez. Horstmann

Anlage 1

Graphische Übersicht der Ergebnisse der Lärmkartierung (24-Stundenlärmpegel L_{den}) an der B 55 in Lippstadt.

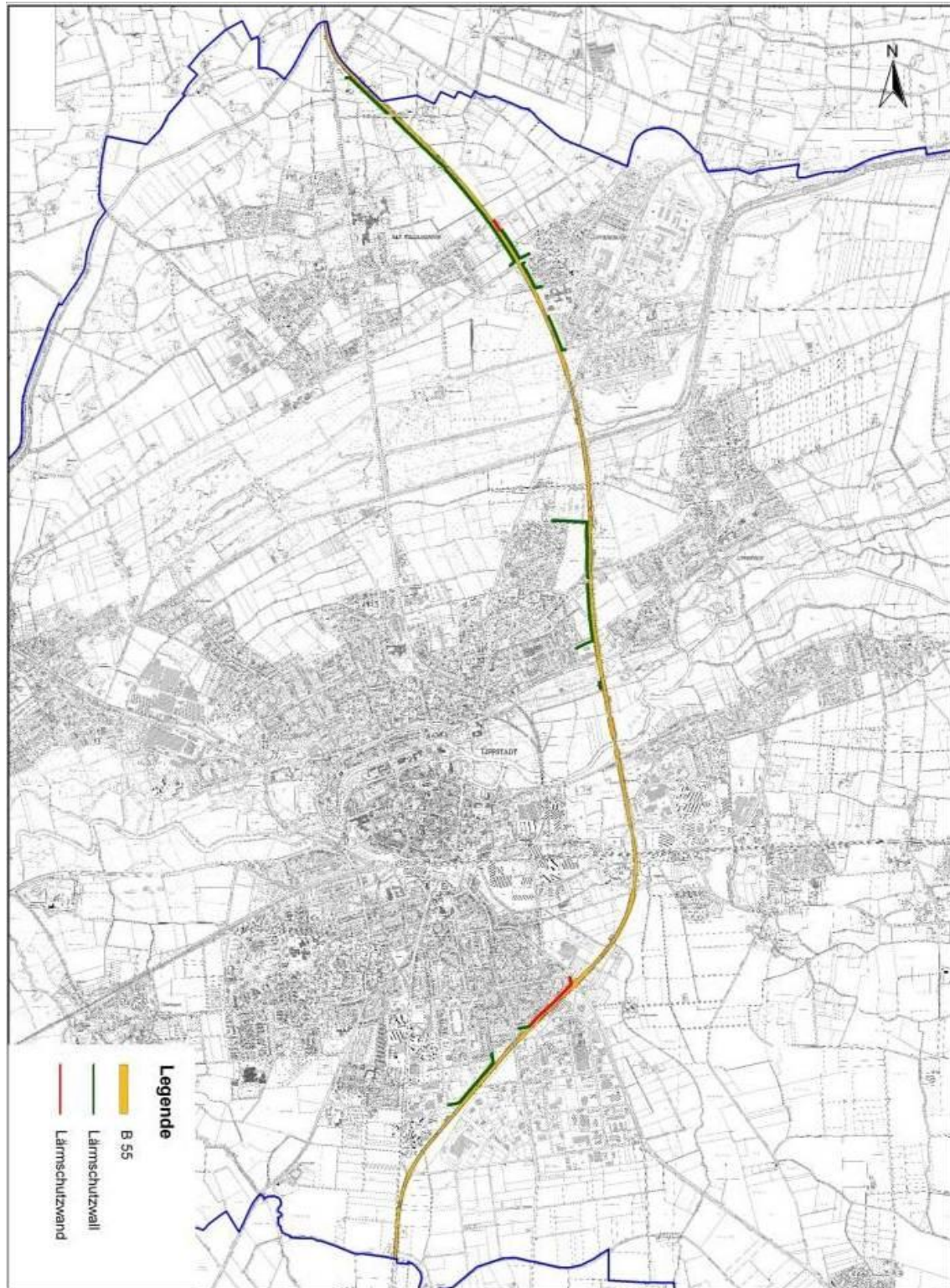


Legende:



Anlage 2

Bereits vorhandene, nicht im Lärmberechnungsmodell des LANUV berücksichtigte Lärmschirme an der B 55.

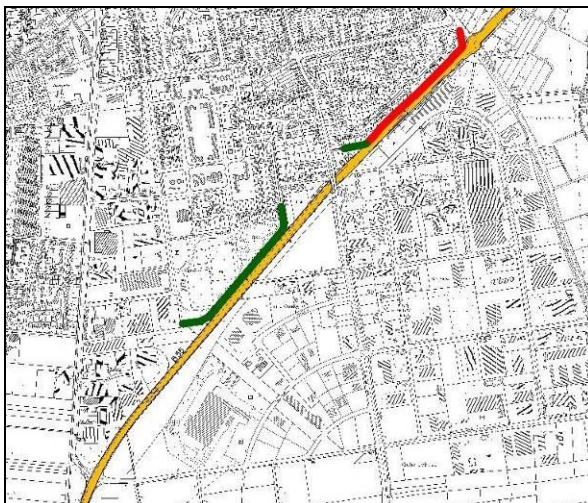


Anlage 3

Detaildarstellung der Ergebnisse des 24-Stundenlärmpegels L_{den} an der B 55 im Abschnitt „Wasserturm bis zur Einmündung Erwitter Straße“: Dort wo die gelbe Linie unterbrochen und Wohnbebauung vorhanden ist, liegen laut Runderlass „Lärmaktionsplanung“ Lärmprobleme vor.

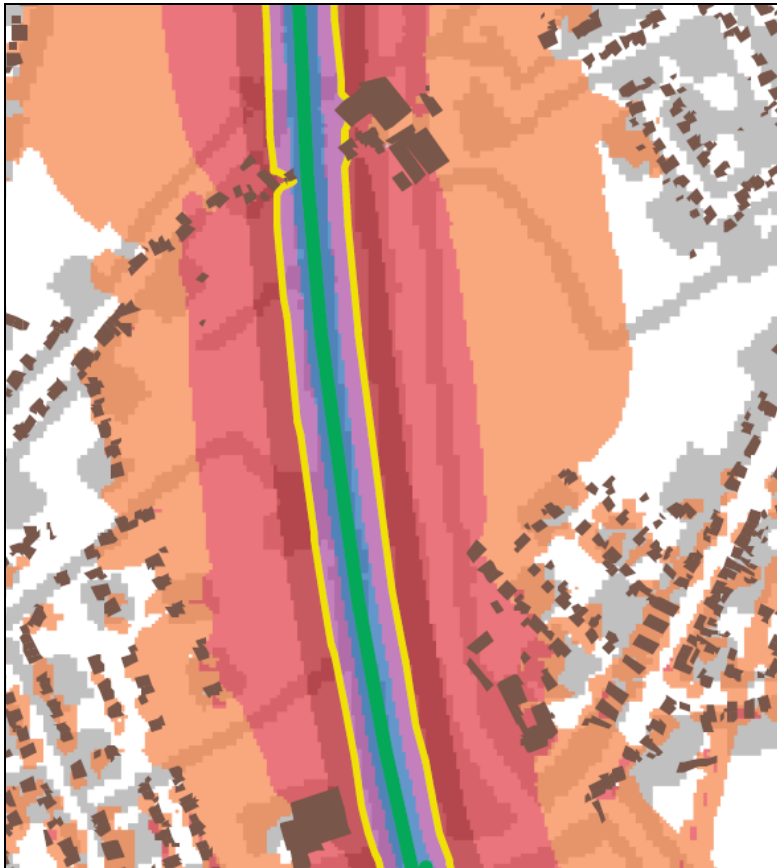


Darstellung der Lärmschutzwände und -wälle, die im oben dargestellten Ausschnitt der Lärmkartierung nicht berücksichtigt wurden.

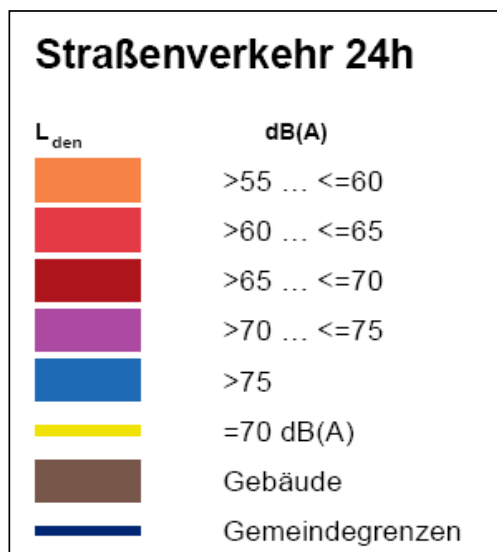


Anlage 4

Detaildarstellung der Lärmsituation im Bereich zwischen Lippe- und Landwehrstraße in Lipperode: Östlich der B 55 ist keine Lärmschutzanlage vorhanden. Der Lärmschutzwall westlich der B 55 wurde bei der Lärmberechnung nicht berücksichtigt.

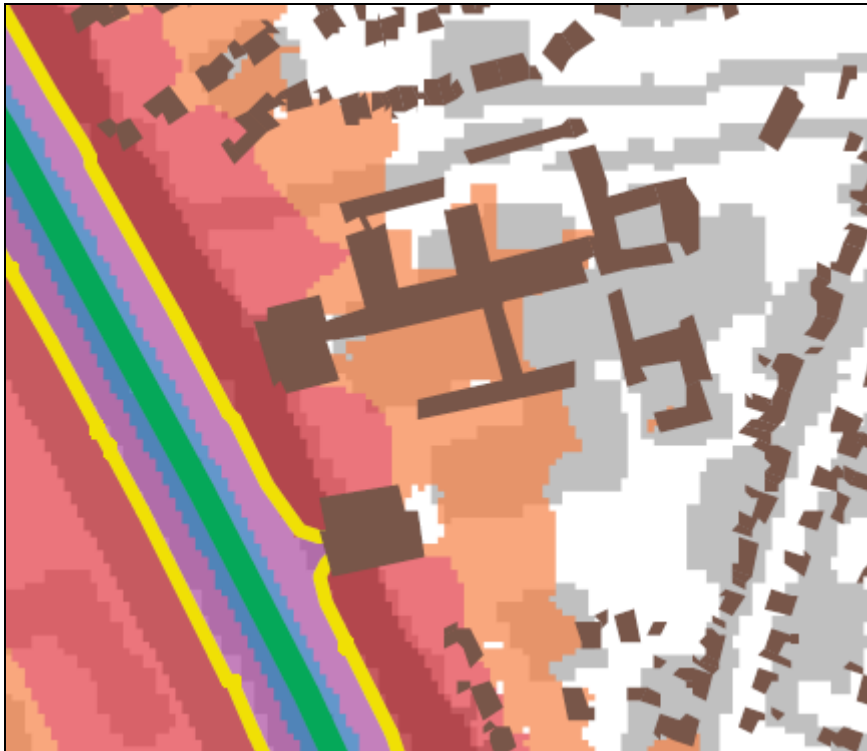


Legende:



Anlage 5

Detaildarstellung der Ergebnisse der Lärmkartierung (24-Stundenpegel L_{den}) im Bereich Marienschule: An der Fassade der Turnhalle ist der Tagesgrenzwert von 70 dB (A) überschritten. Der vorhandene Lärmschutzwall nördlich und südlich des Schulgeländes wurde nicht berücksichtigt.



Legende:

