

## Lärmaktionsplanung (Stufe 4)

nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie  
für die Gemeinde Ascheberg

Bericht Nr. 5521.1/01E - **ENTWURF** -

---

Auftraggeber: **Gemeinde Ascheberg**  
Der Bürgermeister  
59387 Ascheberg

Bearbeiter: Dirk Lammers, B.Eng.  
Jürgen Gesing, Dipl.-Ing.

Datum: 28.01.2024



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

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

Qualitätsmanagementsystem  
nach DIN EN ISO 9001:2015

## 1 Zusammenfassung

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

Im vorliegenden Plan sind die Lärmprobleme und Lärmauswirkungen dargestellt und bewertet, die in Ascheberg durch den Straßenverkehr entstehen. Berücksichtigt wurden hierbei die von der Lärmkartierung des LANUV betrachteten Streckenabschnitte der Bundesautobahn 1 (BAB 1) und der Bundesstraße 58 (B 58) mit den Verkehrsbelastungsdaten der Fortschreibung/Hochrechnung der Ergebnisse der bundesweiten Verkehrszählungen aus dem Jahr 2015 und der temporären Messungen 2016 bis 2019 auf das Jahr 2019.

Als Ergebnis der Lärmkartierung lässt sich feststellen, dass bezogen auf den Tag (0.00 - 24.00 Uhr) insgesamt 35 Menschen bzw. im Nachtzeitraum (22.00 - 6.00 Uhr) 63 Menschen Belastungen oberhalb der Auslösewerte des Runderlasses des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) von  $L_{den} \geq 70$  dB(A) (24 Stunden-Wert) bzw.  $L_{night} \geq 60$  dB(A) ausgesetzt sind. Die davon betroffenen Wohnungen befinden sich punktuell entlang der BAB 1 und der B 58 und dort insbesondere östlich der Autobahn-Anschlussstelle Ascheberg.

Zum Schutz der betroffenen Wohngebäude sind grundsätzlich aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden möglich. Weitere organisatorische Maßnahmen (z. B. Tempolimits, Lkw-Durchfahrverbote etc.) sind im vorliegenden Fall vermutlich schwer umsetzbar und bedürfen unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, ebenso wie aktiver Lärmschutz, zwingend der Zustimmung des Straßenbaulastträgers.

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

Dieser Bericht umfasst einschließlich Anhang insgesamt 29 Seiten.

Ahaus, den 28.01.2024

WENKER & GESING  
Akustik und Immissionsschutz GmbH

**- ENTWURF -**

i. A. Dirk Lammers, B.Eng.  
- Berichtserstellung -

Jürgen Gesing, Dipl.-Ing.  
- Prüfung und Freigabe -

<sup>1)</sup> Die Vervielfältigung dieses Berichts ist nur dem Auftraggeber zum internen Gebrauch und zur Weitergabe in Zusammenhang mit dem Untersuchungsobjekt gestattet.

## Inhalt

1	Zusammenfassung.....	2
2	Situation und Aufgabenstellung.....	5
3	Beschreibung der Gemeinde sowie der kartierten Hauptverkehrsstraßen.....	6
4	Informationen zur Rechtslage .....	9
4.1	Zuständige Behörde.....	9
4.2	Rechtlicher Hintergrund .....	9
4.3	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 .....	11
5	Berechnungsmethodik und -ergebnisse der Lärmkartierung .....	13
5.1	Berechnungsmethodik .....	13
5.2	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten.....	13
5.3	Bewertung der Berechnungsergebnisse.....	15
5.4	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungswürdigen Situationen .....	16
6	Maßnahmenplanung .....	18
6.1	Allgemeine Maßnahmen und Möglichkeiten zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms.....	18
6.2	Bereits umgesetzte Maßnahmen .....	20
6.3	Schutz ruhiger Gebiete .....	21
6.4	Geplante Vorhaben und langfristige Strategien.....	22
6.5	Schätzwerte der Reduzierung betroffener Personen.....	22
7	Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung .....	23
8	Formelle Information .....	24
8.1	Datum des Abschlusses des Aktionsplanes .....	24
8.2	Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörung .....	24
8.3	Bestimmungen zur Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes.....	24
9	Grundlagen und Literatur .....	25
10	Anhang .....	27
10.1	Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr $L_{den} /14/$ .....	28
10.2	Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr $L_{night} /14/$ .....	29

## Tabellen

Tab. 1:	Hauptverkehrsstraßen mit Angabe des jährlichen Verkehrsaufkommens /22/ . 7	
Tab. 2:	Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in Ascheberg .....	13
Tab. 3:	Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Ascheberg .....	13
Tab. 4:	Geschätzte Gesamtzahl der ganztags lärmbelasteten Menschen in Ascheberg.....	14
Tab. 5:	Geschätzte Gesamtzahl der nachts lärmbelasteten Menschen in Ascheberg.....	14
Tab. 6:	Bewertung der Anzahl der Menschen, die Lärm ausgesetzt sind.....	15
Tab. 7:	Zuständigkeiten beim Straßenverkehr in NRW (EW = Einwohner) /14/ .....	20
Tab. 8:	Schätzwerte für die Anzahl der von Umgebungslärm entlasteten Personen ...	22

## Abbildungen

Abb. 1:	Übersichtskarte mit Darstellung der kartierten Hauptverkehrsstraßen in Ascheberg /14/ .....	8
Abb. 2:	Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr $L_{den}$ (day, evening, night) /14/ ..	14
Abb. 3:	Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr $L_{night}$ /14/.....	14
Abb. 4:	Lärmbelasteter Straßenabschnitt der B 58 in der OD Ascheberg - $L_{den}$ /14/..	17
Abb. 5:	Lärmbelasteter Straßenabschnitt der B 58 in der OD Ascheberg - $L_{night}$ /14/..	17
Abb. 6:	Lärminderungspotentiale*) verschiedener Maßnahmen /12/.....	19

## 2 Situation und Aufgabenstellung

Die Gemeinde Ascheberg beabsichtigt die erstmalige Aufstellung eines Lärmaktionsplanes.

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

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

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

Die Lärmkarten der vierten Runde wurden mit den neuen EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren sowie den o. g. Belastungsdaten berechnet. Die Verkehrsmengen wurden entsprechend angepasst, damit die Lärmkarten nicht durch die Corona-Situation verfälscht werden. Durch die neuen Berechnungsverfahren kommt es zu Änderungen in der dargestellten Lärmsituation sowie bei der Anzahl der Betroffenen; ein direkter Vergleich der Ergebnisse von 3. und 4. Runde ist daher nicht möglich.

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

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

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

### 3 Beschreibung der Gemeinde sowie der kartierten Hauptverkehrsstraßen

Die Gemeinde Ascheberg liegt im Süden des Münsterlandes in Nordrhein-Westfalen und ist eine kreisangehörige Gemeinde des Kreises Coesfeld im Regierungsbezirk Münster. Sie verfügt über eine Gesamtfläche von 106,3 km<sup>2</sup> und gliedert sich in die Ortsteile Ascheberg, Herbern und Davensberg. Die Gesamtbevölkerung liegt bei etwa 15.800 Einwohnern /15/.

Ascheberg ist durch die Bundesautobahn 1 (BAB 1), deren Auffahrt Ascheberg unmittelbar östlich des Ortsteils Ascheberg liegt, an das Fernstraßennetz angebunden. Die Bundesstraße 58 (B 58) führt im Norden durch Ascheberg hindurch und dient als Zubringer zur Autobahn. Darüber hinaus existiert in den Ortsteilen Ascheberg und Davensberg eine Zusanbindung an die Bahnstrecke Lünen – Münster, der Deutschen Bahn AG.

Die "Hauptverkehrsstraßen" im Sinne des im BImSchG /1/ verankerten Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr sind demnach Straßenabschnitte der BAB 1 und der B 58 /14, 21/. Umgerechnet entspricht diese Grenze einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) von etwa 8.200 Kfz/24h. Straßen mit einer DTV < 8.200 Kfz/24 h sind daher nicht Bestandteil der Lärmkartierung und somit auch vom Lärmaktionsplan ausgenommen.

Aus vorgenannten Gründen wurden beispielsweise nachfolgende Straßen mit den angegebenen DTV nicht kartiert:

- |  |               |
|--|---------------|
| • OT Herbern, Werner Straße (B 54)                   | 6.457 Kfz/24h |
| • OT Herbern, Bernhardstraße (B 54)                  | 5.767 Kfz/24h |
| • OT Herbern, Münsterstraße (B 54)                   | 2.169 Kfz/24h |
| • OT Ascheberg, Lüdinghauser Straße (B 58)           | 7.143 Kfz/24h |
| • OT Ascheberg, Davensberger Straße (L 844)          | 5.403 Kfz/24h |
| • OT Ascheberg, Biete und Steinfurter Straße (L 844) | 3.129 Kfz/24h |
| • OT Davensberg (L 844)                              | 2.752 Kfz/24h |

Die Bedarfsumleitung (U 28) der BAB 1 von der Anschlussstelle (AS) Ascheberg bis zur AS Hamm-Bockum/Werne, die über die B 58, die L 844 und die B 54 und damit auch durch den Ortsteil Herbern führt, ist aufgrund dieser nur temporär auftretenden Belastung ebenfalls nicht Gegenstand der Kartierung.

Kreis- und Gemeindestraßen sind definitionsgemäß ebenfalls von der Lärmkartierungspflicht des LANUV ausgenommen /14/.

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

Tab. 1: Hauptverkehrsstraßen mit Angabe des jährlichen Verkehrsaufkommens /22/

Hauptverkehrsstraßen	jährliches Verkehrsaufkommen [Kfz/a]	Verlauf und Lage
BAB 1	24,3 Mio.	Nord - Süd (zwischen nördl. Gemeindegrenze u. AS Ascheberg)
	21,1 Mio.	Nord - Süd (zwischen AS Ascheberg u. südl. Gemeindegrenze)
B 58	3,9 Mio.	West - Ost (von Knotenpunkt L 844 bis BAB 1, AS Ascheberg)
	4,6 Mio.	West - Ost (von BAB 1, AS Ascheberg bis östl. Gemeindegrenze)

Die Eisenbahntrasse Lünen - Münster (Bahnstrecke 2000) mit rund 23.000 Bewegungen pro Jahr liegt unter der Grenze von 30.000 Bewegungen pro Jahr, die als sogenannte Haupteisenbahnstrecken definiert sind. Somit ist im vorliegenden Fall die o. g. Bahnstrecke auch nicht vom LANUV kartiert worden und bleibt insofern in der Lärmaktionsplanung unberücksichtigt.

Gemäß § 47e BImSchG /1/ wird die Lärmkartierung sowie die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) durchgeführt. Ferner sind die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden in Ballungsräumen für die Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes mit weniger als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr zuständig. Nach § 47e BImSchG /1/ wirkt das EBA an diesen Lärmaktionsplänen mit. Die Ergebnisse der vom EBA im Jahr 2022 durchgeführten Lärmkartierung wurden im Internet unter <http://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de> veröffentlicht und können dort abgerufen/eingesehen werden /15/.

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

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

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

Das gesamte Gemeindegebiet mit den für die Lärmaktionsplanung der vierten Stufe relevanten Straßenabschnitten (grüne Markierung) ist in Abbildung 1 auf der folgenden Seite dargestellt.

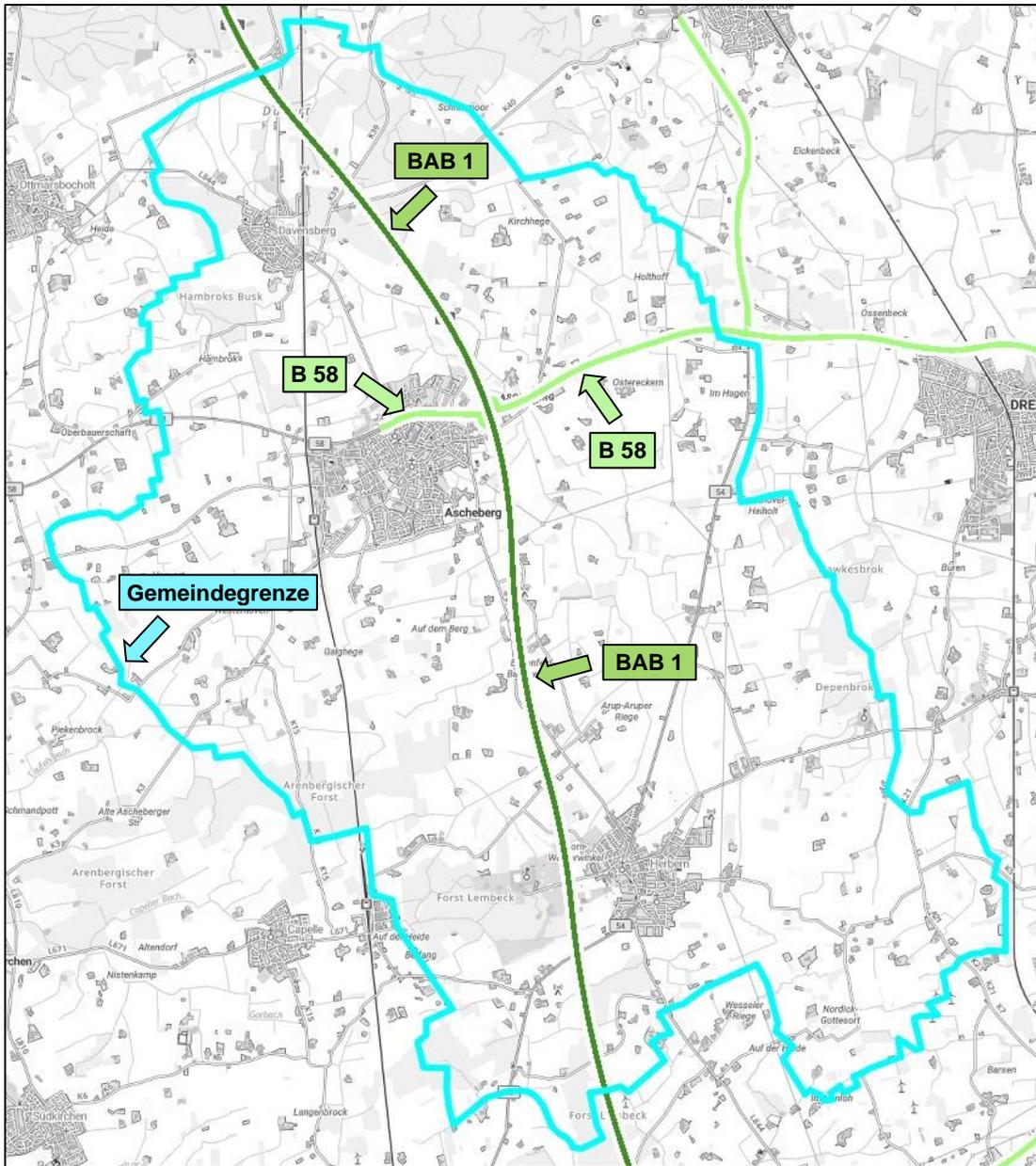


Abb. 1: Übersichtskarte mit Darstellung der kartierten Hauptverkehrsstraßen in Ascheberg /14/

## 4 Informationen zur Rechtslage

### 4.1 Zuständige Behörde

In Nordrhein-Westfalen sind die Städte und Gemeinden für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung zuständig. Die Lärmberechnung wird dabei für Gebiete, die nicht zu Ballungsräumen (> 100.000 Einwohner mit > 1.000 Einwohner/km<sup>2</sup>) zählen, durch das LANUV durchgeführt und die Ergebnisse im Internet zur Verfügung gestellt.

Zuständig für die Fortschreibung der Lärmaktionsplanung (4. Stufe) ist die Gemeinde Ascheberg:

- Gemeinde Ascheberg  
Dieningstraße 7  
59387 Ascheberg
- Telefon: 02593 609-0
- E-Mail: [gemeinde@ascheberg.de](mailto:gemeinde@ascheberg.de)
- Homepage: [www.ascheberg.de](http://www.ascheberg.de)

### 4.2 Rechtlicher Hintergrund

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Grundlagen zur Aufstellung der Lärmaktionspläne sind dagegen die Regelungen der §§ 47a-f des BImSchG. Im Gegensatz zu den vorgenannten lärmtechnischen Berechnungen nach den RLS-19 erfolgten die Berechnungen der dritten Stufe der Lärmkartierung (2017) nach der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) /18/, welche an die Anforderungen der Anhänge I und II der Richtlinie 2002/49/EG angepasst ist. In der vierten Runde (2022) erfolgten die Berechnungen nun nach der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) /20/. Ein direkter Vergleich der nach VBUS bzw. BUB und RLS-19 berechneten Beurteilungspegel ist *nicht* möglich. Eine Bewertung der Ergebnisse der strategischen Lärmkarten hinsichtlich des Lärmaktionsplanes kann daher nur von den jeweiligen Städten und Gemeinden vorgenommen werden.

#### 4.3 Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5

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

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

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

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

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

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

ENTWURF

## 5 Berechnungsmethodik und -ergebnisse der Lärmkartierung

### 5.1 Berechnungsmethodik

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

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

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

Bei der Erstellung der Lärmkarten der vierten Stufe kam die "Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen - Straßen, Schienenweg, Industrie und Gewerbe" (BUB) /20/ zum Einsatz. Die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Menschen in Wohnungen, die innerhalb der jeweiligen Isophonen-Bänder liegen, wird ab der vierten Runde nach der "Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (BEB) /21/ ermittelt.

### 5.2 Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

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

Tab. 2: Gesamtfläche der lärmbeeinträchtigten Gebiete in Ascheberg

$L_{den}$	$\geq 55$ dB(A)	$\geq 65$ dB(A)	$\geq 75$ dB(A)
Größe/km <sup>2</sup>	36,22	10,04	2,06

Tab. 3: Geschätzte Gesamtzahl der lärmbeeinträchtigten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in Ascheberg

$L_{den}$	$\geq 55$ dB(A)	$\geq 65$ dB(A)	$\geq 75$ dB(A)
N Wohnungen	1.393	87	1
N Schulgebäude <sup>*)</sup>	6	0	0
N Krankenhausgebäude <sup>**)</sup>	0	0	0

<sup>\*)</sup> einschließlich Kindergärten bzw. -tagesstätten u. ä.

<sup>\*\*)</sup> einschließlich Pflegeeinrichtungen, Altenheime, Behindertenwohnheime etc.

Tab. 4: Geschätzte Gesamtzahl der ganztags lärmbelasteten Menschen in Ascheberg

$L_{den}$	$\geq 55... \leq 59$ dB(A)	$\geq 60... \leq 64$ dB(A)	$\geq 65... \leq 69$ dB(A)	$\geq 70... \leq 74$ dB(A)	$\geq 75$ dB(A)
N	2.155	588	151	32	3

Tab. 5: Geschätzte Gesamtzahl der nachts lärmbelasteten Menschen in Ascheberg

$L_{night}$	$\geq 50... \leq 54$ dB(A)	$\geq 55... \leq 59$ dB(A)	$\geq 60... \leq 64$ dB(A)	$\geq 65... \leq 69$ dB(A)	$\geq 70$ dB(A)
N	1.153	268	60	3	0

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

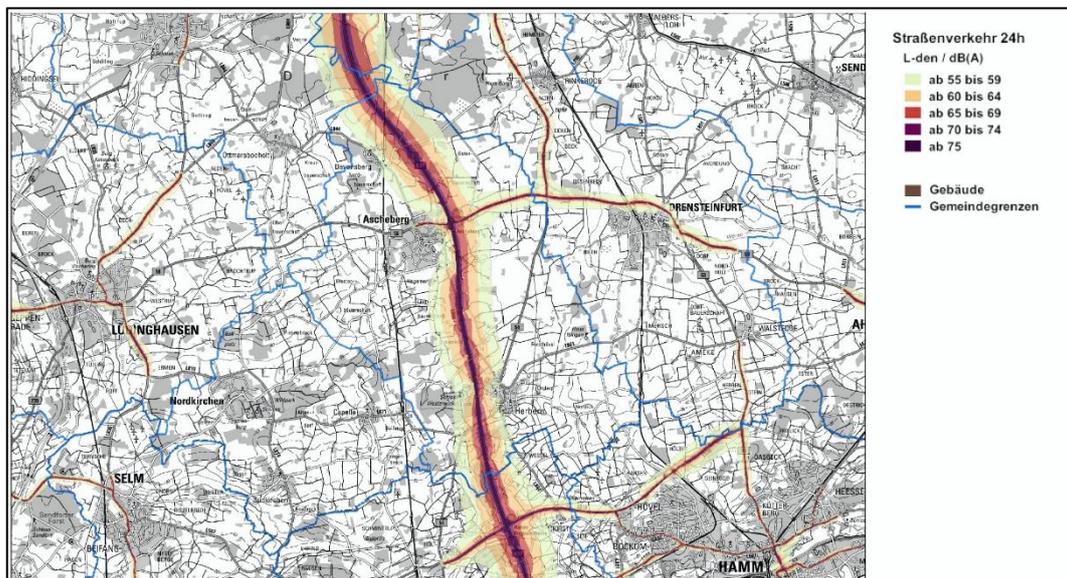


Abb. 2: Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr  $L_{den}$  (day, evening, night) /14/

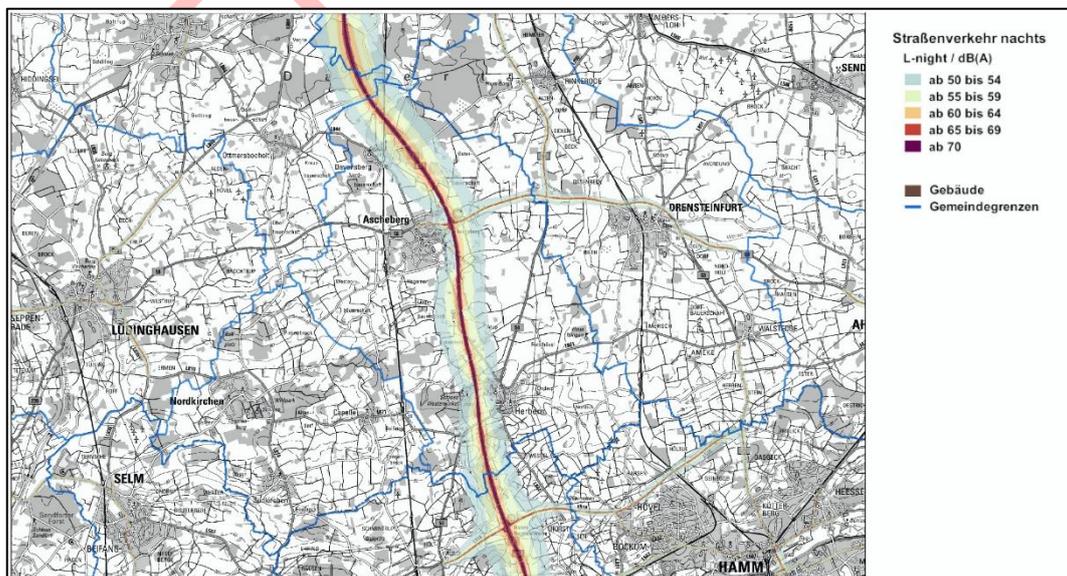


Abb. 3: Lärmkarte des LANUV zum Straßenverkehr  $L_{night}$  /14/

### 5.3 Bewertung der Berechnungsergebnisse

Die Ermittlung der Belastetenzahlen für den Straßenverkehrslärm findet unter Berücksichtigung der "Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen" (BUB) statt /20/ (vormals: VBEB /19/). Die Betroffenzahlen werden dabei mit einem Berechnungsmodell ermittelt, das die Einwohnerdichte berücksichtigt und die Einwohner gleichmäßig auf die berechneten Fassadenpegel der Gebäude im Gemeindegebiet verteilt.

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

a) Anzahl an Menschen, die <u>ganztägig</u> sehr hohen Belastungen ( $\geq 70$ dB(A)) ausgesetzt sind:	35
b) Anzahl an Menschen, die <u>in der Nacht</u> sehr hohen Belastungen ( $\geq 60$ dB(A)) ausgesetzt sind:	63
c) Anzahl an Menschen, die <u>ganztägig</u> hohen Belastungen ( $\geq 65 - 69$ dB(A)) ausgesetzt sind:	151
d) Anzahl an Menschen, die <u>in der Nacht</u> hohen Belastungen ( $\geq 55 - 59$ dB(A)) ausgesetzt sind:	268
e) Anzahl an Menschen, die <u>ganztägig</u> Belastungen/Belästigungen ( $55 - 64$ dB(A)) ausgesetzt sind:	2.743
f) Anzahl an Menschen, die <u>in der Nacht</u> Belastungen/Belästigungen ( $50 - 54$ dB(A)) ausgesetzt sind:	1.153

<sup>1)</sup> ganztägig: 24 h ( $L_{den}$ )

Das heißt:

2.929 Menschen sind ganztägig Pegeln von  $\geq 55$  dB(A) ausgesetzt, die zu erheblichen Belästigungen führen können.

186 Menschen sind ganztägig Pegeln von  $\geq 65$  dB(A) ausgesetzt, die zu gesundheitlichen Auswirkungen führen können.

1.484 Menschen sind nachts Pegeln von  $\geq 50$  dB(A) ausgesetzt, die zur Beeinträchtigung des Nachtschlafes führen können.

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

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

- schätzungsweise 416 Personen leiden unter starken Belästigungen
- schätzungsweise 83 Personen leiden unter starken Schlafstörungen
- schätzungsweise eine Person leidet unter ischämischen Herzkrankheiten

Die Ermittlung erfolgt nach /17/ entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie /2/ auf der Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen getrennt für jede Lärmquellenart. Diese Beziehungen basieren auf epidemiologischen Studien, die

die WHO im Rahmen der "Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region" veröffentlichte /11/.

Den Ergebnissen der Lärmkartierung kann entnommen werden, dass insgesamt allerdings vergleichsweise wenige Menschen in Ascheberg von Werten oberhalb der Auslösewerte von  $L_{den} \geq 70$  dB(A) (ca. 0,2 % der Einwohner) bzw.  $L_{night} \geq 60$  dB(A) (ca. 0,4 % der Einwohner) betroffen sind.

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

#### **5.4 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungswürdigen Situationen**

Im Gemeindegebiet Aschebergs gibt es vergleichsweise wenig belastete Menschen, die von hohen und sehr hohen Umgebungslärmbelastungen im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie /2/ betroffen sind ( $\leq 2$  % der Bevölkerung).

Die wenigen Gebiete, die von Pegeln oberhalb der Auslösewerte von  $L_{den} \geq 70$  dB(A) und  $L_{night} \geq 60$  dB(A) betroffen sind, befinden sich entlang der BAB 1 und im Nahbereich der Bundesstraße 58 (B 58). Die von diesen Pegeln betroffenen schutzbedürftigen Nutzungen liegen allesamt im Außenbereich des Gemeindegebietes. Die höchsten Anteile lärmbelasteter Menschen sind inner- und außerorts entlang der B 58, die als Zubringer zur Autobahn-Anschlussstelle Ascheberg dient sowie punktuell entlang der BAB 1 zu verzeichnen.

Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der BAB 1, der sich u. a. über das gesamte Gemeindegebiet Aschebergs erstreckt, also zwischen den Anschlussstellen Münster-Hiltrup und Hamm-Bockum/Werne, durch den Straßenbaulastträger (hier: Autobahn GmbH) für alle betroffenen Anlieger geprüft wird, ob für diese wesentliche Änderung des Verkehrsweges gemäß der 16. BImSchV /5/ dem Grunde nach Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände und -wälle) an den o. g. Verkehrswege existieren teilweise entlang der BAB 1 insbesondere im Bereich der Ortslage Ascheberg sowie in Teilen an der B 58 zum Schutz der Bebauung südlich der Bundesstraße (u. a. Wohngebiet Humbrink / Drubbel).

Weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen entlang der o. g. Verkehrswege sind nicht vorhanden. Durch die Verlängerung der o. g. Lärmschutzwand in westliche Richtung wäre beispielsweise eine Lärmreduzierung im Bereich des Wohngebietes Bispingheide möglich. Im Außenbereich ist eine Reduzierung des Straßenverkehrslärms auf die betroffene

Wohnbebauung ebenfalls grundsätzlich möglich jedoch vermutlich nur schwer umsetzbar, da die Bundesstraße hier überwiegend auch zur verkehrlichen Erschließung der betroffenen Grundstücke dient. Weitere organisatorische Maßnahmen (z. B. zusätzliche Tempolimits, Lkw-Durchfahrverbote etc.) sind im vorliegenden Fall vermutlich schwer umsetzbar und bedürfen, unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, ebenso wie aktiver Lärmschutz, zwingend der Zustimmung des Straßenbaulasträgers.

Die Beeinträchtigungen sind hauptsächlich auf die geringen Abstände zwischen der Bebauung und der Autobahn sowie der Bundesstraße zurückzuführen.

Ausschnitte solch einer Situation entlang der B 58 in der Ortsdurchfahrt Aschebergs sind in den nachfolgenden Abbildungen beispielhaft dargestellt.

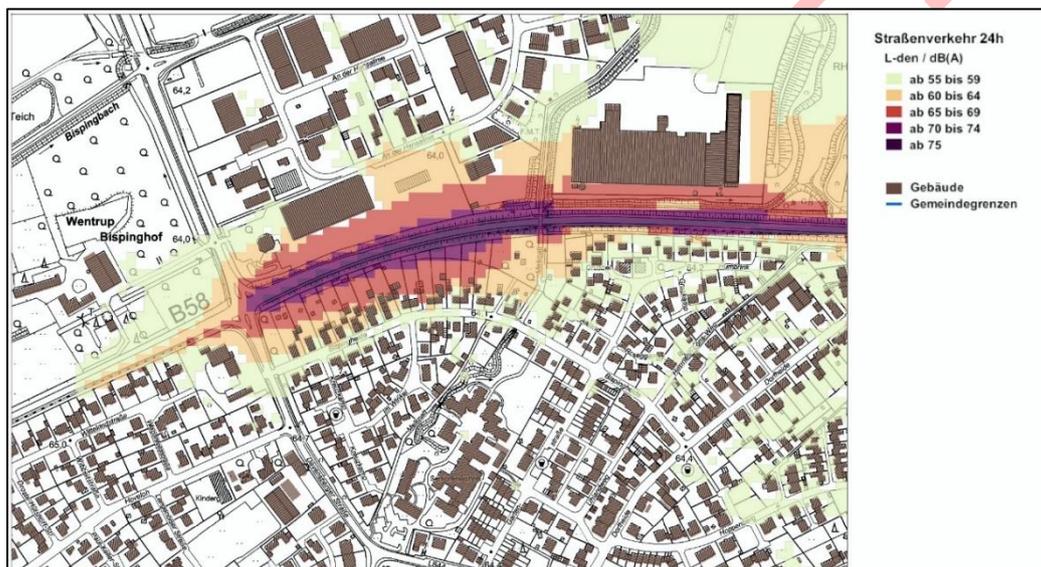


Abb. 4: Lärmbelasteter Straßenabschnitt der B 58 in der OD Ascheberg -  $L_{den}/14/$



Abb. 5: Lärmbelasteter Straßenabschnitt der B 58 in der OD Ascheberg -  $L_{night}/14/$

## 6 Maßnahmenplanung

### 6.1 Allgemeine Maßnahmen und Möglichkeiten zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms

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

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

#### Vermeidung

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

#### Verminderung

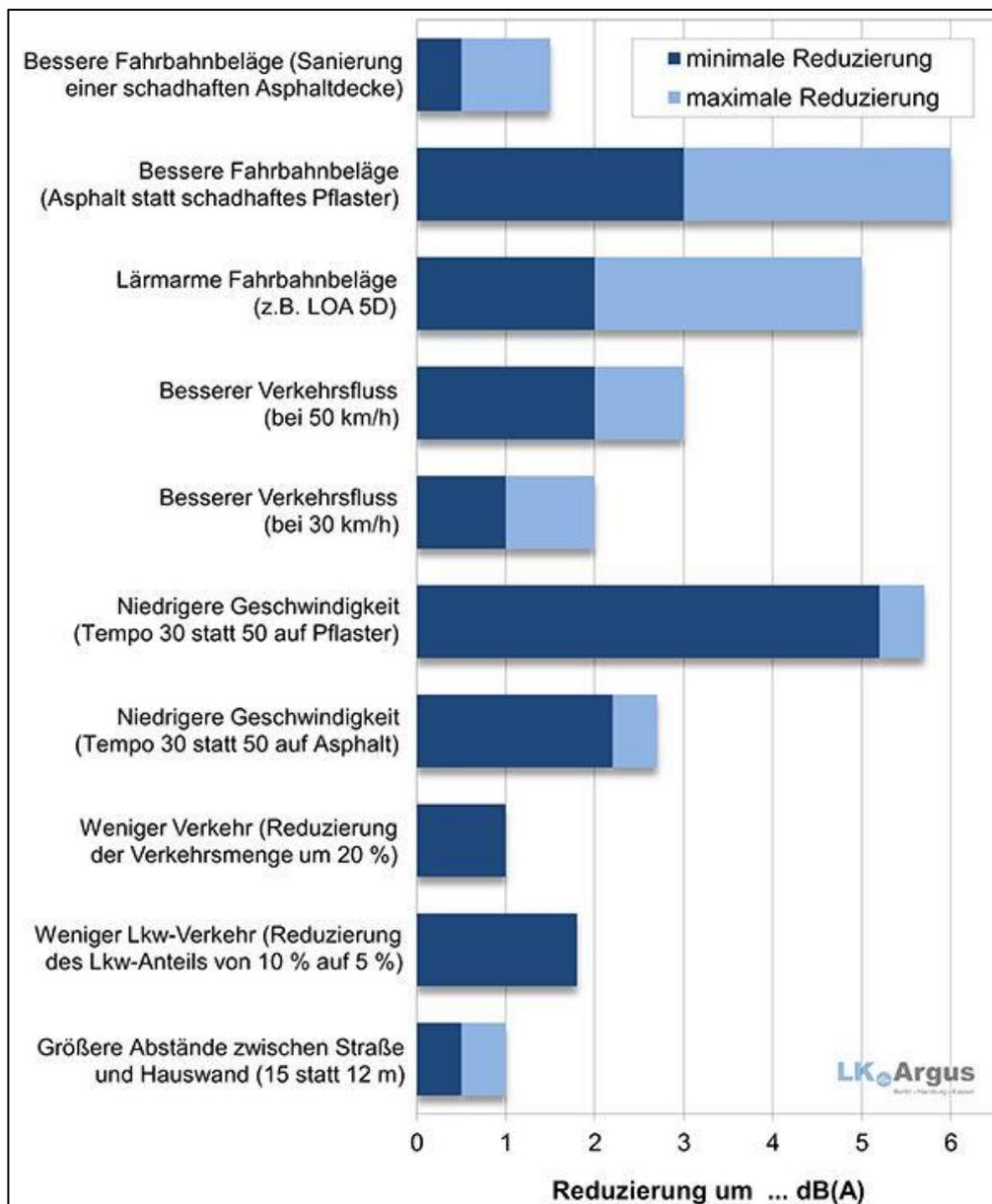
- Sanierung schadhafter Fahrbahnoberflächen oder Ersatz mit leiseren Fahrbahnbelägen
- Absenkung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf z. B. 30 km/h (ganztags/nachts)
- Verstetigung des Verkehrsflusses ("grüne Welle") durch Koordination der Lichtsignalanlagen bei Tempo 30 oder 50, Kreisverkehre
- Parkraummanagement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

#### Verlagerung

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

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

In Abbildung 6 sind mögliche Minderungspotentiale verschiedener Maßnahmen aufgeführt:



<sup>1)</sup> das Lärminderungspotential bei einer niedrigeren Geschwindigkeit (Tempo 30 statt 50 auf Pflaster) beträgt in Anlehnung an die Berechnungsgrundlagen der RLS-19 /8/ lediglich ca. 3 dB(A)

Abb. 6: Lärminderungspotentiale<sup>1)</sup> verschiedener Maßnahmen /12/

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

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

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

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

Da bei der Lärmaktionsplanung im vorliegenden Fall ausschließlich Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b BImSchG /1/ mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr untersucht wurden, ist bei den betrachteten Straßen - BAB 1 und B 58 - ausschließlich Straßen.NRW als Straßenbaubehörde zuständig.

## 6.2 Bereits umgesetzte Maßnahmen

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

Nach Angaben der Gemeindeverwaltung /15/ wurden in der Vergangenheit folgende Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV, Rad- und Fußverkehrs umgesetzt:

- Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes 2021
- Vergabe des "Deutschland-Ticket" an ausgewählte Schüler
- Einrichtung von Fahrradschutzstreifen
- Bau von inner- und überörtlichen Radwegen

Im Bereich Straßenbau oder bei der Aufstellung oder Änderung von Bebauungsplänen werden selbstverständlich erforderlichenfalls Lärmschutzmaßnahmen (aktiver bzw. passive Maßnahmen, immissionsschützende Grundrissgestaltung etc.) vorgesehen.

Hierbei sind zuletzt die Bebauungspläne Nr. A 73 "Bahnhofsgärten" sowie Nr. A 74 "Breilbusch" zu nennen.

### 6.3 Schutz ruhiger Gebiete

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

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

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

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

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

Das Gemeindegebiet Aschebergs ist überwiegend ländlich geprägt. Daher finden die Menschen in Ascheberg außerhalb der bebauten Ortsteile auf weitläufigen Wanderwegen, insbesondere in den Naturschutzgebieten Davert, Hambroks Busch, Ichterloh /16/ und in den Wäldern um Schloss Westerwinkel sowie zwischen Feldern und Wiesen ausreichend Ruhe und Erholung. Allein die großräumige Ruhezone im Naturschutzgebiet Davert nordöstlich der Ortslage Davensberg wird durch die stark befahrene BAB 1 durchschnitten.

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

#### 6.4 Geplante Vorhaben und langfristige Strategien

Nach Aussage der Gemeinde sind verschiedene Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV, Rad- und Fußverkehrs aus den Empfehlungen des Mobilitätskonzeptes 2021 zur Umsetzung vorgesehen, die zu einer Lärmreduzierung beitragen können.

Dabei handelt es sich auszugsweise um folgende Maßnahmen:

- Barrierefreie Gestaltung von Haltestellen,
- Ausweitung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere in den Randzeiten
- Maßnahmenempfehlungen des Radverkehrskonzeptes des Kreises Coesfeld
- Ausbau geeigneter Radverkehrsinfrastruktur
- Ausbau von Fahrradabstellanlagen
- Förderung der Elektromobilität im Radverkehr
- Ausbau und Anbindung von Velorouten
- Optimierung des kommunalen Fußwegenetzes,
- Verbesserung der Querungssituationen für Fußgänger

Darüber hinaus wird der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke Münster-Ascheberg-Dortmund weiterhin anvisiert.

#### 6.5 Schätzwerte der Reduzierung betroffener Personen

Sofern die in Kapitel 6.4 aufgeführten Maßnahmen tatsächlich in Zukunft umgesetzt werden sollten, gehen wir davon aus, dass in den Bereichen Aschebergs mit hohen Belastungen ( $L_{den} \geq 65 - 69 \text{ dB(A)}$  bzw.  $L_{night} \geq 55 - 59 \text{ dB(A)}$ ) möglicherweise für geschätzt 10 % der Betroffenen gewisse Pegelreduzierungen zu erzielen sind. Diese fließen dann jeweils automatisch in die nächstniedrigere Pegelklasse. Auf die Bereiche mit sehr hohen Belastungen haben diese Maßnahmen vermutlich keinen signifikanten Minderungseffekt.

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

	Veränderung
a) Anzahl an Menschen, die ganztägig sehr hohen Belastungen ( $\geq 70 \text{ dB(A)}$ ) ausgesetzt sind:	+/- 0
b) Anzahl an Menschen, die in der Nacht sehr hohen Belastungen ( $\geq 60 \text{ dB(A)}$ ) ausgesetzt sind:	+/- 0
c) Anzahl an Menschen, die ganztägig hohen Belastungen ( $\geq 65 - 69 \text{ dB(A)}$ ) ausgesetzt sind:	- 15
d) Anzahl an Menschen, die in der Nacht hohen Belastungen ( $\geq 55 - 59 \text{ dB(A)}$ ) ausgesetzt sind:	- 27
e) Anzahl an Menschen, die ganztägig Belastungen/Belästigungen ( $55 - 64 \text{ dB(A)}$ ) ausgesetzt sind:	+ 15
f) Anzahl an Menschen, die in der Nacht Belastungen/Belästigungen ( $45 - 54 \text{ dB(A)}$ ) ausgesetzt sind:	+ 27

## 7 Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Folgenden werden ggf. eingegangene Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung aufgeführt und aufgezeigt, ob bzw. welche Konsequenzen sich daraus für den Lärmaktionsplan ergeben.

*ENTWURF*

## **8 Formelle Information**

### **8.1 Datum des Abschlusses des Aktionsplanes**

Die Lärmaktionsplanung soll nach aktueller Planung am 15.02.2024 in der Sitzung des Bau- und Planungsausschusses der Gemeinde Ascheberg vorgestellt werden. Dem Ausschuss wird in der Sitzung mitgeteilt, dass die Lärmaktionsplanung der vierten Runde nach einer Öffentlichkeitsbeteiligung abgeschlossen werden kann.

Nach Einarbeitung eventueller Anregungen und Einwendungen werden die Daten spätestens am 18.07.2024 an das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW (LANUV) übergeben.

### **8.2 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörung**

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes wurde im Amtsblatt der Gemeinde Ascheberg vom dd.mm.jjjj angekündigt und vom dd.mm.jjjj bis zum dd.mm.jjjj öffentlich im Rathaus ausgelegt. Darüber hinaus wurde im Internet sowie in der Tageszeitung über die Auslegung des Berichtsentwurfs informiert.

Die daraufhin eingegangenen Anregungen der Öffentlichkeit sowie der Träger öffentlicher Belange wurden abgewogen (siehe Kapitel 7) und fanden Eingang in die Endfassung des Lärmaktionsplanes.

### **8.3 Bestimmungen zur Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes**

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

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

## 9 Grundlagen und Literatur

- /1/ BImSchG Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 11 Absatz 3 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 202) geändert worden ist
- /2/ 2002/49/EG Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 (EU-Umgebungslärmrichtlinie)
- /3/ 2015/996 Richtlinie (EU) 2015/996 der Kommission zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Mai 2015 sowie der Berichtigung (Amtsblatt der Europäischen Union L 168 vom 1. Juli 2015)
- /4/ 96/61/EG Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- /5/ 16. BImSchV Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist
- /6/ 24. BImSchV Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung vom 4. Februar 1997 (BGBl. I S. 172; 1253), die durch Artikel 3 der Verordnung vom 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329) geändert worden ist
- /7/ 34. BImSchV Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) vom 6. März 2006 (BGBl. I S. 516), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Mai 2021 (BGBl. I S. 1251) geändert worden ist
- /8/ RLS-19  
Ausgabe 2019 Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen  
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
- /9/ VLärmSchR-97  
Ausgabe 1997 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes

- /10/ DIN 18005 Beiblatt 1 Schallschutz im Städtebau - Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung  
Juli 2023
- /11/ WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Umweltbundesamt, Berlin, Juli 2019
- /12/ Handbuch: Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung - Silent City, Umweltbundesamt, Berlin, 2008 (aktualisiert: 2018)
- /13/ Lärmaktionsplanung - Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) Nordrhein-Westfalen vom 7. Februar 2008
- /14/ Informationen zur Lärmaktionsplanung und Kartierung des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) Nordrhein-Westfalen bzw. des Umweltbundesamtes: [www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de](http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de) bzw. [www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermkarten](http://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermkarten)
- /15/ Informationen der Gemeinde Ascheberg zu vorhandenen und geplanten Maßnahmen zur Lärminderung sowie allgemeine Informationen zur Gemeinde: [www.ascheberg.de](http://www.ascheberg.de)
- /16/ Kartenanwendung des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) für die Darstellung der Schutzgebiete in Deutschland: [www.bfn.de](http://www.bfn.de)
- /17/ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 3. Aktualisierung, 19. September 2022
- /18/ Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) vom 22. Mai 2006
- /19/ Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 9. Februar 2007
- /20/ Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB) vom 7. September 2021 (Banz AT 05.10.2021 B4, Ber. 02.12.2021 B6)
- /21/ Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) vom 28. Dezember 2018 (Banz AT 28.12.2018 B7, S. 1) zuletzt geändert am 7. September 2021 (Banz AT 05.10.2021 B4)
- /22/ Online-Auskunft der Straßeninformationsbank Nordrhein-Westfalen (NWSIB) des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW)

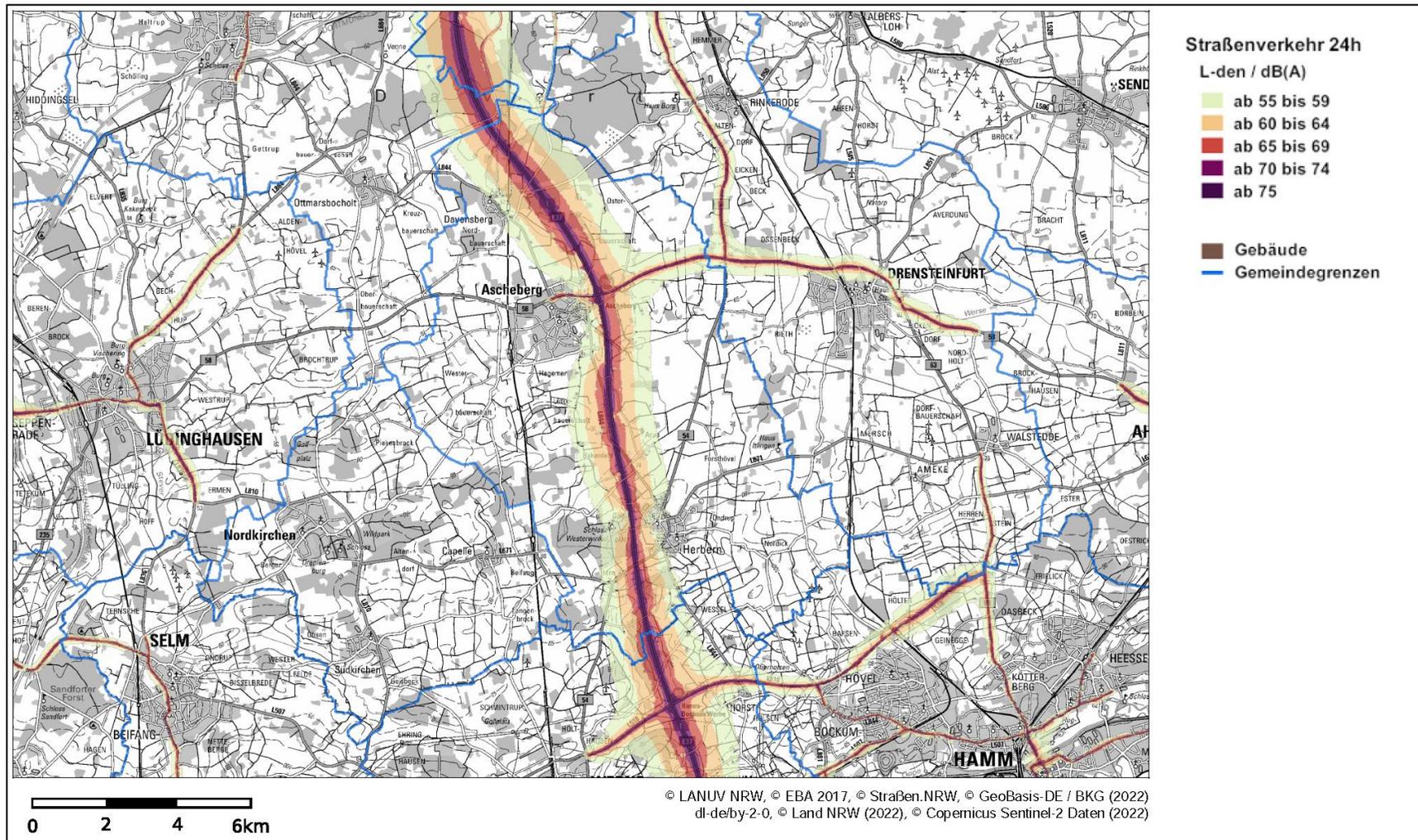
## 10 Anhang

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

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

ENTWURF

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



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

