

Umgebungs­lärm in Nordrhein-Westfalen
Lärmaktionsplan 2018
der Stadt Lippstadt



Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2013

Lippstadt, den 07.12.2018

Inhaltsverzeichnis

1.	Gesetzliche Grundlagen und Definitionen	3
2.	Berechnung der Lärmindices, bisheriger Ablauf und Betroffenheit in der zweiten Stufe der Lärmkartierung	3
3.	Ergebnisse der zweiten Stufe der Lärmkartierung für das Stadtgebiet Lippstadt	6
3.1	Hauptverkehrsstraßen	6
3.2	Haupteisenbahnstrecken	7
4.	Schwellenwerte für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen und Vergleich mit maßnahmenrelevanten Lärmindices der VLärmSchR 97	7
5.	Zuständigkeiten für die Lärmaktionsplanung und rechtliche Stellung des Lärmaktionsplanes	9
6.	Beteiligung der Bürger und der politischen Gremien	10
7.	Beteiligung des Landesbetrieb Straßenbau als Straßenbaulastträger für die B 55	10
8.	Maßnahmen der Stadt Lippstadt zur Lärminderung	11
	• Förderung des Radverkehrs in Lippstadt	11
	• Verkehrsentwicklungsplan „Klimafreundliche Mobilität“	12
	• Ausbau der Erwitter Straße, der Lippestraße und der Paderborner Straße	12
	• Tangentenring um die Altstadt	13
	• Lärmschutzwälle und -wände	13
9.	Ruhige Gebiete	13
10.	Finanzielle Informationen	14
11.	Fazit	14
	Abkürzungsverzeichnis	15

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 Umgebungslärminderung zwar ein formales Planverfahren aber **keine neue Rechtsgrundlage für verbindliche Lärminderungsmaßnahmen** schaffen.

2. Berechnung der Lärmindices, bisheriger Ablauf und Betroffenheit in der dritten Stufe der Lärmkartierung

Bei der Umgebungslärmkartierung werden auf Grundlage der aktuellen Ergebnisse der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV), des LKW-Anteils, der zulässigen Geschwindigkeit, der Art des Straßenbelages, der Lage und Geschlossenheit der Randbebauung, dem Vorhandensein von Lärmschutzschirmen sowie den ortsbezogenen Einwohnerdaten die Lärmindices L_{den} und L_{night} berechnet. Dabei ist L_{den} ein Lärmindex für die allgemeine Belästigung ($Level_{day, evening, night}$ = Tag-Abend-Nacht-Lärmindex). Und L_{night} ein Lärmindex für Schlafstörungen ($Level_{night}$ = Nacht-Lärmindex).

Die Kartierung des Umgebungslärms erfolgt gestuft. Im ersten Schritt wurde 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 16.500 Kfz/Tag (in Lippstadt nur die B 55). Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60 Tausend Zügen und Großflughäfen mit mehr als 140 Bewegungen/Tag. Die Ergebnisse der Lärmkartierung der ersten Stufe wurden Anfang April 2008 über das Umgebungslärmportal der Landesregierung NRW (www.umgebungslaerm.nrw.de) für jedermann zugänglich gemacht.

Im zweiten Schritt wurde auch der Lärm kartiert, der von Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 8.250 Kfz/Tag und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 70 Bewegungen/Tag ausgeht. Aufgrund der niedrigeren Schwellenwerte waren davon zusätzlich zur **B 55** auch die Hauptverkehrsstraßen **L 822**, **L 748** und **L 636** sowie die Haupteisenbahnverkehrsstrecke **Dortmund – Kassel** betroffen. Die Ergebnisse der dieser Lärmkartierung wurden Ende 2012 auf dem Umgebungslärmportal veröffentlicht. Allerdings mit Ausnahme der Ergebnisse der Haupteisenbahnstrecken, diese wurden erst Anfang 2014 veröffentlicht.

Bei zukünftigen Kartierungen werden die Schwellenwerte der 2. Stufe nicht weiter gesenkt. Die Lärmkartierung soll (aber muss nicht verpflichtend) alle fünf Jahre wiederholt werden. Das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz (MULNV) hat sich dazu entschieden, die Lärmkartierung in 2017 turnusgemäß zu wiederholen. Da dies ist kein Automatismus ist, irritiert die Entscheidung, denn die Ergebnisse der Lärmkartierungen und vor allen die Lärmminderungswirkung der darauf aufbauenden Lärmaktionspläne sind bescheiden. Den lärmgeplagten Bürgern, bei denen die Veröffentlichung der Lärmkarten Erwartungshaltungen auf Lärminderung wecken, ist kaum zu vermitteln, dass Lärmaktionspläne nur ein formales Planverfahren und keine Rechtsgrundlage für verbindliche Lärmminderungsmaßnahmen sind.

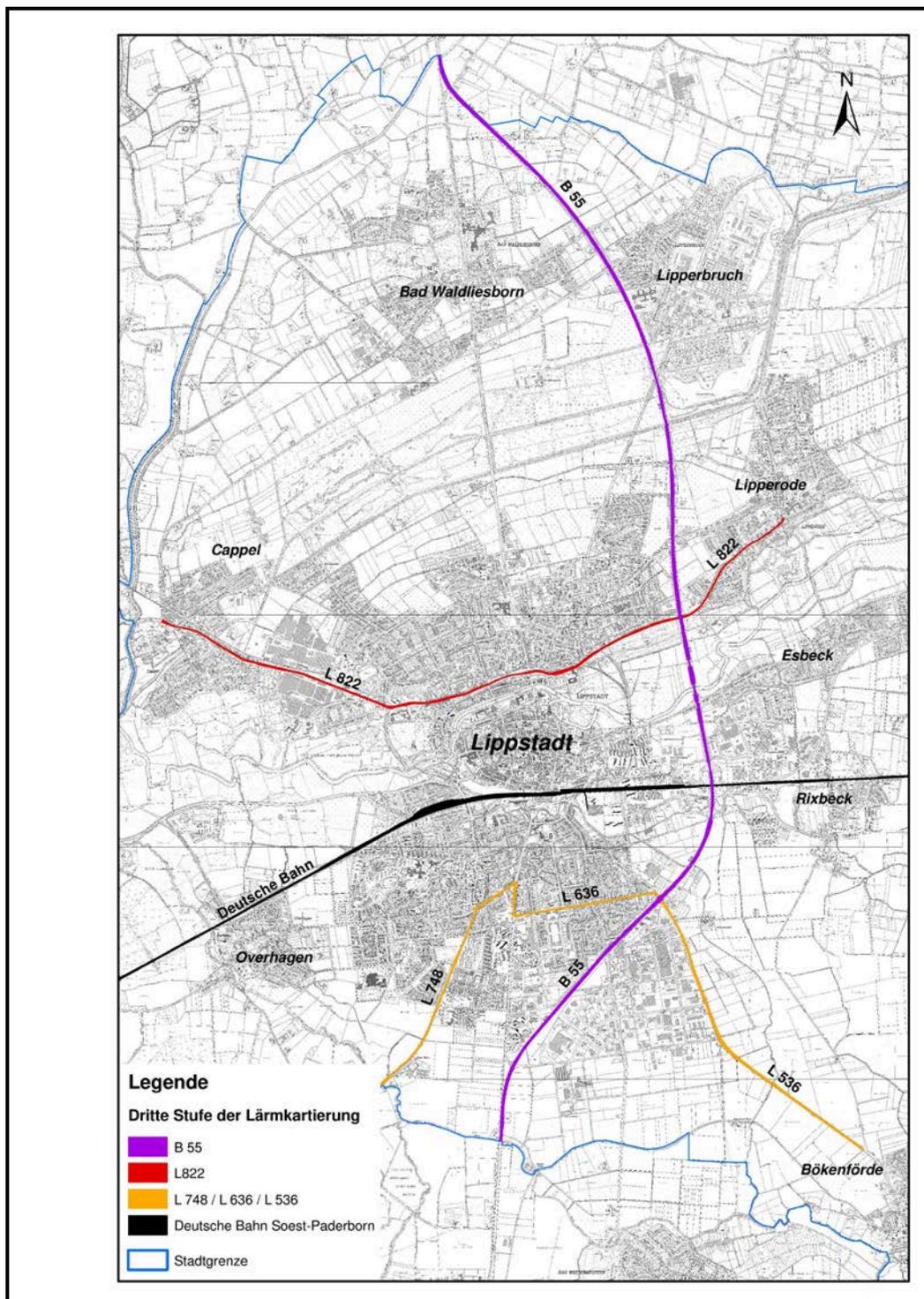
In der **dritten Stufe der Lärmkartierung** wurden in Lippstadt ähnlich wie in der zweiten Stufe aufgrund zur **B 55** auch die Hauptverkehrsstraßen **L 822**, **L 748**, **L 636** und (neu) **L 536** sowie die Haupteisenbahnverkehrsstrecke **Dortmund – Kassel** betroffen. Die L 536 (Bökenförder Str.) ist ein eindrückliches Beispiel für Crux der Lärmkartierung: Diese beginnt am Wasserturm und hört genau dort auf, wo die Betroffenheit der Bürger anfängt, nämlich am Orteingang von Bökenförde, da dort der Schwellenwerte für das erforderliche Verkehrsaufkommen unterschritten wird.

Verkehrsaufkommen der für die Lärmaktionsplanung in der Stadt Lippstadt relevanten Hauptverkehrsstraßen (Belastung mit mehr als 8.250 Kfz/Tag bei der BVZ 2015):

Verkehrsaufkommen (DTV)	Streckenummer/-name
12.300 bis 30.600 Kfz täglich	B 55 Berliner Str. zwischen südlicher und nördlicher Stadtgrenze
8.700 bis 14.300 Kfz täglich	L 822 Beckumer Str./Lipperoder Str./Lippestr zwischen Holzstraße (Cappel) und Sandstraße (Lipperode)
bis 8.800 Kfz täglich	L 748 Stirper Str. zwischen südlicher Stadtgrenze und Overhagener Str.

8.700 bis 10.100 Kfz täglich	L 636 Bökenförder Str./Südstr./Erwitter Str./Overhagener Str. zwischen B 55/Kreuzung Wasserturm u. Stirper Str.
bis 12.600 Kfz täglich	L 536 Bökenförder Str. zwischen Kreuzung B55/ Am Wasserturm und Liebfrauenweg (Bökenförde)

Kartierte Verkehrswege in der dritten Stufe der Lärmkartierung:



3. Ergebnisse der dritten Stufe der Lärmkartierung für das Stadtgebiet Lippstadt

Die Ergebnisse der dritten Stufe der Lärmkartierung wurden am 24. Jan 2018 im Internet veröffentlicht. Statistisch betrachtet lassen sie sich wie folgt zusammenfassen.

3.1 Hauptverkehrsstraßen

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

Tag/Abend/Nacht-Index

L_{den}/dB(A):		>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75
N		1033	770	446	7

Nacht-Lärmindex

L_{night}/dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75
N	899	513	32	3	0

Unterteilt nach Bundes- und Landesstraßen sehen die Ergebnisse bezüglich der Zahl der Menschen, die von bestimmten Lärmpegeln betroffen sind, wie folgt aus:

B 55

Tag/Abend/Nacht-Index

L_{den}/dB(A):		>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75
N		272	76	13	5

Nacht-Lärmindex

L_{night}/dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75
N	110	23	5	2	0

L 536, L 636, L 748 und L 822

Tag/Abend/Nacht-Index

L_{den}/dB(A):		>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75
N		733	675	431	1

Nacht-Lärmindex

L_{night}/dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75
N	766	491	23	0	0

Eine differenzierte statistische Betrachtung, wie sich die Betroffenheit von Lärmbelastungen auf die einzelnen Landesstraßen aufteilt, ist leider aus den vom LANUV zur Verfügung gestellten Daten nicht abzuleiten.

Laut vorliegender Lärmkartierung sind in Lippstadt 7 (18 in 2012) Personen einer Lärmbelastung ausgesetzt, die den Gesamttagesauslösewert von 70 dB(A) und 35 (72 in 2012) Personen, die den Nachtauslösewert von 60 dB(A) für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes überschreitet. Tatsächlich beträgt die Zahl der insgesamt betroffenen Personen aber nicht 42 (= 7 + 35) [90 (= 18 + 72) in 2012], sondern ist

etwas geringer, weil mit Überschneidungen der vom Tag- und Nachtlärm betroffenen Personen zu rechnen ist. Trotz der im Verhältnis zur Gesamteinwohnerzahl geringen Zahl der Personen, die von einer Überschreitung der Schwellenwerte betroffen sind, ist bei Lärm der von Hauptverkehrsstraßen ausgeht, damit **formal** das Auslösekriterium für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans bzw. dessen Fortschreibung erreicht.

3.2 Haupteisenbahnstrecken

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

Tag/Abend/Nacht-Index

$L_{den}/dB(A)$:	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	4.470	1.540	770	360	140

Nacht-Lärmindex

$L_{night}/dB(A)$:	>45 .. ≤50	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	9.600	3.720	1.320	710	290	110

Zuständig für die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 1. Januar 2015 das Eisenbahn-Bundesamt und nicht mehr die Kommune. Der Lärmaktionsplanung für die Strecke Soest – Paderborn, wird daher in diesem Bericht nicht weiter behandelt, zumal sich aus dem Lärmaktionsplan keine Rechtsansprüche auf Lärminderungsmaßnahmen ergeben.

An der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung des Eisenbahnbundesamtes haben 54 Lippstädter teilgenommen. Dies zeigt einmal mehr, wie stark Lippstädter Bürger vom Eisenbahnlärm betroffen sind. Es zeigt aber wohl auch, dass den meisten Bürgern nicht bekannt ist, dass die Lärminderungsplanung nach der EU-Umgebungsrichtlinie nur ein ‚Papiertiger‘ ist, d. h. in der Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung werden bei den vom Schienenlärm Betroffenen Erwartungen geweckt, die in der Lärmaktionsplanung nicht eingelöst werden.

Echte Wirksamkeit entfalten dagegen die freiwilligen Lärmsanierungsprogramme des Bundes für die Schiene. Hierzu ist erfreulicher Weise festzustellen, dass die DB Netz AG die Schienenstrecke Soest – Paderborn im Juni 2017 in ihr Lärmsanierungsprogramm aufgenommen hat, so dass in Lippstadt in ca. 5 – 6 Jahren mit wirksamem Lärmschutz zu rechnen ist.

4. Schwellenwerte für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen und Vergleich mit maßnahmenrelevanten Lärmindizes der VLärmSchR 97

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 Mitgliedsstaat 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.

Übersicht zu den geltenden Grenzwerten an bestehenden Straßen nach der VLärmSchR 97*)

Nutzungsart	Lärmsanierungs- Tagwerte / dB(A)	Lärmsanierungs- Nachtwerte / dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Kur- u. Erholungsorte	67	57
Reine Wohngebiete	67	57
Allgemeine Wohngebiete	67	57
Kern-, Dorf-, Mischgebiete	69	59
Gewerbegebiete	72	62

*) Mit dem Bundeshaushalt 2011 wurden die Immissionsgrenzwerte für bestehende Bundesautobahnen und Bundesstraßen in der Baulast des Bundes um 3 dB(A) abgesenkt.

Die Richtwerte der EU-Umgebungslärmrichtlinie für Wohngebiete liegen zwischenzeitlich 3 dB(A) über den seit 2011 gesenkten Lärmsanierungsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Zudem weicht ihre Berechnung erheblich von Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung ab.

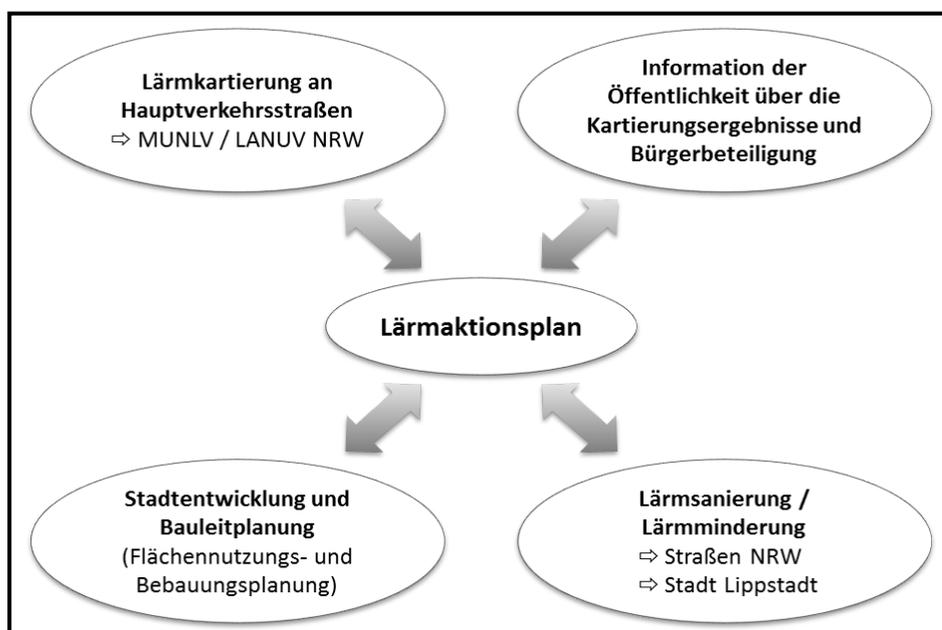
Gemäß Runderlass Lärmaktionsplanung des MUNLV vom 07.02.2008 ist daher bei der Festlegung von Maßnahmen in einem Lärmaktionsplan generell zu beachten, dass die nach deutschen Recht maßgeblichen Beurteilungspegel nicht unmittelbar mit den nach europäischem Recht geltenden Lärmindizes verglichen werden können.

Auch 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 die des Straßenbaulastträgers. Daraus folgt, 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 informieren und Perspektiven aufzuzeigen, wie diese gemindert werden können.

5. Zuständigkeiten für die Lärmaktionsplanung und rechtliche Stellung des Lärmaktionsplanes

Die Zuständigkeit für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen liegt in NRW bei den Kommunen, d.h. hier der Stadt Lippstadt. Die Inhalte sind mit den Planungs- und Straßenbaulastträgern und den Betroffenen abzustimmen. Auf die Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie besteht kein Rechtsanspruch. Es handelt sich um freiwillige Leistungen der betroffenen Kommunen, zumal die Richtlinie von Seiten der EU, des Bundes oder des Landes mit keinem finanziellen Förderpaket ausgestattet wurde. Der Lärmaktionsplan ist ein querschnittsorientierter Plan, der Lärmprobleme thematisiert und versucht zwischen Betroffenen und zuständigen Planungsträgern (Landesbetrieb Straßenbau NRW / Stadtverwaltung) zu vermitteln sowie Maßnahmen in andere Planungen einzuarbeiten.



6. Beteiligung der Bürger und der politischen Gremien

Die Bürger der Stadt Lippstadt wurden mit der Pressemitteilung vom 07. Feb 2018 darüber informiert, dass die Ergebnisse der zweiten Stufe der Lärmkartierung im Internet einsehbar sind und wer Fragen oder Anregungen zu den Ergebnissen der Lärmkartierung hat, sich bis zum 16.03.2018 an den Fachdienst Stadtplanung und Umweltschutz wenden kann. Über diese Pressemitteilung wurde in *Lippstadt am Sonntag* und dem *Patrioten* ausführlich berichtet. Von Bürgern der Stadt Lippstadt wurden daraufhin keine Anregungen vorgebracht.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die EU-Umgebungsärmrichtlinie mit keinem finanziellen Förderpaket für lärmindernde Maßnahmen verknüpft ist und geltende Grenzwerte der *VLärmSchR 97* oder des Bundesimmissionsschutzgesetzes durch die Regelungen der Richtlinie nicht außer Kraft setzt. In vielen Fällen werden daher durch die EU-Umgebungsrichtlinie beim Bürger Erwartungen auf eine Lärminderung geweckt, die so nicht einlösbar sind. Ihre wesentliche Wirkung besteht darin, dass in den Kommunen das Konfliktfeld Verkehrslärmbelastung stärker als bisher thematisiert wird.

Der Stadtentwicklungsausschuss wurde in der Sitzung vom 26. Apr 2018 über die Ergebnisse der dritten Stufe der Lärmkartierung informiert. Zudem wurden die Ergebnisse der 3. Stufe der Lärmkartierung auf der Internetseite der Stadt in der Rubrik „Planen, Bauen, Umwelt und Verkehr → Aktuelles“ eingestellt.

7. Beteiligung des Landesbetrieb Straßenbau als Straßenbaulastträger für die B 55

Mit dem Schreiben vom 27. Feb 2018 hat die Stadt Lippstadt den Landesbetrieb Straßenbau NRW (Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift in Meschede) um Stellungnahme gebeten, welche Lärmschutzmaßnahmen von ihm aufgrund der Ergebnisse der zweiten Stufe der Umgebungslärmkartierung für erforderlich gehalten werden und welche sich davon schon in Planung befinden. Es wurde darauf hingewiesen, dass an der B 55 laut Kartierung ca. 20 Personen von der Überschreitung geltender Schwellenwerte betroffen sind.

Mit Schreiben vom 24. Apr 2018 antwortete der **Landesbetrieb Straßenbau**, dass zurzeit von Straßen.NRW in Lippstadt keine Lärmschutzmaßnahmen geplant seien.

Davon ausgenommen ist die Bezuschussung passiver Lärmschutzmaßnahmen. Diese werden auf Antrag eines Betroffenen und nach Prüfung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel weiterhin gewährt. Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen, an denen der Landesbetrieb Straßenbaulastträger ist, sind selbstverständlich nur im Einvernehmen mit dem Landesbetrieb möglich, d. h. sie können nicht einseitig von der Kommune als Träger der Lärmaktionsplanung in den Plan eingestellt werden.

8. Maßnahmen der Stadt Lippstadt zur Lärminderung

• Förderung des Radverkehrs in Lippstadt

In Lippstadt herrschen gute Voraussetzungen für die Benutzung des Fahrrades, welche sich vor allem durch eine günstige Topographie sowie die kompakte Siedlungsstruktur der Kernstadt Lippstadts und der direkt angrenzenden Stadtteile an die Kernstadt auszeichnen. Dies führt dazu, dass die überwiegenden Fahrtweiten im Stadtgebiet zu 75 % unter drei Kilometer liegen und laut der Mobilitätsbefragung des Kreises Soest aus dem Jahr 2011 der Radverkehr in Lippstadt einen überdurchschnittlich hohen Anteil von 26 % am Modal Split, d. h. an der Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel hat.

In den vergangenen Jahren wurden bereits einige Maßnahmen durchgeführt um den Anteil des Radverkehrs an allen Fahrten und Wegen zu erhöhen und Unfallhäufungen zu minimieren. Dazu zählen beispielsweise die Öffnung von Einbahnstraßen sowie der Bau von Fahrradabstellanlagen und der neuen Radstation am Bahnhof.

Auf der Grundlage eines Radverkehrskonzeptes, welches für das komplette Stadtgebiet von einem beauftragten Büro im Jahr 2011 entwickelt wurde, sollen in den kommenden Jahren weiterhin Netzlücken sukzessive geschlossen werden, um ein attraktives und alltagtaugliches Fahrradnetz zu schaffen.

Ende 2014 hat der Rat der Stadt Lippstadt zudem das integrierte Mobilitätskonzept beschlossen, mit dessen Hilfe ein optimales und gleichberechtigtes Neben- und Miteinander aller Verkehrsträger in der Lippstädter Altstadt erreicht werden soll. Hiermit wird ein weiterer Baustein gelegt, um mittelfristig die angestrebte Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen umsetzen zu können. Ziel des Mobilitätskonzeptes ist u. a. eine verbesserte Situation für Fahrradfahrer und Fußgänger. Die dafür erforderlichen Maßnahmen wurden sukzessive seit Anfang 2016 umgesetzt. So sind zwischenzeitlich u.a. Straßen als Fahrradstraßen deklariert worden, neue Radwege und Radschutzstreifen auf der Fahrbahn entstanden und Tempo-30-Zonen eingerichtet worden.

Um zudem das fahrradfreundliche Klima in Lippstadt zu fördern, finden regelmäßig öffentlichkeitswirksame Aktionen wie z.B. das Anradeln statt. Zusätzlich zu diesen punktuellen Angeboten gibt es im Bereich des Fahrradtourismus in Lippstadt ein vielfältiges Angebot an Radwander- und Themenrouten. Auf einer alten Bahntrasse führt die Bahnradroute Hellweg Weser von Soest bis nach Hameln und durchquert dabei die historische Altstadt von Lippstadt. Die Römer-Lippe-Route führt seit April 2013 auf den Spuren der Römer entlang der Lippe von Detmold bis nach Xanten via Lippstadts Innenstadt. Als regionales Angebot wurde zur Fahrradsaison 2014 vom Kreis Soest das Radwegenetz Südwestfalen entwickelt, welches durch seine wabenförmige Struktur das Angebot um zusätzliche Halbtages- und Tagestouren erweitert. Die Radwanderkarte der Stadt Lippstadt beschreibt Fahrradtouren auf dem Lippstädter Stadtgebiet wie beispielsweise „Rund um Lippstadt“, „Kirchen und Kapellen“ oder „Schlösser und Burgruinen“.

- **Verkehrsentwicklungsplan "Klimafreundliche Mobilität"**

Seit dem letzten Gesamtverkehrsplan aus den 70er Jahren haben sich in Lippstadt umfassende siedlungs- und infrastrukturelle Veränderungen ergeben. Um sich auf zukünftige demografische, ökologische und ökonomische Herausforderungen einzustellen und die gesamtstädtischen Verkehre stadtverträglich abzuwickeln, ist die Aufstellung eines integrierten klimafreundlichen Mobilitätskonzeptes erforderlich. Im Jahr 2015 wurde bereits ein Mobilitätskonzept für die Innenstadt aufgestellt. Die dort behandelten Themen sollen nun mit der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans "Klimafreundliche Mobilität" auf die Gesamtstadt ausgeweitet werden. Mit Hilfe des Konzeptes sollen Ziele für eine zukunftsorientierte nachhaltige Mobilitätsentwicklung festgelegt und ein priorisierter Maßnahmenkatalog als Handlungsprogramm aufgestellt werden. Das Klimaschutzziel der Stadt Lippstadt zur Änderung der Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) soll bis 2030 zu erreicht werden.

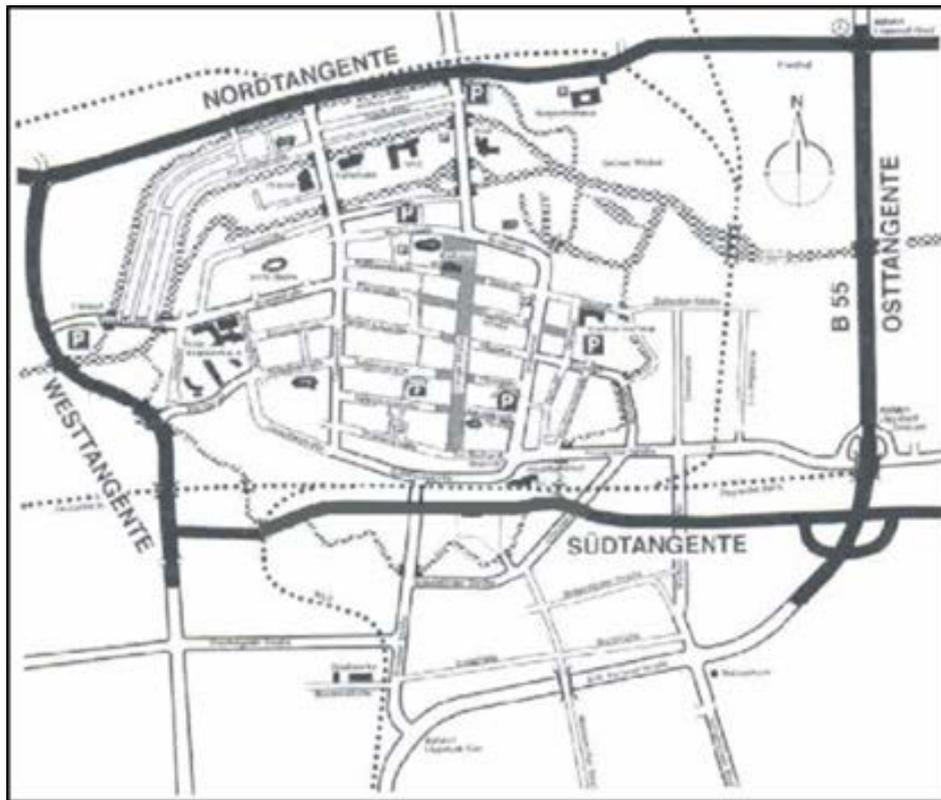
Bei der Entwicklung eines umsetzungsorientierten Maßnahmenkataloges werden die Bürgerinnen und Bürger intensiv eingebunden. Der offizielle Projektstart ist am 1. April 2018 mit einer Bearbeitungszeit von ca. einem Jahr.

- **Ausbau der Erwitter Straße, der Lippestraße und der Paderborner Straße**

Beim Ausbau von Straßen wird eine neu gleichmäßige Fahrbahndecke aufgetragen. Dadurch werden Abrollgeräusche von Fahrzeugen erheblich reduziert. Zudem werden durchgehende Radwege angelegt, die den Radverkehr erleichtern und somit fördern. Der Ausbau der der Erwitter Straße und der Lippestraße ist zwischenzeitlich abgeschlossen. Der Ausbau der Paderborner Straße wurde in 2017 begonnen.

- **Tangentenring um die Altstadt**

Eine Entlastung vieler Stadtquartiere von Durchgangsverkehren und damit auch von Verkehrslärm bringt der – allerdings noch nicht vollständig geschlossene – Tangentenring um die Altstadt. Dieser Ring hat mit dem Bau der Dr. Wilhelm Röpke Straße im Norden und der Udener Straße im Westen begonnen. Die damals bereits vorhandene Bundesstraße 55, die Berliner Straße, bildet die Osttangente. Ihren Abschluss findet der Tangentenring im Bau des Konrad-Adenauer-Ringes im Süden. Diese Tangente, die auch den Bau von zwei Bahnunterführungen miteinschließt, ist bis auf den Lückenschluss über das ehemalige Uniongelände fertiggestellt. Im Kreuzungsbereich mit der Unionsstraße wird die dort vorhandene Wohnbebauung durch insgesamt über 200 m lange, ästhetisch ansprechende gläserne Lärmschutzwände vor Verkehrslärm geschützt. Seit vielen Jahren ist die Stadt Lippstadt darum bemüht, zur Vervollständigung des Tangentenringes den Netzschluss über das Uniongelände zur Straße Roßfeld und zur B 55 zu realisieren. Auch Dank der Beteiligung des Flächenpools NRW konnten zwischenzeitlich konstruktive Gespräche mit dem Eigentümer über die Realisierung der Trasse und der Umnutzung des Geländes geführt werden.



Dieser Übersichtsplan zeigt in einer älteren Darstellung den Tangentenring um die Altstadt, der zwischenzeitlich bis auf die Lücke im Bereich Uniongelände geschlossen ist.

- **Lärmschutzwälle und -wände**

Entlang der B 55 sind über 6 km Lärmschutzwälle vorhanden. Die Anlagen wurden von der Stadt Lippstadt und dem Straßenbaulastträger errichtet. An dem vielbefahrenen Abschnitt zwischen der Brücke Westernkötter Straße und dem Knotenpunkt am Wasserturm war bis Anfang 2012 nur eine aus Schachtringen errichtete provisorische Lärmschutzanlage vorhanden, die nur eine unzureichende Lärmabschirmung aufwies. Diese Anlage wurde in 2012 von der Stadt Lippstadt abgerissen und von Landesbetrieb Straßenbau durch eine ca. 300 m lange und viereinhalb Meter hohe neue Lärmschutzwand ersetzt. Sie schließt an die auf der B 55 bereits bestehende Wand südwestlich der Bökenförder Straße an und füllt damit die Lücke bis zur Brücke an der Westernkötter Straße. Ein weiterer ca. 300 m langer Lärmschutzwall befindet sich an der Lipperoder Straße (L 822) nördlich des Hauptfriedhofes.

9. Ruhige Gebiete

Laut EU-Umgebungslärmrichtlinie wird zwischen „ruhigen Gebiete“ auf dem Land und in Ballungsräumen differenziert. Auf dem Land soll ein „ruhiges Gebiet ein von der zuständigen Behörde (also in NRW der Kommune) festgelegtes Gebiet sein, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist. Mit dieser vieldeutigen Formulierung wird nicht konkret definiert, was unter einem ruhigen

Gebiet zu verstehen ist. Einige Kommunen haben, um der Richtlinie formal gerecht zu werden, sogar schon Friedhöfe als ruhige Gebiete ausgewiesen. In der Stadt Lippstadt werden Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete als ruhige (Naherholungs-)Gebiete ausgewiesen, auch wenn es in diesen Gebieten nicht möglich ist, den Lärm einzuschränken, der etwa mit der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung verbunden ist. Darüber hinaus bietet sich der „Grüne Winkel“ und Kurpark in Bad Waldliesborn zur Ausweisung als „ruhiges Gebiet“ an.

10. Finanzielle Informationen

Anteilig für die integrierten Mobilitätskonzepte ca. 10.000 €. Derzeit sind keine weiteren kostenwirksamen Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgesehen (vgl. hierzu auch Pkt. 5). Ausführungen zur Kosten-Nutzen-Analyse entfallen daher.

11. Fazit

Gemäß der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht wurde in der dritten Stufe der Lärmkartierung der Lärm an Streckenabschnitten von Hauptverkehrsstraßen kartiert, die ein Verkehrsaufkommen von 8.250 Kfz am Tag überschreiten. Dies trifft im Stadtgebiet Lippstadt für die B 55 und Teilstücke der L 536, L 636, L 748 und L 822 zu. Darüber hinaus sollte der Lärm kartiert werden, der von Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 70 Bewegungen pro Tag ausgeht. Dies trifft für die Eisenbahnstrecke Dortmund-Kassel zu, die mehr als 80 Züge/Tag aufweist.

Die Ergebnisse der dritten Stufe der Lärmkartierung sind seit dem 24. Jan 2018 im Umgebungslärmportal des Landes NRW (www.umgebungslaerm.nrw.de) freigeschaltet und für die Öffentlichkeit einsehbar. Zudem hat die Stadt Lippstadt auf ihrer Internetseite einen ausführlichen Bericht zur dritten Stufe der Lärmkartierung eingestellt. Der Stadtentwicklungsausschuss wurde in der Sitzung vom 26. Apr 2018 über die Ergebnisse der dritten Stufe der Lärmkartierung informiert.

Laut Kartierung wohnen in Lippstadt knapp 90 Personen in Gebäuden, in denen ein Lärmpegel von 70 dB(A) am Tag oder ein Lärmpegel von 60 dB(A) in der Nacht überschritten wird. Damit ist das Kriterium für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes formal erfüllt, obwohl im Verhältnis zur Gesamtzahl der kartierten Wohngebäude, nur relativ wenige Gebäude bzw. Personen betroffen sind.

Die Bürger der Stadt Lippstadt wurden mit der Pressemitteilung vom 07. Feb 2018 darüber informiert, dass die Ergebnisse der dritten Stufe der Lärmkartierung im Internet einsehbar sind und dass, wer Fragen oder Anregungen zu den Ergebnissen der Lärmkartierung hat, sich bis zum 16. Mar 2018 an Fachdienst Stadtplanung und Umweltschutz wenden kann. Von den Bürgern der Stadt Lippstadt wurden daraufhin keine Anregungen vorgebracht.

Mit dem Schreiben vom 27. Feb 2018 hat die Stadt Lippstadt den Landesbetrieb Straßenbau NRW (Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift in Meschede) um

Stellungnahme gebeten, welche Lärmschutzmaßnahmen von ihm aufgrund der Ergebnisse der zweiten Stufe der Umgebungslärmkartierung für erforderlich gehalten werden und welche sich davon schon in Planung befinden. Mit Schreiben vom 24. Apr 2018 antwortete der Landesbetrieb Straßenbau, dass zurzeit von Straßen.NRW in Lippstadt keine Lärmschutzmaßnahmen geplant seien.

Von der Stadt Lippstadt wurden folgende lärmindernde Maßnahmen durchgeführt: Förderung des Radverkehrs in der Altstadt, vor allem durch das integrierte Mobilitätskonzept. Ausbau verschiedener Straßen, u. a. mit dem Effekt der Minderung von Abrollgeräuschen, Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans "Klimafreundliche Mobilität" für die Gesamtstadt. Sowie intensive Bemühungen den Tangentenring im Bereich des Uniongeländes zu vervollständigen, um damit den Netzschluss zu realisieren. Dies wird zu einer weiteren Entlastung von Stadtquartieren vom Durchgangsverkehr und damit Verkehrslärm führen.

Abkürzungsverzeichnis

BlmSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BVZ	Bundesverkehrswegezählung (alle fünf Jahre, zuletzt 2015)
dB(A)	A-bewerteter (= menschliches Ohr) Schalldruckpegel in der Einheit Dezibel: 0 dB(A) Hörbarkeitsschwelle, 10 dB(A) Blätterrauschen, 60 – 80 dB(A) Hauptverkehrsstraße
DTV	Aus der Bundesverkehrswegezählung berechnete durchschnittliche tägliche Verkehre
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
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes

Aufgestellt:

Lippstadt, den 07. Dezember 2018

Stadt Lippstadt
Fachbereich Stadtentwicklung und Bauen
Fachdienst Stadtplanung und Umweltschutz

Der Bürgermeister
Im Auftrag

gez. Menting