



Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen  
Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift - Außenstelle Paderborn  
Postfach 2027 · 33050 Paderborn

**Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift  
Außenstelle Paderborn**

Stadt Lippstadt  
Fachbereich Stadtentwicklung und Bauen  
Herr Tröger  
Ostwall 1  
59555 Lippstadt

Kontakt: Dirk Löneke  
Telefon: 05251/692-188  
Fax: 05251/692-109  
E-Mail: dirk.loeneke@strassen.nrw.de  
Zeichen: 2080/20100.140/LAP-Lippstadt  
(Bei Antworten bitte angeben.)  
Datum: 10.04.2024

**Aufstellung einer Lärmaktionsplanung der Stadt Lippstadt, hier: Stufe 4  
Ihre Nachricht vom 26.02.2024**

Sehr geehrter Herr Tröger,  
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Nachricht zur Beteiligung des Landesbetriebes Straßenbau NRW bei der Abstimmung Ihres Lärmaktionsplanes im Rahmen der EU-Umgebungsärmrichtlinie.

Seitens der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift, zuständig für die Belange der Bundesfern- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes, nehme ich die aufgeführten Hinweise und Anregungen zur Kenntnis.

Für Streckenabschnitte, deren Belastung unter rund 8200 Kfz/24h liegt (L 748, Teile der L 822), ergibt sich eine Gesamtverkehrsmenge von unter 3,0 Mio. Kfz/Jahr. Somit können diese Bereiche in der hier durchgeführten Stufe 4 der Lärmaktionsplanung entfallen.

Bei zukünftig anstehenden Sanierungsmaßnahmen an der Fahrbahn und den vorhandenen Ingenieurbauwerken (Brückenübergänge, Lärmschutzwand) werden mögliche lärmindernde Maßnahmen geprüft. Zukünftig angedachte Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt der weiteren Prüfung und Freigabe durch den Straßenbaulastträger. Grundvoraussetzung für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmsanierung ist die Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-19 –“. Die Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt.

Aus Sicht des Straßenbaulastträgers gibt es derzeit keinen aktuellen Handlungsbedarf.

Nachfolgend gebe ich Ihnen noch einige Hinweise zum Umgang mit verschiedenen Lärmsituationen und deren Grenzwerte.

## 1.) Auslösewerte nach den Kriterien der Lärmsanierung

Die vorgesehene Lärmaktionsplanung der Stufe 4 sieht die Auslösewerte  $L_{DEN} / L_{Night}$  von 70 dB (A) / 60 dB (A) gemäß Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz aus dem Jahr 2008 bzw. die Auslösewerte  $L_{DEN} / L_{Night}$  von 65 dB (A) / 55 dB (A) gemäß dem Entwurf des Runderlasses des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Naturschutz und Verbraucherschutz aus dem Jahr 2012 für die Beurteilung der Lärmproblematik als relevant an.

Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass für den Landesbetrieb Straßenbau NRW für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesfern- und Landesstraßen die Regelungen der Lärmsanierung maßgeblich sind. Die Auslösewerte der Lärmsanierung für Bundesfernstraßen sind in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Bauart des Bundes - VLärmSchR 97 - festgesetzt.

Zurzeit gelten für Bundesfern- und Landesstraßen die folgenden gebietsbezogenen Auslösewerte:

1. Krankenhäuser, Kurheime und Wohngebiete 64 dB (A) am Tag und 54 dB (A) in der Nacht.
2. Kern-, Dorf- und Mischgebiete 66 dB (A) am Tag und 56 dB (A) in der Nacht.
3. Gewerbegebiete 72 dB (A) am Tag und 62 dB (A) in der Nacht.

Erst bei Überschreiten der Auslösewerte der Lärmsanierung sind Maßnahmen zur Lärmminde- rung nach den Regelungen der Lärmsanierung möglich. **Die Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt.**

Anzumerken ist, dass es bei der Lärmsanierung und bei der Lärmvorsorge keine Auslösewerte für „ruhige Gebiete“ gibt. Für „ruhige Gebiete“ ist somit weder nach Lärmsanierung noch nach Lärmvorsorge die Gewährung von Lärmschutzmaßnahmen möglich.

An dieser Stelle weise ich darauf hin, dass es grundlegende Unterschiede zwischen dem Berechnungsverfahren BUB der strategischen Lärmaktionsplanung und dem maßgeblichen Berechnungsverfahren RLS-19 der Lärmsanierung und Lärmvorsorge an Bundesfern- und Landesstraßen gibt.

Ein direkter Vergleich der nach BUB (Berechnungsmethode für Umgebungslärm von bodennahen Quellen) bzw. RLS-19 berechneten Pegelwerte ist nicht möglich.

## 2.) Lärmschutzmaßnahmen

Grundvoraussetzung für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmsanierung ist die Überschreitung der o.g. Auslösewerte der Lärmsanierung. Ein Einvernehmen zu Maßnahmen einschließlich der Kostentragung, die in einer Lärmaktionsplanung festgelegt werden, ohne das eine Analyse der Lärmsituation nach den „Richtlinien für den Lärmschutz

an Straßen - RLS 19 -“ und ohne das eine konkrete Festlegung von Maßnahmen durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW erfolgte, kann nicht vorausgesetzt werden.

Eine zusätzliche Betrachtung der Lärmsituation nach den Regelungen der Lärmsanierung ist notwendig, da die Vorgaben aus der Umgebungsrichtlinien **nicht** für Bundesfern- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes maßgeblich sind.

Generell ist zu beachten, dass bei der Lärmsanierung dann aktive Lärmschutzmaßnahmen zum Tragen kommen können, wenn die Durchführung dieser verhältnismäßig ist. Wenn aktive Maßnahmen nicht vorgesehen werden können, dies kann insbesondere für Betroffenheit im innerörtlichen Bereich und bei Einzelgebäuden gelten, ist eine Bezuschussung von bis zu 75 % der Kosten für die Durchführung von passivem Lärmschutz (z.B. Lärmschutzfenster) durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW möglich.

Die Überprüfung der Lärmsituation nach den Kriterien der Lärmsanierung durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW setzt allerdings den Antrag des jeweiligen Eigentümers voraus.

### **3.) Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen**

Die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen, ist an strenge Voraussetzungen geknüpft. Die mögliche Anordnung muss sachlich und fachlich fundiert sein und kann nur durch die jeweilig zuständige Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden.

Die Straßenverkehrsbehörde ist nach Antragstellung verpflichtet, jeden Einzelfall zu prüfen. Im Rahmen des Verfahrens muss sie die Straßenbaubehörde beteiligen.

Sobald die offizielle Anhörung zur Anordnung von der Straßenverkehrsbehörde erfolgt, wird der Landesbetrieb Straßenbau NRW eine Stellungnahme für den jeweiligen Einzelfall abgeben. Der Lärmaktionsplan stellt keine eigene Rechtsgrundlage zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen baulicher oder straßenverkehrsrechtlicher Art dar.

Unabhängig von dem ausstehenden förmlichen Verfahren ist in diesem Zusammenhang festzuhalten, dass der widmungsrechtliche Zweck einer Bundesfernstraße oftmals durch verkehrsrechtliche Anordnungen, insbesondere durch Verkehrsverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen, in Frage gestellt werden kann. Beispielsweise kann durch eine Beschränkung des Verkehrs eine Verlagerung stattfinden, die eine Mehrbelastung und somit eine neue Lärmbetroffenheit an anderer Stelle hervorruft.

Nach den Grundsätzen der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm „Lärmschutz-Richtlinien – StV“ kommen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen insbesondere in Betracht, wenn der Beurteilungspegel am Immissionsort die jeweiligen Richtwerte überschreiten und der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB (A) gesenkt werden kann.

Die gebietsbezogenen Richtwerte der „Lärmschutz-Richtlinien – StV –“ lauten wie folgt:

- 1.) Reine und allgemeine Wohngebiete 70 dB (A) am Tag und 60 dB (A) in der Nacht.
- 2.) Kern-, Dorf und Mischgebiete 72 dB (A) am Tag und 62 dB (A) in der Nacht.
- 3.) Gewerbegebiete 75 dB (A) am Tag und 65 dB (A) in der Nacht.

Maßgebend für die Ermittlung des Beurteilungspegels ist die Berechnungsvorschrift nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90 -“.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

gez.  
Dirk Löneke