Anlage 5

Umgebungslärm in Nordrhein-Westfalen

Lärmaktionsplan 2023

der Stadt Lippstadt

Lippstadt, den 17.05.2024

Stadt Lippstadt, Ostwall 1, 59555 Lippstadt, Telefon: 02941/980-0, Internet: www.lippstadt.de

Inhaltsverzeichnis

1.	Gesetzliche Grundlagen und Definitionen	3
2.	Schwellenwerte für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen	4
2.1	Lärmindices	4
2.2	Schwellen- oder Auslösewerte	5
2.3	Runderlass Lärmaktionsplanung des MUNLV	6
3.	Lärmkartierung	6
4.	Berechnungsverfahren und Ergebnisse der vierten Stufe der Lärmkartierung für das Stadtgebiet Lippstadt	8
4.1	Berechnungsverfahren	8
4.2	Ergebnisse	9
5.	Beteiligung der Bürger und der politischen Gremien	11
6.	Beteiligung des Landesbetriebs Straßenbau als Straßenbaulastträger für die B 55 und für die Landesstraßen	11
7.	Maßnahmen der Stadt Lippstadt zur Lärmminderung	12
7.1	Förderung des Radverkehrs	12
7.2	Verkehrsentwicklungsplan Klimafreundliche Mobilität	12
7.3	Ausbau und Sanierung von Straßen	13
7.4	Tangentenring um die Altstadt	14
7.5	Lärmschutzwälle und -wände	14
8.	Ruhige Gebiete	15
9.	Finanzielle Informationen	15
10.	Fazit	15
	Anlagen	17

1. Gesetzliche Grundlagen und Definitionen

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und der Verordnung über die Lärmkartierung - 34.BImSchV (Bundesimmissionsschutzverordnung). Es wird das Ziel verfolgt, 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 („Lärmminderungsplanung“) in das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in deutsches Recht umgesetzt.

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

Städte und Gemeinden, die eine Kfz-Belastung auf Hauptverkehrsstraßen von mehr als 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr (= rd. 8.250 Kfz pro Tag) aufweisen, sind dazu verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen oder ihn fortzuschreiben. Eine Unterstützung in Form der Berechnung der Lärmkarten erfolgt durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV). Für die nun anstehende 4. Runde sind die Lärmaktionspläne bis 18.07.2024 bei der zuständigen Landesbehörde einzureichen. Die letzte Fortschreibung des Lärmaktionsplans für die Stadt Lippstadt wurde 2018 durchgeführt.

Zur Lärmminderung 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 in dem betrachteten Gebiet (nicht an einem einzelnen Objekt) soweit erforderlich zu verhindern und zu vermindern sowie eine zufriedenstellende Umweltqualität zu erreichen.

Zuständig für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung sind laut Bundesimmissionsschutzgesetz die Gemeinden (mit Unterstützung durch das LANUV) oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden. In Nordrhein-Westfalen geht das Umweltministerium von einer Zuständigkeit der Gemeinden aus, hier also bei der Stadt Lippstadt.

Die Inhalte sind mit den Planungs- und Straßenbaulastträgern und den Betroffenen abzustimmen.

Zu beachten ist, dass die gesetzlichen Regelungen zur Umgebungslärmminderung zwar ein formales Planverfahren, aber keine neue Rechtsgrundlage für verbindliche Lärmminderungsmaßnahmen schaffen. Ein Rechtsanspruch auf die Durchführung von Lärmminderungsmaßnahmen entsteht dadurch nicht.

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.

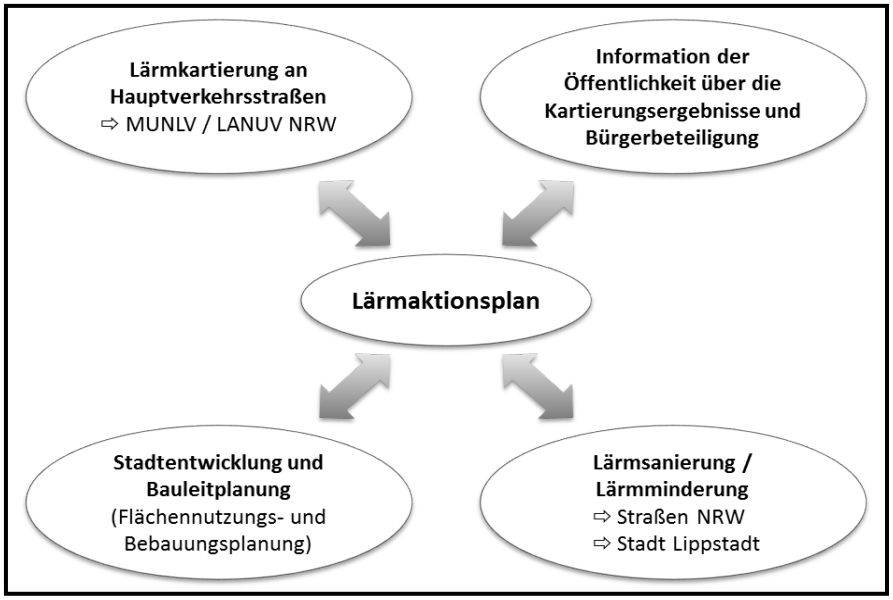


Abb.: Struktur des Lärmaktionsplans

Wenn Maßnahmen zum Lärmschutz durchgeführt werden, dann handelt es 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.

2. Schwellenwerte für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen

2.1 Lärmindices

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 Lärmschirmen 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 Lärmindices L_{den} und L_{night} der Umgebungslärmrichtlinie beziehen sich auf 24 (L_{den}) und 8 (L_{night}) Stunden. Bei einer Überschreitung der Lärmindices ziehen die zuständigen Behörden im Rahmen der Lärmaktionsplanung Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung oder führen diese durch.

2.2 Schwellen- oder Auslösewerte

Schwellenwerte (auch Auslösewerte genannt) sind Lärmbelastungswerte, bei deren Erreichen oder Überschreiten Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder durchgeführt werden sollen. Rechtlich begründete Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen sind damit aber nicht verbunden.

Verbindliche Auslösewerte sind in Deutschland für die Lärmaktionsplanung nicht vorgegeben. Es liegen verschiedene Maßstäbe vor, die je nach Betrachtungsweise herangezogen werden können. Im Folgenden kurz dargestellt werden die Werte der VLärmSchR 97, der Lärmschutz-Richtlinien-StV und der 16. BImSchV.

Die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes von 1997 (VLärmSchR 97) geben folgende aktualisierte Werte an:

Nutzungsart	**Lärmsanierungs-Tagwerte / dB(A)**	**Lärmsanierungs-Nachtwerte / dB(A)**
Krankenhäuser, Schulen, Kur- u. Erholungsorte	64	54
Reine Wohngebiete	64	54
Allgemeine Wohngebiete	64	54
Kern-, Dorf-, Mischgebiete	66	56
Gewerbegebiete	72	62

Deutlich höhere Werte geben die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) von 2007 vor. Für die Krankenhäuser etc., Reinen und Allgemeinen Wohngebiete werden dort 70 bzw. 60 dB(A) ausgewiesen, für Kern-, Dorf- und Mischgebiete 72 bzw. 62 dB(A) und für Gewerbegebiete 75 bzw. 65 dB(A). Bei Überschreiten dieser Werte, die aber nur als Orientierungshilfe dienen, kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht.

Deutlich niedrigere Werte liefert die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) von 1990/2014, auch Verkehrslärmschutzverordnung genannt. Diese findet Anwendung beim Bau von oder bei wesentlichen Änderungen an der Verkehrsinfrastruktur. Hier liegen die Werte für Krankenhäuser etc bei 57 bzw. 47 dB(A), für Reine und Allgemeine Wohngebiete bei 59 bzw. 49 dB(A), für Kern-, Dorf- und Mischgebiete bei 64 bzw. 54 dB(A) und für Gewerbegebiete bei 69 bzw. 59 dB(A).

2.3 Runderlass Lärmaktionsplanung des MUNLV

Laut Runderlass „Lärmaktionsplanung“ des nordrhein-westfälischen Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) vom 07.02.2008 sind Lärmaktionspläne zur Regelung von Lärmproblemen aufzustellen. Diese Lärmprobleme liegen vor und stellen eine Handlungsbedarf dar, 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 oder Maßnahmen zum Schutz einzelner Objekte sind nicht vorgesehen.

3. Lärmkartierung

Die Kartierung des Umgebungslärms erfolgt gestuft. Im ersten Schritt wurde der Lärm kartiert, der von den Hauptlärmquellen ausgeht. Für Städte wie Lippstadt, die außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern liegen, sind dies Hauptverkehrsstraßen (Bundesfern- oder Landesstraßen) mit mehr als 16.500 Kfz/Tag. In Lippstadt trifft dies nur auf die B 55 zu, die bis zu 28.000 Kfz/Tag aufweist. Betrachtet werden auch Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen mit mehr als 140 Bewegungen/Tag.

Im zweiten Schritt wurde auch der Lärm kartiert, der von Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 8.250 Kfz/Tag (= 3 Mio. Kfz pro Jahr) und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 70 Bewegungen/Tag ausgeht. Aufgrund der niedrigeren Schwellenwerte waren davon zusätzlich zur B 55 nur noch die Hauptverkehrsstraßen L 822 (Beckumer Straße ab Holzstraße, Dr.-Wilhelm-Röpke-, Lipperoder, Lippestraße bis Sand-/Bismarckstraße), L 748 (Stirper Straße / Stirper Warte südlich Overhagener Straße), L 636 (Overhagener Straße östlich Stirper Straße, Erwitter, Südstraße) und L 536 (Bökenförder Straße zwischen B 55 und Ortseingang Bökenförde) sowie die Haupteisenbahnverkehrsstrecke Dortmund – Kassel betroffen (siehe Abbildung und folgende Tabelle mit den Belastungsdaten). Gegenüber dem Lärmaktionsplan von 2018 sind dieselben Straßen betroffen. Die Ergebnisse dieser Lärmkartierung wurden 2023 auf dem Umgebungslärmportal veröffentlicht.

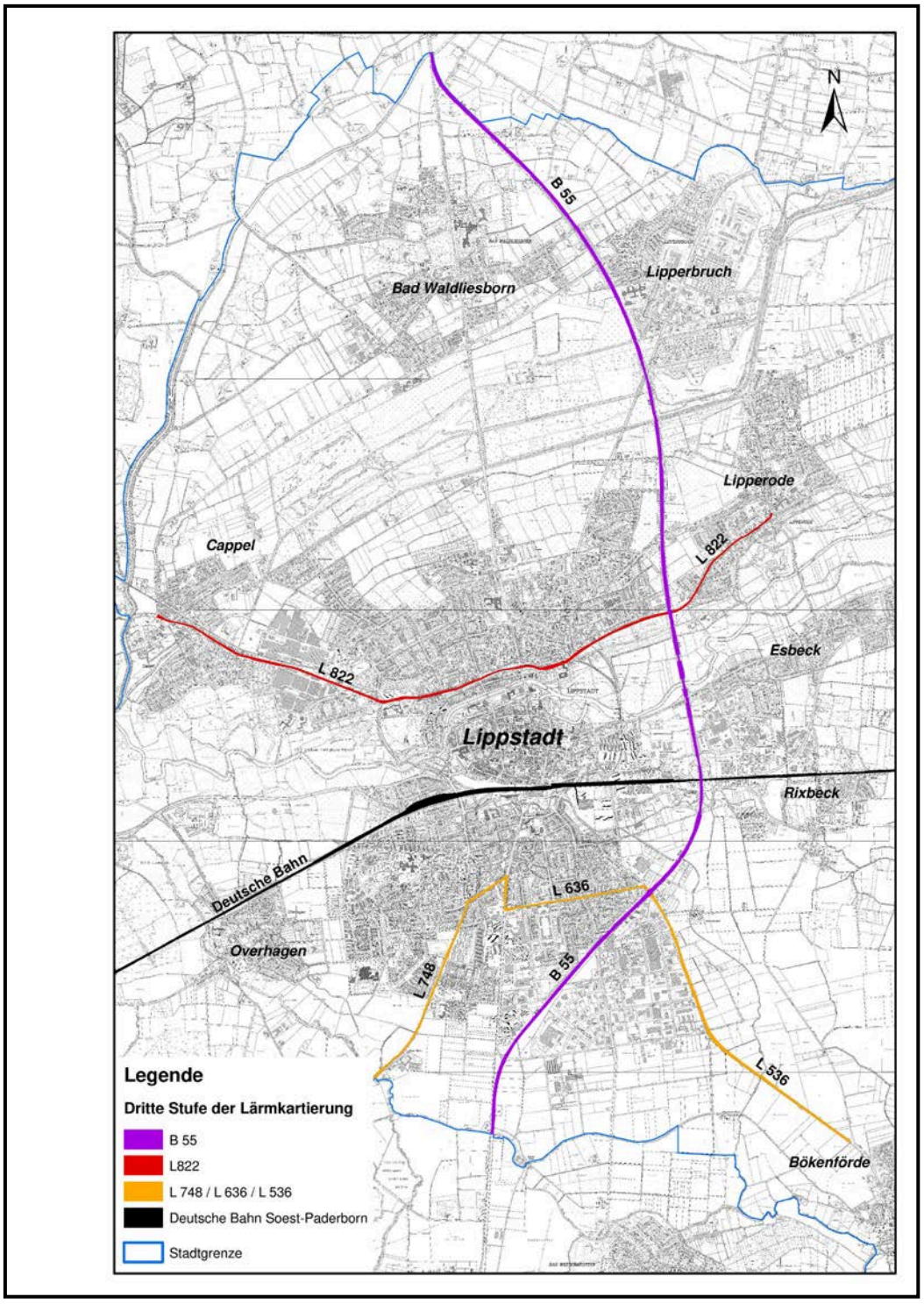


Abb. Verkehrswege in der vierten Stufe der Lärmkartierung

In der folgenden Tabelle sind die Verkehrsaufkommen der für die Lärmaktionsplanung in der Stadt Lippstadt relevanten Hauptverkehrsstraßen dargestellt (Belastung mit mehr als 8.250 Kfz/Tag im Jahr 2021):

Verkehrsaufkommen (DTV)	Streckennummer / Straßenname
11.050 bis 27.571 Kfz	B 55 Berliner Straße zwischen südlicher und nördlicher Stadtgrenze
7.893 bis 14.757 Kfz	L 822 Beckumer Straße / Dr.-Wilhelm-Röpke-Straße / Lipperoder Straße / Lippestraße zwischen Holzstraße (Cappel) und Sand- / Bismarckstraße (Lipperode)
7.649 Kfz (nördlich Glaseweg)	L 748 Stirper Straße / Stirper Warte südlich Overhagener Straße
9.895 Kfz (auf Höhe Bahnübergang Overhagener Straße	L 636 Overhagener Straße östlich Stirper Straße / Erwitter Straße / Südstraße
13.019 Kfz (südlich Schmales Feld)	L 536 Bökenförder Straße zwischen B 55 und Liebfrauenweg (Ortseingang Bökenförde)

Datenquelle: NWSIB online (nordrhein-westfälische Straßeninformationsbank)

4. Berechnungsverfahren und Ergebnisse der vierten Stufe der Lärmkartierung für das Stadtgebiet Lippstadt

4.1 Berechnungsverfahren

Die Lärmkarten der vierten Stufe wurden mit neuen, EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren sowie den Daten aus 2021 berechnet. Die Verkehrsmengen wurden entsprechend angepasst, damit die Lärmkarten nicht durch die Corona-Situation verfälscht werden. Die Berechnungsergebnisse der Kartierung 2022 wurden pandemiebedingt auf Basis der Verkehrszähldaten der Straßenverkehrswegezählung von 2015 hochgerechnet für das Jahr 2019 erstellt. Hierbei wurde pauschal eine Verkehrszunahme von 3% zugrunde gelegt. Bezogen auf die Lärmentwicklung würde diese prozentuale Veränderung der Verkehrsmengen Unterschiede der Lärmpegel von deutlich weniger als 1 dB erwarten lassen.

Durch die neuen Berechnungsverfahren kommt es zu Änderungen in der dargestellten Lärmsituation sowie bei der Anzahl der Betroffenen. Vielerorts werden jetzt deutlich mehr Personen in den von der Kartierung erfassten Bereichen oder größere betroffene Flächen ausgewiesen, obwohl sich die Lärmsituation durch Verkehrsmenge, Geschwindigkeiten oder Bebauung nicht wesentlich geändert hat oder obwohl sogar Lärmschutzmaßnahmen ergriffen worden waren. Ein direkter Vergleich der neuen Ergebnisse mit denen der dritten Stufe ist daher nicht möglich.

Das neue Berechnungsverfahren beinhaltet Folgendes:

- Die Emissionen im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr werden nun wesentlich detaillierter modelliert. So werden z.B. beim Straßenverkehr die Rollgeräusche und die Motorengeräusche getrennt berechnet.
- Die Schallausbreitung wird wesentlich komplexer modelliert. Sie berücksichtigt nun z.B. auch unterschiedliche meteorologische Bedingungen sowie frequenzabhängige Effekte bei der Abschirmung von Lärmquellen durch Lärmschutzwände oder bei der Reflexion an Gebäuden.
- Die Zahlen der Belasteten werden jetzt anders ermittelt. Früher wurden die Bewohnerinnen und Bewohner von Wohngebäuden gleichmäßig um ein Gebäude verteilt - auf laute und leise Seiten. Jetzt werden alle Bewohnerinnen und Bewohner eines Gebäudes der lauteren Vorderseite zugewiesen. Die leisere Rückseite eines Gebäudes wird nicht berücksichtigt. Somit werden deutlich mehr lärmbelastete Menschen ausgewiesen.
- Die Rundungsregel für die Bildung der ausgewiesenen Pegelklassen wurde geändert. Dadurch verschieben sich die 5 Dezibel breiten Pegelklassen um 0,5 Dezibel zu niedrigeren Werten. Damit werden tendenziell größere lärmbelastete Flächen und mehr sowie stärker lärmbelastete Personen ausgewiesen.

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hält aber als Fazit zu den Berechnungsveränderungen fest, dass dort, wo bereits bei der dritten Stufe hohe Pegel berechnet und somit Lärmprobleme sichtbar wurden, weiterhin hohe Lärmpegel berechnet und damit Lärmprobleme aufgezeigt werden. Die neuen Lärmkarten der vierten Runde können ebenfalls wie die Belastetenzahlen die größten Lärmprobleme in den Gemeinden aufzeigen und für eine Prioritätensetzung bei der Lärmaktionsplanung herangezogen werden.

4.2 Ergebnisse

Die Ergebnisse der vierten Stufe der Lärmkartierung wurden mit Datum vom 06.07.2023 im Umgebungslärmportal NRW des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr dokumentiert (siehe sechs Blätter im Anhang). Für die Stadt Lippstadt werden dort die folgend dargestellten Daten angezeigt.

Hauptverkehrsstraßen

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

Tag / Abend / Nacht-Index

L_{den}/dB(A):	>55 ≤60	>60 ≤65	>65 ≤70	**>70 ≤75**	**>75**
N	2.119	1.297	1.011	516	6

Nacht-Lärmindex

L_{night}/dB(A):	>50 ≤55	>55 ≤60	**>60 ≤65**	**>65 ≤70**	**>70 ≤75**
N	1.442	1.018	523	7	0

In der Summe wohnen in Lippstadt 522 Personen in Gebäuden, in denen ein Lärmpegel von 70 dB(A) am Tag überschritten wird. 530 Personen wohnen in Gebäuden, in denen ein Lärmpegel von 60 dB(A) in der Nacht überschritten wird.

Die Gründe für die gegenüber 2018 deutlich höheren Werte wurden in Kap. 4.1 erläutert.

Die Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Lippstadt betrug laut Lärmportal:

ab 55 dB(A)	11,24 km^2
ab 65 dB(A)	2,55 km^2
ab 75 dB(A)	0,49 km^2

Die Gesamtfläche der Stadt Lippstadt beträgt rd. 114 km^2.

Die geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Lippstadt wurde auf dem Lärmportal wie folgt angegeben:

L_{den}/dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	2.354	728	2
Schulgebäude	20	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Eine differenzierte statistische Betrachtung, wie sich die Betroffenheit von Lärmbelastungen auf die einzelnen kartierten Landesstraßen aufteilt, kann aus den vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) zur Verfügung gestellten Daten nicht abgeleitet werden.

Haupteisenbahnstrecken

Zuständig für die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 1. Januar 2015 das Eisenbahn-Bundesamt und nicht mehr die Kommunen. Der Lärmaktionsplan für die Strecke Soest – Paderborn wird daher in diesem Bericht nicht weiter behandelt.

5. Beteiligung der Bürger und der politischen Gremien

Die Bürger der Stadt Lippstadt wurden im Anschluss an die öffentliche Befassung im Stadtentwicklungsausschuss am 11.04.2024 mittels Pressemitteilung vom 19.04.2024 darüber informiert, dass die Ergebnisse der vierten Stufe der Lärmkartierung und der Bericht zur Lärmaktionsplanung der Stadt Lippstadt im Internet einsehbar sind. Es wurde dabei darauf hingewiesen, dass Fragen oder Anregungen zu den Ergebnissen der Lärmkartierung an den Fachdienst Stadtplanung und Umweltschutz übermittelt werden können.

Im genannten Zeitraum gingen insgesamt 15 Stellungnahmen ein, die folgende räumliche Bereiche betrafen:

B 55 / nördlich Lippestraße	3
B 55 / Bereich Ostlandstraße	1
B 55 / Rampe am Roßfeld	1
B 55 / Höhe Margaretensee	1
B 55 / Höhe Esbecker Straße	1
Lippestraße	5
Lipperoder Straße / Mastholter Straße	1
Lipperoder Straße / Bereich Hebbelstraße (Höhe Friedhof)	1
Dr.-Wilhelm-Röpke-Straße	1

Die B 55 mit 7 Forderungen von Lärmschutzwällen oder -wänden und die Lippestraße mit 5 Forderungen, vor allem nach einer Tempo-30-Regelung, stellen die Schwerpunkte dar.

Diese Ergebnisse der Bürgerbeteiligung wurden in der Beschlussvorlage und im Bericht im Stadtentwicklungsausschuss am 06.06.2024 vorgestellt.

Die Stadtverwaltung wird die eingegangenen Stellungnahmen mit dem zuständigen Straßenbaulastträger Straßen.NRW erörtern, damit Lärmschutzmaßnahmen entwickelt werden können.

6. Beteiligung des Landesbetriebs Straßenbau als Straßenbaulastträger für die B 55 und für die Landesstraßen

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) wurde mit Mail vom 26.02.2024 um eine Stellungnahme gebeten, ob an den in Lippstadt lärmkartierten Straßenabschnitten in den vergangenen fünf Jahren Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt worden sind oder ob geplant ist, auf Grund der neuen Ergebnisse der Lärmkartierung in den nächsten Monaten bzw. Jahren Lärmschutzmaßnahmen an diesen Straßen durchzuführen.

Mit Datum vom 10.04.2024 hat Straßen.NRW eine Stellungnahme abgegeben. Aus Sicht des Straßenbaulastträgers *"gibt es derzeit keinen aktuellen Handlungsbedarf".*

7. Maßnahmen der Stadt Lippstadt zur Lärmminderung

7.1 Förderung des Radverkehrs

In Lippstadt herrschen gute Voraussetzungen für die Benutzung des Fahrrades. Die günstige Topographie sowie die kompakte Siedlungsstruktur der Kernstadt Lippstadts und der an die Kernstadt angrenzenden Stadtteile tragen dazu bei, dass ca. jeder vierte Weg mit dem Fahrrad absolviert wird. 75 % der Fahrten sind nicht länger als drei Kilometer.

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 mehr und bessere Fahrradabstellanlagen wie z.B. die überdachten Fahrradständer auf der Südseite des Bahnhofs.

Auf der Grundlage eines Radverkehrskonzeptes, welches für das komplette Stadtgebiet von einem beauftragten Büro im Jahr 2011 entwickelt wurde, wurden in den folgenden Jahren Netzlücken sukzessive geschlossen und es wurde die Radverkehrsinfrastruktur verbessert, um ein attraktives und alltagtaugliches Fahrradnetz zu schaffen.
Ende 2014 hat der Rat der Stadt Lippstadt das Mobilitätskonzept Altstadt beschlossen, mit dessen Hilfe ein optimiertes und gleichberechtigtes Neben- und Miteinander aller Verkehrsträger in der Lippstädter Altstadt erreicht werden soll. Die Maßnahmen dieses Konzeptes wurden im Jahre 2016 abgeschlossen. So sind u.a. Fahrradstraßen ausgewiesen worden, Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert und Tempo-30-Zonen eingerichtet worden. Aktuell bearbeitet die Stadtverwaltung u.a. die Themen Fahrradstraßen, Markierung von Radfahrstreifen, Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht und Fahrrad-Abstellanlagen.

Bei den aktuell lärmkartierten Straßen L 822 (hier die Beckumer Straße) und L 636 (hier die Südstraße) ist die Stadt Lippstadt aktuell aktiv. Zur Verbesserung der Straßen- und Wegeinfrastruktur sind bezüglich der Beckumer Straße Abstimmungen mit Straßen.NRW anberaumt. Im Bereich der Südstraße wird die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben.

7.2 Verkehrsentwicklungsplan Klimafreundliche Mobilität

Im Jahr 2019 wurde der Verkehrsentwicklungsplan Klimafreundliche Mobilität beschlossen, der ebenfalls Maßnahmenvorschläge zur Förderung des Radverkehrs beinhaltet. Zu nennen sind hier u.a. Sanierungsmaßnahmen an der Infrastruktur, der Ausbau des Fahrradmietsystems und die Umgestaltung von Straßenräumen unter Berücksichtigung der Belange der Nahmobilität. Aber auch der Fußgängerverkehr und der ÖPNV wurden berücksichtigt und mit Maßnahmenvorschlägen versehen, die Schritt für Schritt bis 2030 umgesetzt werden sollen, und ebenfalls einen Beitrag zum Lärmschutz leisten.

Um zudem das fahrradfreundliche Klima in Lippstadt zu fördern, nimmt die Stadt seit 2022 am Stadtradeln teil und motiviert dadurch mit zunehmendem Erfolg die Bürgerinnen und Bürger, das Fahrrad zu nutzen. Die Teilnehmerzahl konnte von 2.270 in 2022 auf 2.693 in 2023 gesteigert werden. Auch in 2024 wird die Stadt Lippstadt wieder teilnehmen.

Zusätzlich gibt es im Bereich des Fahrradtourismus in Lippstadt ein vielfältiges Angebot an Radwander- und Themenrouten. Die Römer-Lippe-Route zum Beispiel führt seit April 2013 auf den Spuren der Römer entlang der Lippe von Detmold via Lippstadts Innenstadt bis nach Xanten. Als regionales Angebot wurde vom Kreis Soest das Radwegenetz Südwestfalen entwickelt, das 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“.

7.3 Ausbau und Sanierung von Straßen

Beim 2012 begonnenen Ausbau der Erwitter Straße war eine 6,50 m breite bituminös befestigte Fahrbahn mit beidseitigen Hochbordeinfassungen realisiert worden. Die neue Fahrbahndecke verringert die Abrollgeräusche von Fahrzeugen und trägt damit zur Lärmminderung bei. Zudem wurde auf der Ostseite ein 2,50 m breiter separater Radweg für Zweirichtungsverkehr und ein Gehweg mit größtenteils Regelmaß 2,50 m angelegt. Damit entstand eine durchgehende Rad- und Fußwegeverbindung von der Lippstädter Kernstadt zu den südlich gelegenen Feldfluren.

Im Jahr 2016 ist die Lippestraße in der Ortsdurchfahrt Lipperode saniert worden. Durch die neue Fahrbahndecke konnte ein Beitrag zur Lärmreduzierung geleistet werden.

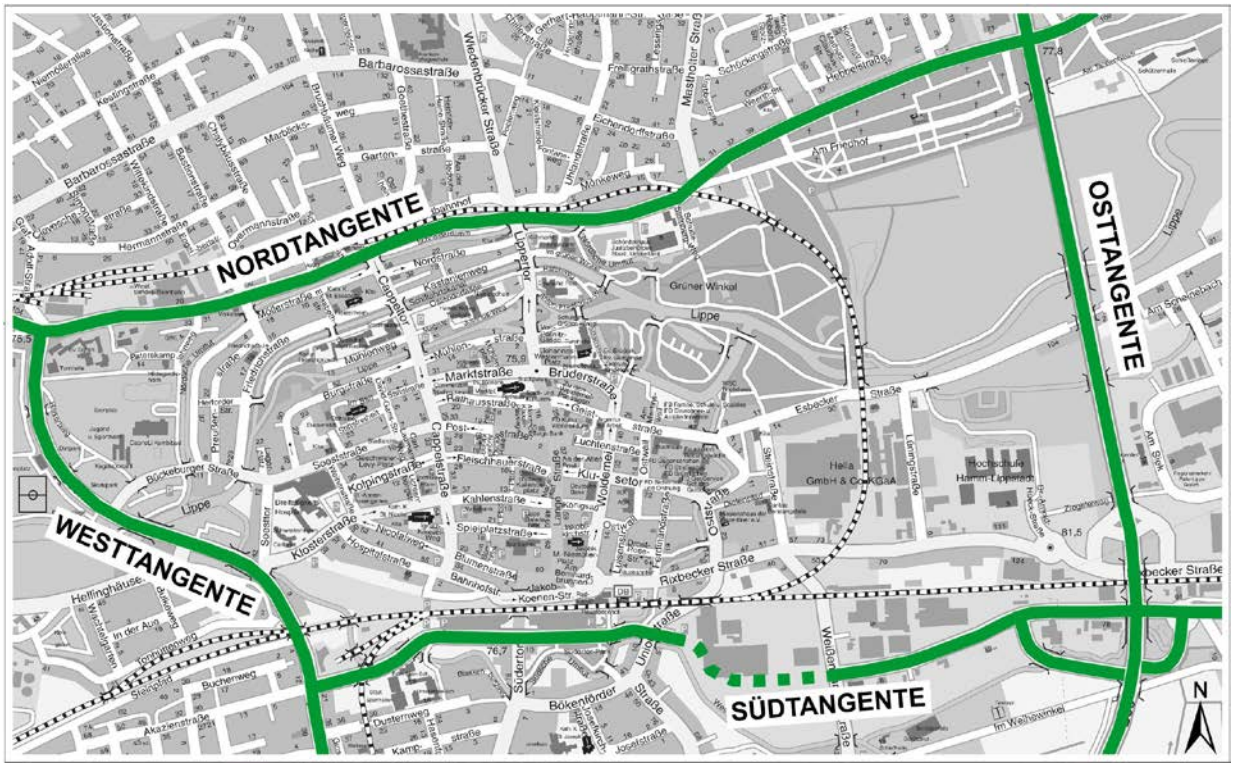
Die Sanierung und der Ausbau der Paderborner Straße (L 636) in der Ortsdurchfahrt Esbeck samt beidseitigen Schutzstreifen wurde in 2018 abgeschlossen.

Die Westernkötter Straße im Abschnitt zwischen Bökenförder Straße/Am Schwibbogen und Südstraße wurde in den Jahren 2022/23 saniert. Eine neue Fahrbahndecke und ein Lkw-Durchfahrtverbot sorgen auch hier für eine Lärmreduzierung. Zudem wurde die Radwegeinfrastruktur durch die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen aufgewertet.

Hinsichtlich einer Sanierung des westlichen Abschnitts der Beckumer Straße zwischen Hella und Cappeler Stiftsallee strebt die Stadt Lippstadt mit Straßen.NRW eine Abstimmung an.

7.4 Tangentenring um die Altstadt

Eine Entlastung vieler Stadtquartiere von Durchgangsverkehren und damit auch von Verkehrslärm hat der Tangentenring um die Altstadt gebracht (siehe Abbildung). Dieser Ring wurde mit dem Bau der Dr.-Wilhelm-Röpke-Straße im Norden und der Udener Straße im Westen begonnen und hat seine Fortsetzung mit dem Bau des Konrad-Adenauer-Ringes im Süden gefunden. Aktuell steht die Fortführung über das Union-Gelände an und damit der Schluss des Tangentenringes. Das Planverfahren beginnt jetzt, um Baurecht für den Lückenschluss zwischen Konrad-Adenauer-Ring / Unionstraße und Weißenburger Straße / Roßfeld zu schaffen. Die Bundesstraße B 55, die Berliner Straße, bildet die Osttangente.



7.5 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.

8. Ruhige Gebiete

Laut EU-Umgebungslärmrichtlinie wird zwischen „ruhigen Gebieten“ auf dem Land und in Ballungsräumen differenziert. Auf dem Land soll ein „ruhiges Gebiet" ein von der zuständigen Behörde (in NRW die Kommune, also die Stadt Lippstadt) festgelegtes Gebiet sein, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist und das vor einer Lärmzunahme zu schützen ist. Verbote für Lärmerzeuger in diesen Gebieten können jedoch nicht ausgesprochen werden.

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.

Konkret bieten sich der „Grüne Winkel“ und der Kurpark in Bad Waldliesborn zur Ausweisung als „ruhiges Gebiet“ an.

9. Finanzielle Informationen

Aufgrund der angespannten Haushaltslage sind in Lippstadt spezielle Hausmittel für Lärmminderungsmaßnahmen derzeit nicht eingeplant. Dementsprechend sind keine kostenwirksamen Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgesehen. Ausführungen zur Kosten-Nutzen-Analyse entfallen daher.

10. Fazit

Gemäß der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht wurde in der vierten Stufe der Lärmkartierung der Lärm an Streckenabschnitten von Hauptverkehrsstraßen kartiert, die ein Verkehrsaufkommen von 3 Mio. Kfz pro Jahr = 8.250 Kfz am Tag überschreiten. Dies trifft im Stadtgebiet Lippstadt auf die B 55 und auf Teilstücke der L 536, L 636, L 748 und L 822 zu.

Laut Kartierung wohnen in Lippstadt 522 Personen in Gebäuden, in denen ein Lärmpegel von 70 dB(A) am Tag und 530 Personen in Gebäuden, in denen 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 Erkenntnisse aus der Lärmaktionsplanung werden in der Bauleitplanung und in der Verkehrsplanung, bei der Gestaltung von Verkehrswegen sowie von der Stadt als Straßenverkehrsbehörde berücksichtigt.

Die Ergebnisse der vierten Stufe der Lärmkartierung sind seit dem 06.07.2023 im Umgebungslärmportal des Landes NRW (www.umgebungslaerm.nrw.de) freigeschal-

tet und für die Öffentlichkeit einsehbar. Der Stadtentwicklungsausschuss wurde in der Sitzung vom 11.04.2024 über die Ergebnisse der vierten Stufe der Lärmkartierung und über das Verfahren informiert.

Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Lippstadt wurden mit einer Pressemitteilung darüber informiert, dass innerhalb des Zeitraums vom 22.04. bis 06.05.2024 nach dem 11.04.2024 und vor der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 06.06.2024 Fragen oder Anregungen zu den Ergebnissen der Lärmkartierung an den Fachdienst Stadtplanung und Umweltschutz bzw. über eine online-Beteiligungsplattform gerichtet werden können.

Es gingen 15 Stellungnahmen aus der Bürgerschaft ein, die vor allem die Lippestraße in Lipperode (L 822) und mehrere Abschnitte der B 55 betrafen. Die Stadt Lippstadt wird die Stellungnahmen auf eigene Zuständigkeiten hin prüfen und die Inhalte mit Straßen.NRW als zuständiger Behörde abstimmen, damit Lärmschutzmaßnahmen entwickelt werden können.

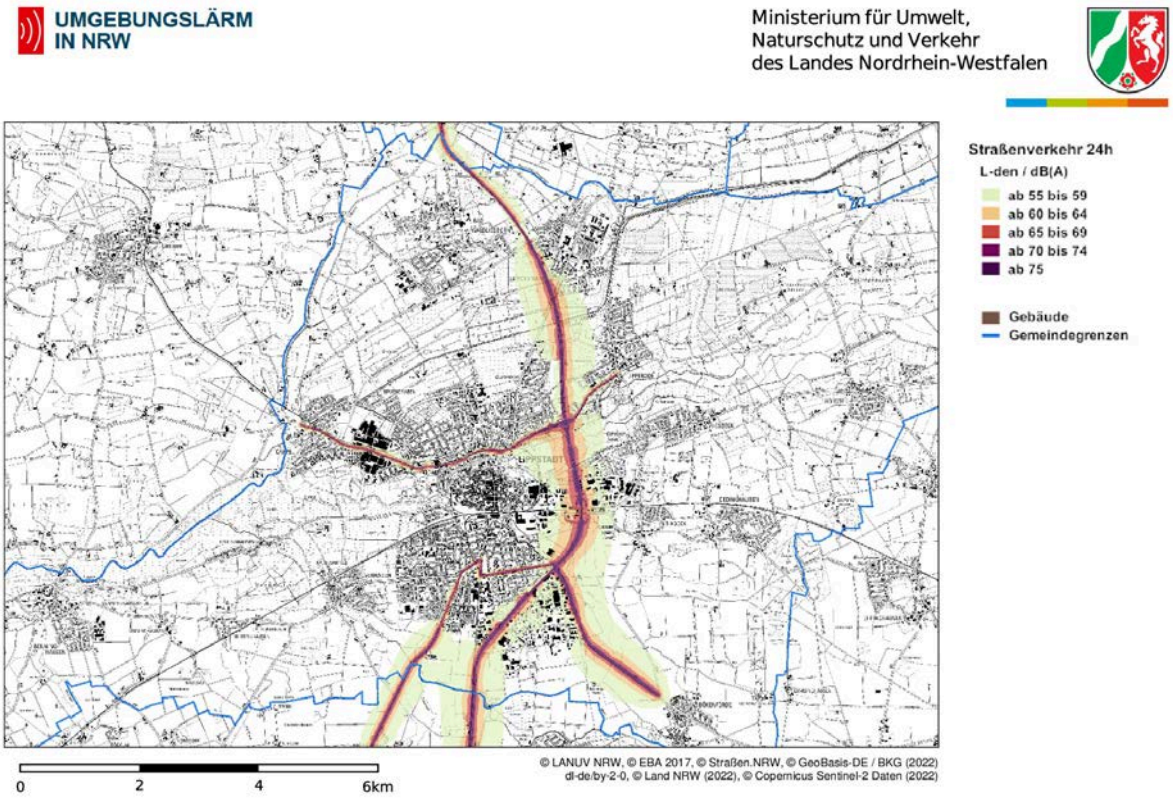
Aufgestellt:

Lippstadt, den 17.05.2024

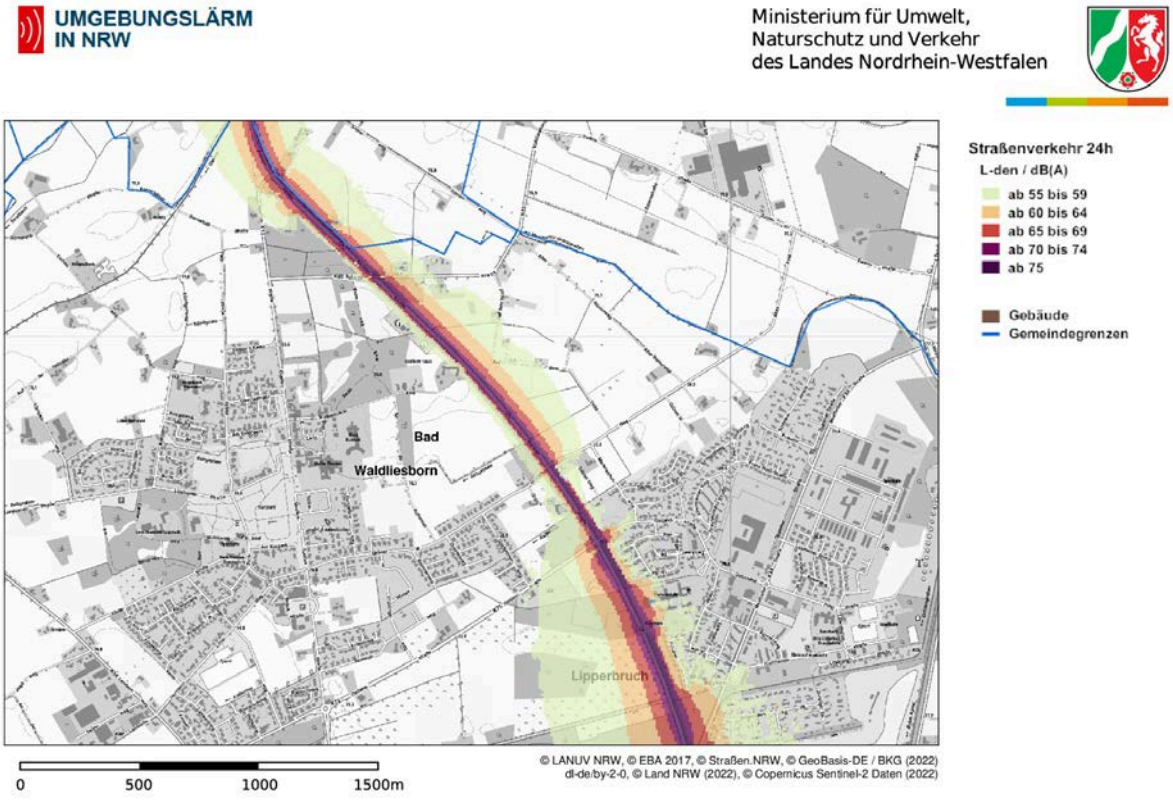
Stadt Lippstadt
Fachbereich Stadtentwicklung und Bauen
Fachdienst Stadtplanung und Umweltschutz

Im Auftrag

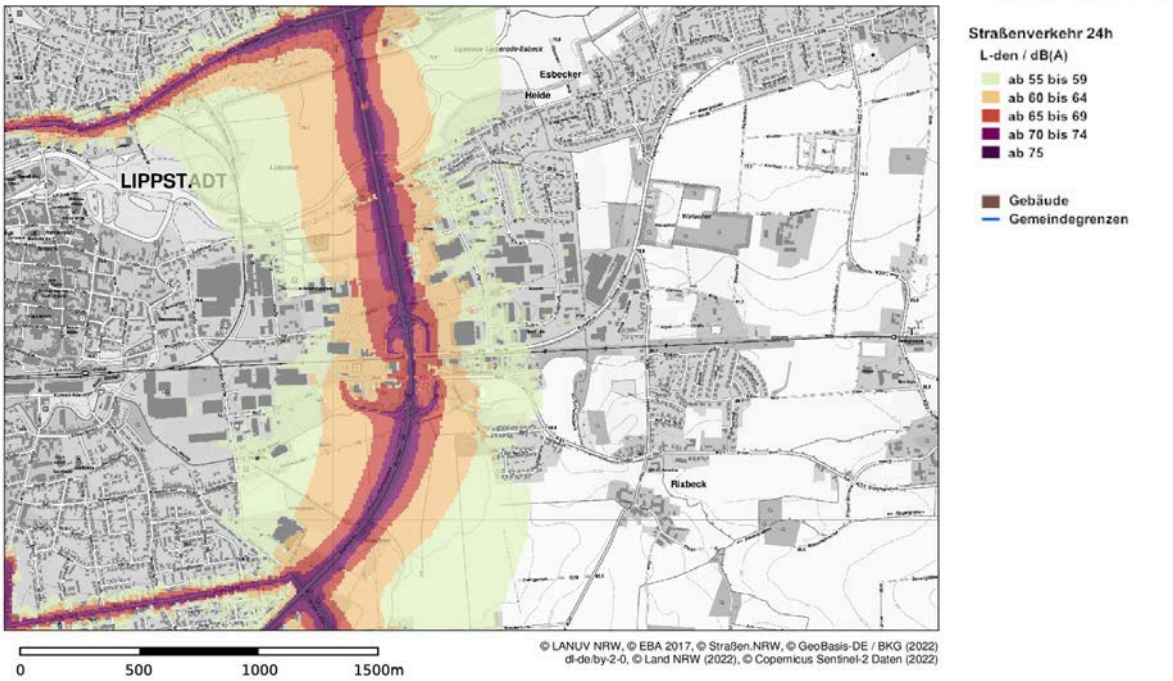
gez. Tröger



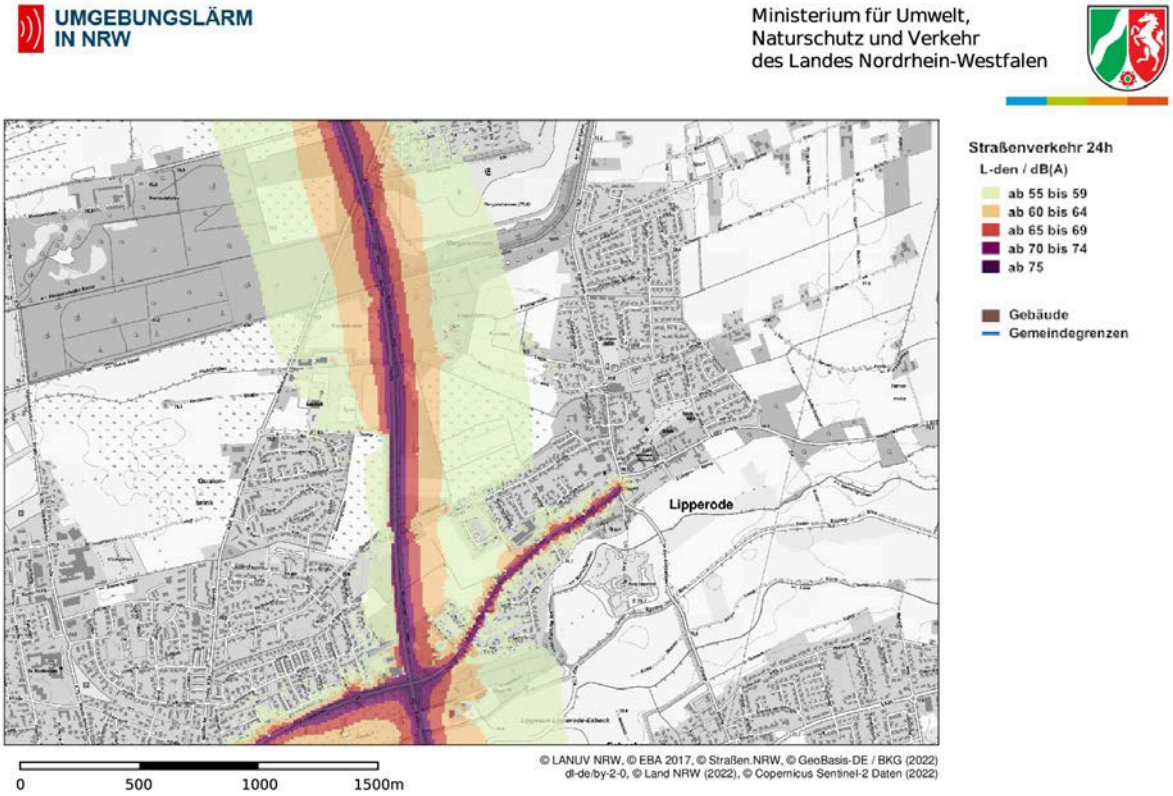
Lärmkarte Lippstadt Gesamt



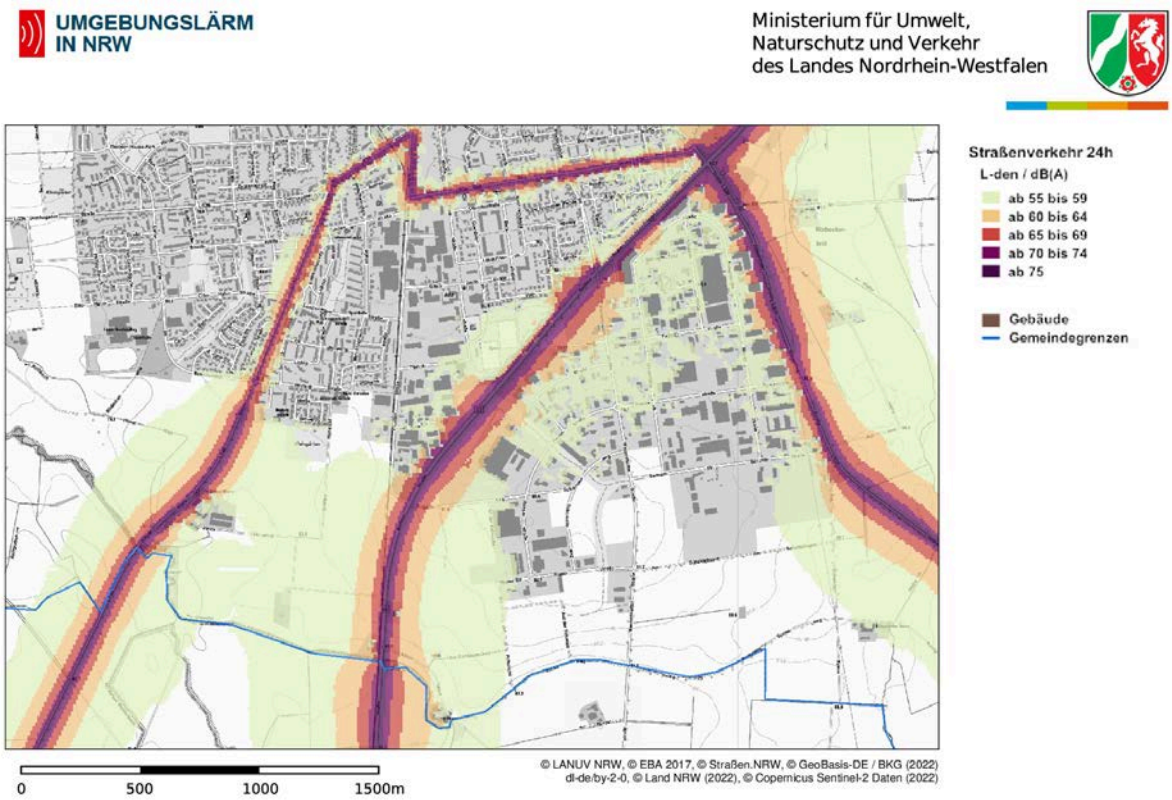
Lärmkarte Lippstadt Nord



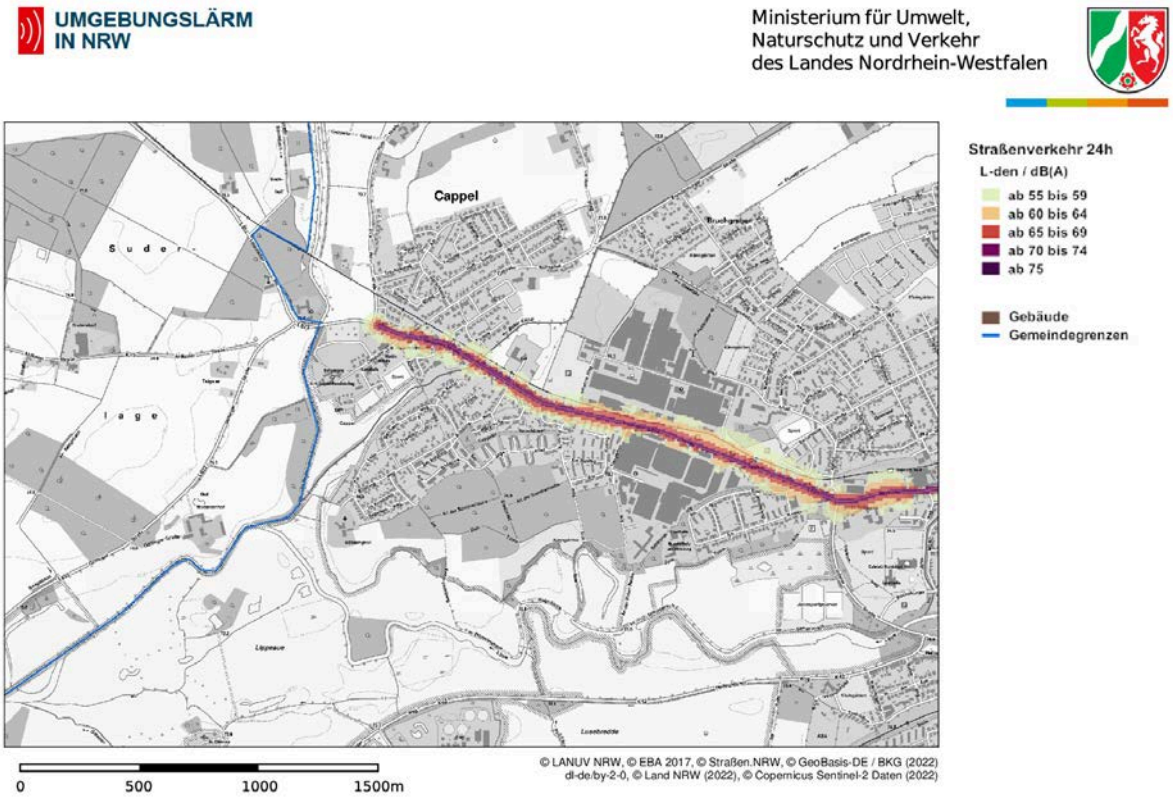
Lärmkarte Lippstadt Mitte



Lärmkarte Lippstadt Nordost



Lärmkarte Lippstadt Süd



Lärmkarte Lippstadt West