

Lärmaktionsplanung der Stadt Gütersloh

1. Zielsetzung und Grundlagen von Lärmkartierung und Lärmaktionsplan

Die „Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (EU-Umgebungslärmrichtlinie) vom 25. Juni 2002 legt ein gemeinsames Konzept zum Umgang mit dem Umgebungslärm fest. Ihr Ziel: Schädliche Auswirkungen und Belästigungen sollen verhindert und vermindert, beziehungsweise soll ihrem Entstehen vorgebeugt werden. Die Richtlinie befasst sich mit den Geräuschquellen Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr und industrielle Anlagen sowie Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt.

Der Bundestag hat am 16. Juni 2005 das Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm verabschiedet und damit die Richtlinie in deutsches Recht eingeführt.

Die Richtlinienumsetzung in Bundesrecht erfolgte mit der Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) §§ 47 a – 47 f vom 24. 06. 2005 (BGBl. I S. 1865). Die Änderung trat am 30.06. 2005 in Kraft.

Am 06. März 2006 ist die Verordnung über die Lärmkartierung, in der Details der Umsetzung in Deutschland festgelegt werden (z.B. Methodik, Berechnungsverfahren, Übermittlung der Lärmkarten usw.), als 34. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (34. BImSchV) in Kraft getreten.

Die Ziele der Umgebungslärmrichtlinie sollen schrittweise durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Die Belastung durch Umgebungslärm ist nach Bewertungsmethoden zu ermitteln und darzustellen, die für alle Mitgliedstaaten gleichermaßen gelten.
- Die Öffentlichkeit muss über die Belastung durch Umgebungslärm und seine Auswirkungen informiert werden.
- Auf Basis der Lärmkartierung sind Aktionspläne mit dem Ziel aufzustellen, den Umgebungslärm soweit erforderlich zu verhindern und zu vermeiden und eine zufriedenstellende Umweltqualität zu erreichen.
- Mindestens alle 5 Jahre sind Lärmkarten und Aktionspläne zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten

Zuständig für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung sind laut Bundesimmissionsschutzgesetz die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden. Das Umweltministerium NRW geht ebenfalls von einer Zuständigkeit der

Gemeinden aus. Gleichwohl äußert der nordrhein-westfälische Städte- und Gemeindebund gegen diese Auslegung des Bundesimmissionsschutzgesetzes verfassungsrechtliche Bedenken, u.a. weil die Zuständigkeit für den Lärmschutz weiterhin bei den verantwortlichen Straßenbaulastträgern liegen sollte. Die Landesregierung hat bislang keine landeseigene Zuständigkeitsbestimmung getroffen, ist aber bereit, die Gemeinden bei der Ermittlung des Umgebungslärms zu unterstützen. Zu beachten ist, dass die gesetzlichen Regelungen zur Umgebungslärminderung zwar ein formales Verfahren aber keine Rechtsgrundlage für verbindliche Lärminderungsmaßnahmen schaffen.

Als Datengrundlage wurden u.a. umfangreiche Emissionsdaten, Bebauungs-, Hindernis- und Geländedaten vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes NRW (LANUV) aufbereitet, um mit national einheitlichen Berechnungsverfahren die Lärmbelastungen für jede einzelne Quellgruppe zu ermitteln. Die Berechnungsverfahren und Lärmindizes zur Erfassung des Umgebungslärms sind nicht mit den maßgeblichen Rechen- und Beurteilungsvorschriften für Planungs- und Genehmigungsverfahren kompatibel. Daher bleibt die Anwendung bisheriger Schallimmissionsberechnungen sowie des technischen Regelwerks zum Lärmschutz beispielsweise für die Bearbeitung von Bauleitplänen, Planfeststellungen oder im Baugenehmigungsverfahren hiervon unberührt.

In der Umgebungslärmkartierung (nach § 47c BImSchG und Vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)) werden auf Grundlage der Ergebnisse der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) und LKW-Anteils, der zulässigen Geschwindigkeit, Art des Straßenbelags, Lage und Geschlossenheit der Randbebauung sowie dem Vorhandensein von Lärmschirmen die Lärmindizes L_{den} und L_{night} berechnet. Es sind europaweit einheitliche Kenngrößen z.B. L_{den} für die allgemeine Belästigung. L_{night} ist eine Kenngröße für Schlafstörungen.

- Lärmindex L_{den} ist ein über 24 h „day, evening, night“ gemittelter Pegel mit Höhergewichtung von Abend und Nacht und
- Lärmindex L_{night} ein über 8h zwischen 22 und 6 Uhr ebenfalls gemittelter Pegel.

Zwischen dem hier dargestellten Berechnungsverfahren und den Berechnungsverfahren, die außerhalb der Umgebungslärmrichtlinie im deutschen Lärmschutzrecht verwendet werden, bestehen Unterschiede in den Kenngrößen und einigen Details des Berechnungsverfahrens. Deshalb stimmen die Ergebnisse und deren Darstellung in den Lärmkarten tendenziell überein, müssen jedoch für den jeweiligen Anwendungsfall kritisch bewertet werden.

2. Erste Stufe der Lärmkartierung

In der ersten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie wurde der Lärm kartiert, der von Hauptlärmquellen ausgeht und für folgende Bereiche gilt:

- Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern
- Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz pro Jahr (bzw. 16.500 Kfz/Tag)
- Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr
- Großflughäfen

Mit Hauptverkehrsstraßen sind laut Umgebungslärmrichtlinie Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen sowie Kreisstraßen gemeint. Es wird folglich kein Lärm kartiert, der von nichtqualifizierten innerstädtischen Straßen ausgeht, auch wenn deren

Verkehrsaufkommen über 16.500 Kfz/24h liegt. Betroffene, die an stark belasteten innerstädtischen Straßen wohnen, werden deshalb im Internet-Umgebungslärmportal des LANUV keine Informationen über Lärmpegel an ihrem Wohnhaus finden.

Die Lärmkartierung wurde vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes NRW (LANUV) durchgeführt. Die Ergebnisse wurden den Städten im März 2008 zur Verfügung gestellt und ins Internet unter www.umgebungslaerm.nrw.de gestellt.

Die vorläufige Auswertung der verkehrslärmbelasteten Gesamtfläche der **ersten Stufe** bezieht sich in Gütersloh auf folgende Straßen und die Bahn:

1. Stufe

1. B 61	(von Stadtgrenze bis Stadtgrenze)
2. L 757 Verler Str. / Friedrich-Ebert-Straße	(von Stadtgrenze Verl bis B 61)
3. BAB 2	(von Stadtgrenze bis Stadtgrenze)
4. Bahn	(von Stadtgrenze bis Stadtgrenze)

Nach dem Runderlass des Ministers für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 07.02.2008 zur Lärmaktionsplanung liegen Lärmprobleme vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{den} von 70 dB(A) bzw. ein L_{night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird.

Der Bund hat in seiner Zuständigkeit als Straßenbaulastträger von Bundes- und Bundesfernstraßen im Zuge der Umgebungslärmrichtlinie im Juni 2011 eine Senkung der Auslösewerte von 70 dB(A) auf 67 dB(A) am Tag und 60 dB(A) auf 57 dB(A) in der Nacht vorgenommen. Diese Senkung ist eine freiwillige Maßnahme die auf der Grundlage der Lärmsanierung stattfindet. D.h., ein Rechtsanspruch ist daraus nicht herleitbar.

2.1 Hauptverkehrsstraßen (Bundes-/Landesstraßen)

An den Hauptverkehrsstraßen, die in der **ersten Stufe** in Gütersloh kartiert wurden, wohnen **217** Menschen in Gebäuden, in denen ein Lärmpegel von 70 dB(A) am Tag und **338** Menschen, in denen ein Lärmpegel von 60 dB(A) in der Nacht überschritten wird. Das Auslösekriterium für eine Lärmaktionsplanung ist damit formal erreicht.

(ANLAGE I + II)

2.2 B 61

Die Straße selbst ist als 4-spurige Straße ausgebaut und befindet sich in der Straßenbaulast des Landesbetriebs Straßenbau (Straßen.NRW).

Aufgrund der Senkung der Auslösewerte an Bundes- und Bundesfernstraßen durch den Bund, sind den Anliegern der B 61 passive Maßnahmen auf der Grundlage der Lärmsanierung in Aussicht gestellt worden. Die Anwohner sind von der Verwaltung im Sep. 2012 informiert worden, entsprechende Anträge bei der zuständigen Behörde (Straßenbaulastträger) zu stellen. Zurzeit sind beim Landesbetrieb erst ca. 42 % der Anträge mit Anspruchsvoraussetzung gestellt worden (Stand 18.12.2014).

2.3 L 757, Verler Straße /Friedrich-Ebert-Str.

Durch den Autobahnanschluss kommt der Straße eine besondere Bedeutung zu. Im Ortsteil Spexard befindet sich die Straße in der Baulast der Stadt. Durch einen geplanten Umbau des Straßenquerschnittes, Fahrbahneinengung und überfahrbare Mittelinseln wird versucht, das Geschwindigkeitsniveau zu reduzieren. Die Maßnahme ist für 2016 vorgesehen.

Die Friedrich-Ebert-Straße hat von der B 61 bis Carl-Bertelsmann-Straße neben der Verbindungsfunktion (B 61 zur A 2) eine Sammelfunktion im Kernbereich der Stadt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Anfang der 90-er Jahre hat die Verwaltung an zwei Mehrfamilienhäusern der Friedrich-Ebert-Straße / Berliner Straße im Vorfeld Lärmsanierung durch Einbau von Lärmschutzfenstern durchgeführt.

Der übrige Bereich der Verler Straße (von Carl-Bertelsmann-Straße bis Ortsteil Spexard) befindet sich in der Straßenbaulast des Landesbetriebs Straßenbau (Straßen.NRW). Wohnen ist auch hier nur in Teilbereichen vorhanden. Lärmindernde Maßnahmen durch den Straßenbaulastträger werden zurzeit nicht durchgeführt.

2.4 BAB 2

Die A 2 ist aufgrund des 6 streifigen Ausbaus (1995) von der Autobahn-Ausfahrt GT in Richtung Oelde (Dortmund) aktiv durch Lärmschutz-Wälle und -Wände geschützt worden. Dabei wurden die Grenzwerte der 16. BImSchV als Vorsorgemaßnahme zur Beurteilung herangezogen. Der Bereich der Autobahn, von Anschlussstelle in Richtung Bielefeld (Hannover) ist wegen eines alten (vor 1974) gestellten Planfeststellungsverfahrens nicht berücksichtigt worden.

Ebenso wie auf der B 61 hat der Bund durch Reduzierung der Auslösewerte, Lärmsanierung für einen Teilbereich der A 2 (von Ausfahrt Gütersloh bis Brücke Berensweg) aktive Maßnahmen (Lärmschutzwand) durch den Landesbetrieb Straßenbau (Straßen.NRW), Autobahnniederlassung Hamm, in Aussicht gestellt.

2.5 Bahn

Die Bahntrasse Hamm – Hannover (Kartierung 10.02.2012) trennt das Stadtgebiet in zwei Hälften und befindet sich zum überwiegenden Teil auf einer Dammlage. Aus Gründen der technischen Machbarkeit sind Wall- oder Wandanlagen auf städtischem Gebiet nicht wirtschaftlich bzw. nicht durchführbar. Ein wirtschaftlicher Lärmschutz ist somit nur auf der Trasse in der Nähe der Schienen auf Flächen der Deutschen Bahn (DB) machbar.

Die Stadt hat am 11.06.2003 beim Eisenbahn-Bundesamt einen Antrag auf Lärmsanierung für das gesamte Stadtgebiet gestellt und ist auf eine Prioritätenliste gesetzt worden. Danach befindet sich Gütersloh auf Nr. 16 des Sanierungsabschnitts und soll auf einer Länge von insgesamt 5,7 km Lärminderungsmaßnahmen bekommen. Für das Jahr 2014 sind im Haushaltsentwurf der Bundesregierung 120 Millionen Euro für Lärmsanierung an Schienenwegen vorgesehen.

(ANLAGE III)

3. Zweite Stufe der Lärmkartierung

In der **zweiten Stufe** der Lärmkartierung wurde vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) der Lärm an Straßenabschnitten neben den unter der Stufe 1 genannten Hauptverkehrsstraßen zusätzlich Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr (8.250 Kfz/24h) und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr kartiert. Damit sind neben der bereits kartierten A 2, B 61, L 757 (Verler Str. / Friedrich-Ebert-Str.) und die Bahn, zusätzlich auch auf die **B 513** (Marienfelder Str.), **L 782** (Brockhäger Str. / Neuenkirchener Str.) und **L 788** (Carl-Bertelsmann-Str.) aufgenommen worden.

1. Stufe

1.	B 61	(von Stadtgrenze - Stadtgrenze)
2.	L 757 Verler Str. / Friedrich-Ebert-Straße	(von Stadtgrenze Verl - B 61)
3.	BAB 2	(von Stadtgrenze - Stadtgrenze)
4.	Bahn	(von Stadtgrenze - Stadtgrenze)

2. Stufe

5.	B 513 Marienfelder Straße	(von B 61 - Stadtgrenze)
6.	L 782 Brockhagener / Neuenkirchener Str.	(von Stadtgrenze - B 61 u. B61 - Osningstr.)
7.	L 788 Carl-Bertelsmann-Str.	(von Friedrich-Ebert-Str. - Spexarder Str.)

Die Ergebnisse der **zweiten Stufe** der Lärmkartierung sind seit dem 24.10.2012 im Internet-Umgebungslärmportal des Landes NRW freigeschaltet und für die Öffentlichkeit einsehbar. Bürgerinnen und Bürger, die an Teilstrecken bestimmter Hauptverkehrsstraßen wohnen, können sich über den Kartenviewer www.umgebungslaerm.nrw.de des Umgebungslärmportals informieren, inwieweit sie von Umgebungslärm durch hohes Verkehrsaufkommen betroffen sind.

3.1 Hauptverkehrsstraßen

An den Hauptverkehrsstraßen, die in der **zweiten Stufe** in Gütersloh kartiert wurden, wohnen **554** Menschen in Gebäuden, in denen ein Lärmpegel von 70 dB(A) am Tag und **750** Menschen, in denen ein Lärmpegel von 60 dB(A) in der Nacht überschritten wird. Damit erhöht sich das Auslösekriterium für eine Lärmaktionsplanung im Vergleich zur ersten Stufe.

(ANLAGE I + IV)

3.2 B 513, Marienfelder Straße

Im Straßennetz der Stadt Gütersloh wird die Marienfelder Straße dem überörtlichen Straßennetz zugerechnet. Von B 61 bis zur Stadtgrenze befindet dieser Bereich in gesamter Länge in der Straßenbaulast des Landesbetriebs Straßenbau (Straßen.NRW). Lärmindernde Maßnahmen sind an dieser Straße auch in den benachbarten Gemeindegebieten nicht vorgesehen (Stand 18.12.2014).

3.3 L 782, Brockhäger Straße

Im Hauptverkehrsnetz der Stadt hat die Brockhäger Straße die Funktion als Gemeindeverbindungsstraße. Im Zusammenhang mit dem Neubau der A 33 wird die Brockhäger Straße zurzeit als Umleitungsstrecke für Lkw genutzt. Diese Situation soll nach Beendigung der Bauarbeiten der A 33 (voraussichtlich 2020) wieder aufgehoben werden.

Im bebauten Kernbereich von B 61 bis in Höhe der Wichernstraße ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h begrenzt. Dieser Bereich befindet sich in der Straßenbaulast der Stadt. Im weiteren Verlauf (Straßenbaulast Straßen.NRW) ist die Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h angehoben worden. Das Siedlungsgebiet an der Hofbreite wurde in der Vergangenheit vom Straßenbaulastträger durch eine 3.0 m hohe Lärmschutzwand auf der Grundlage der Lärmsanierung teilweise geschützt worden. Andere lärmindernde Maßnahmen, wie z.B. Flüsterasphalt, sind auch hier nicht vorgesehen (Stand 18.12.2014).

3.4 L 782, Neuenkirchener Straße

Die Neuenkirchener Straße ist als Hauptverkehrsstraße eingestuft und führt durch den innerstädtischen Bereich. Von Lindenstraße bis Stadtring sind lärmindernde Maßnahmen im Vorfeld bereits umgesetzt worden. Einerseits durch einen entsprechenden Ausbau, wie Fahrbahneinengungen, Kreisverkehre und Querungshilfen, andererseits durch Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h vor Schulen und Altenheimen.

Im weiteren Verlauf vom Stadtring bis Osningstraße ist die Neuenkirchener Straße durch beidseitigen straßenbegleitenden Baumbestand eingerahmt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Lärmindernde Maßnahmen mit Flüsterasphalt scheiden hier aus, da bei Geschwindigkeit bis 50 km/h die Lärminderung nicht mehr wahrnehmbar ist.

3.5 L 788, Carl-Bertelsmann-Straße

Die Carl-Bertelsmann-Straße übernimmt ebenfalls die Funktion einer Hauptverkehrsstraße, die andere Ortsteile verbindet. Außerdem erschließt sie SB-Märkte und Industriebetriebe. Im Bereich zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Marienstraße sind Maßnahmen wie Fahrbahnteiler und Querungshilfen bereits vorhanden. Im Bereich zwischen Ottilienstraße und Stadtring befindet sich die Wohnbebauung hinter einer 3 m hohen Lärmschutzwand. Das Obergeschoss wurde seinerzeit zusätzlich passiv geschützt. Im stadtauswärtigen Abschnitt bis zur Spexarder Straße befinden sich ebenfalls Fahrbahnteiler. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Der Industrielärm ist im Bebauungsplan mit Emissionskontingenten wohnverträglich festgesetzt worden.

3.6 Bahn

Die Lärmkartierungsergebnisse der **zweiten Stufe** sind durch das Eisenbahn-Bundesamt unter folgendem Link im Internet am 16.12.2014 veröffentlicht worden: <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba#>

Die Lärmsanierung wird durch das Eisenbahn-Bundesamt auf der Grundlage des Haushaltsrechts nach der Prioritätenliste weiter durchgeführt. Maßnahmen sind unter Pkt. 2.5 beschrieben.

(ANLAGE V)

4. Maßnahmen zur Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen

Die Kommune hat nur dort Einfluss auf die Lärminderung, wo sie selber Straßenbaulasträger ist. Dies ist nur bei den folgenden Landesstraßen in der Umgebungslärmkartierung der Fall:

L 757 Friedrich-Ebert-Straße von B 61 bis Carl-Bertelsmann-Straße, Verler Straße in der Ortsdurchfahrt Spexard.

L 782 Brockhäger Straße von B 61 bis Wichernstraße, sowie Kaiserstraße von Friedrich-Ebert-Straße über Lindenstraße, Neuenkirchener Straße bis Osningstraße.

L 788 Diekstraße, Unter den Ulmen über Feuerbornstraße bis Dammstraße. Weiter von Lindenstraße, Carl-Bertelsmann-Straße bis Spexarder Straße.

Dort sind die Möglichkeiten zur aktiven Lärminderung allerdings begrenzt: Lärmschutzwälle oder –wände sind in den meisten innerstädtischen Bereichen mit enger Straßenrandbebauung keine Option. In anderen Fällen hat die Stadt wie z.B. am Stadtring, nachträglich Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt. Dabei ist unter Einbeziehung des Stadtbildes, eine Kombination von aktiven (Wälle/Wände) und passiven Maßnahmen (Lärmschutzfenster) zum Tragen gekommen. Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung sowie Verkehrsströme zu verlagern, sind im innerstädtischen Bereich in der Regel bereits ausgeschöpft worden.

Geschwindigkeitsreduzierungen auf stark befahrenen Straßen erhöhen die Staugefahr und ziehen somit andere Belastungen nach sich. Eine Verlagerung des Verkehrs von den innerstädtischen Hauptachsen in die Wohnstraßen ist ebenfalls nicht sinnvoll, da die Verkehrsmengen dort andere Probleme nach sich ziehen.

Als mittelfristige Option sieht die Verwaltung die Möglichkeit, bei Straßenneubaumaßnahmen oder Straßenausbauarbeiten in Bereichen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von mehr als 50 km/h, lärmindernden Asphalt einzusetzen. Die Qualität (vor allem die Haltbarkeit und Dauerhaftigkeit der Lärminderung) von lärmindernden Fahrbahnoberflächen ist inzwischen so verbessert worden, dass ein wirtschaftlicher Einsatz in bestimmten Streckenabschnitten gegeben ist. Die Stadt wird im Zuge eines Pilotprojektes prüfen, ob lärmindernde Fahrbahnoberflächen langfristig einsetzbar sind.

5. Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Ziel eines Lärmaktionsplanes soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen Zunahme des Lärms zu schützen. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie definiert den Schutz ruhiger Gebiete und unterscheidet zwischen ruhigen Gebieten auf dem Land und in Ballungsräumen. Dies gilt nicht für Geräusche durch forst- und landwirtschaftliche Nutzung. Ruhige Gebiete sind deshalb zunächst in den Bereichen zu suchen, die gemäß § 4 Abs. 4 der 34. BImSchV nicht kartiert wurden.

Innerhalb und außerhalb von Ballungsräumen steht es der planenden Behörde darüber hinaus frei, innerstädtische Erholungsflächen als ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen, sofern sie von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden. Hierbei kann es sich beispielsweise um Kurgebiete, Krankenhausgebiete, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Naturflächen, Grünanlagen, Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Flächen handeln, die dem Aufenthalt zur Erholung oder zur sozialen Kontaktpflege dienen.

In der Stadt Gütersloh gibt es größere zusammenhängende und wenig verlärmte Bereiche, die gleichzeitig eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen:

- Stadtpark / Städtisches Klinikum
- Mohns-Park
- Rieger-Park
- Dalke-Aue
- LWL-Klinik-Park
- Krullsbach-Aue
- Auf dem Stempel
- Auf'm Eickholt

Konkrete Maßnahmen in ruhigen Gebieten (z.B. Verkehrsbeschränkungen) sind auf der Grundlage des jeweiligen Fachrechts im Einvernehmen mit den für deren Umsetzung zuständigen Behörden aufzunehmen.

6. Ausblick auf zukünftige Maßnahmen zur Lärminderung

Im Zuge einer Lärminderung an der Quelle der Fahrzeuge (Motorgeräusche), hat die EU 2013 neue Lärmgrenzwerte für Autos und Lastwagen herausgegeben. Angestrebt wurde dabei eine Lärminderung von unter 2 dB(A). Dabei wäre mit schärferen Grenzwerten eine Minderung von 3 dB(A) möglich, was einer Halbierung der Verkehrsstärke entspräche. Allerdings müssten hier noch die Wind- und Abrollgeräusche reglementiert werden, da bei höheren Geschwindigkeiten, wie auch im fließenden Verkehr in den Städten, die Rollgeräusche vielfach über den Antriebsgeräuschen der Fahrzeuge liegen. Durch den stärkeren Einsatz von Elektrofahrzeugen ist ebenfalls eine Lärminderung zu erreichen. Eine verstärkte Förderung dieser Antriebstechnik wäre daher wünschenswert.

Auf der Grundlage der Umgebungslärmrichtlinie werden allerdings beim Bürger Erwartungen geweckt, die aus den vorgenannten Gründen so nicht einlösbar sind. Ein einklagbares Recht auf lärmindernde Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung besteht

nicht. Hinzu kommt, dass die Richtlinie keine finanziellen Förderungen für lärmindernde Maßnahmen nach sich zieht. Die wesentliche Außenwirkung der Umgebungslärmrichtlinie besteht darin, dass das Thema Lärm in der Öffentlichkeit und der Politik größere Aufmerksamkeit bekommt.

7. Qualitätssicherung

Für das Jahr 2017 werden die Lärmkarten überprüft und ggf. überarbeitet. Die dann festzustellenden Veränderungen gegenüber der Situation 2012 geben Aufschluss über die Wirksamkeit der Maßnahmen bzw. der Weiterführung der Aktionsplanung. Zusätzliche Maßnahmen zur Lärminderung sind in dem geplanten Mobilitätsplan der Stadt Gütersloh vorgesehen.

Nicht allen Lärmproblemen wird abgeholfen werden können. Die Chancen liegen eher in einem langfristigen und von der EU bereits angedachten Lärmmanagement auch im Sinne einer Vorsorge gegen neue Lärmprobleme.

ANLAGE I

1. Stufe

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

$L_{den}/dB(A)$	>55	>65	>75
Belastete Flächen km^2	12.84	3.59	0.93
N Wohnungen	1368	348	1
N Schulgebäude	7	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

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

$L_{den}/dB(A)$:	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	2145	895	558	215	2

$L_{night}/dB(A)$:	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	1410	635	306	32	0

2. Stufe

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

$L_{den}/dB(A)$:	>55	>65	>75
Belastete Flächen km^2	19.45	5.68	1.31
N Wohnungen	3042	904	13
N Schulgebäude	14	1	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

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

$L_{den}/dB(A)$:	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	4344	2112	1393	526	28

$L_{night}/dB(A)$:	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	2986	1631	654	96	0

Quelle: Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen