

Lärmaktionsplan der Gemeinde Anröchte (Runde 4)



Titel: Lärmaktionsplan der Gemeinde Anröchte
gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Verfasser: Gemeinde Anröchte / Bauamt / Hauptstraße 74 / 59609 Anröchte

Datum Beschluss: XX.XX.XXXX

Entwurf

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Abkürzungsverzeichnis	5
1. Einleitung	6
2. Beschreibung des Untersuchungsgebietes	6
3. Gesetzliche Grundlagen – rechtliche Rahmenbedingungen – Definitionen	7
3.1 Unterschiede im deutsch-europäischen Regelwerk	8
3.2 Richtwerte	9
3.3 Zuständigkeiten in der Lärmaktionsplanung	10
3.4 Ablauf und Zielsetzung der Lärmaktionsplanung	11
3.5 Öffentlichkeitsbeteiligung	12
4. Lärmkartierung	13
4.1 Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen	14
4.1.1 Haupt-Straßenverkehr	17
4.1.2 Haupt-Schienenverkehr (Bund)	18
4.1.3 Haupt-Schienenverkehr (Sonstige)	18
4.1.4 Flugverkehr	18
4.1.5 Industrie	18
4.2 Ermittelte Lärmeinwirkungen in Anröchte	18
4.2.1 Lärmeinwirkung durch allgemeinen Straßenverkehr	18
4.2.2 Lärmeinwirkung durch privaten Schienenverkehr	24
4.2.3 Lärmeinwirkung durch Schienenverkehr Bund	24
4.2.4 Lärmeinwirkung durch Flugverkehr	24

5.	Ablauf der Lärmkartierung	25
5.1	Graphische Darstellungen durch Isophonenflächen und Isophonenlinien	25
5.2	Ort der Veröffentlichung	25
6.	Maßnahmenplanung	26
6.1	Allgemeine Maßnahmen und Möglichkeiten zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms	26
6.1.1	Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen	26
6.1.2	Mittel- bis langfristig strategische Maßnahmen	26
6.2	Bereits umgesetzte bzw. begonnene Maßnahmen	27
6.3	Schutz ruhiger Gebiete	27
7.	Verfahrensablauf	28
8.	Fazit	28

Abkürzungsverzeichnis

BauGB	Baugesetzbuch
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
dB(A)	Dezibel (A-Bewertung), Geräuschmessung
DE_NW_05974004_Anröchte	Kennung der Landesbehörde für Lärmkartierung
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	Eisenbahnbundesamt
GKZ	Gemeindekennzahl
LANUV	Landesanstalt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
Lm,E	Emissionspegel (Mittelpegel in 4 Meter Höhe und 25 Meter Abstand von der Schallquelle) -> für Straßen und Schienenverkehrsgeräusche
LDay	A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel in Dezibel im Beurteilungszeitraum <i>Tag</i> -> 06:00 Uhr bis 18:00 Uhr
LD _{en}	Lärmindex <i>Day-Evening-Night</i> gemäß 34. BImSchV § 2, Abs. 2
LE _{vening}	A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel in Dezibel im Beurteilungszeitraum <i>Abend</i> -> 18:00 Uhr bis 22:00 Uhr
LN _{ight}	A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel in Dezibel im Beurteilungszeitraum <i>Nacht</i> -> 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr
MUNLV	Ministerium für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
TA-Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
UBA	Umweltbundesamt
ULR	Umgebungslärmrichtlinie

1. Einleitung

Hohe Lärmimmissionen stellen nicht nur eine Belästigung dar, welche die Lebensqualität der Betroffenen mindert, sondern sie haben auch eine gesundheitliche Bedeutung. Das Ziel der Lärmaktionsplanung ist, die Belastung der Bevölkerung durch Umgebungslärm zu senken und ruhige Gebiete vor einer zukünftigen Verlärmung zu schützen. Die Lärmaktionsplanung ist nicht als ein starres Planwerk zu verstehen, sondern sie stellt vielmehr einen kontinuierlichen Prozess mit kurz- bis mittelfristig umsetzbaren und langfristig planbaren Maßnahmen dar, die zu einer Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität führen sollen.

Die Europäische Union hat mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie (EG-Richtlinie Nr. 2002/49/EG) auf die erheblichen, zum Teil gesundheitsschädlichen Lärmbelastungen vor allem in Ballungsräumen reagiert. Ziel dieser Richtlinie ist es, "schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern."

2. Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Die Gemeinde Anröchte liegt im Bundesland Nordrhein-Westfalen und gehört zum Regierungsbezirk Arnsberg. Sie zählt mit ihren rd. 11.000 Einwohnern zu den kleineren kreisangehörigen Kommunen im Kreis Soest und der Hellwegbörde.

Anröchte liegt am Nordrand des Haarstrangs. Die nächst größeren Städte sind Soest und Lippstadt sowie Dortmund und Paderborn. Der nächst gelegene Flughafen Paderborn/Lippstadt ist ca. 25 km entfernt.

Nördlich des Gemeindegebietes verläuft unmittelbar in Ost-West-Richtung die Bundesautobahn 44 mit einem Verkehrsaufkommen von rd. 15,8 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr auf den Abschnitten 61 und 62. Anröchte verfügt über eine eigene Anschlussstelle.

Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Bundesstraße 55 tangiert den Ort Anröchte im Westen und verzeichnet auf dem Abschnitt 135 ein jährliches Verkehrsaufkommen von rd. 2,8 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr und auf dem Abschnitt 137 ein jährliches Verkehrsaufkommen von rd. 3,9 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr. Ferner verläuft im Westen von Anröchte die Bahnstrecke Münster – Warstein der Westfälischen Landeseisenbahn. Auf dieser Bahnstrecke wird derzeit nur Güterverkehr betrieben.

Diese günstige Lage und Erreichbarkeit hat dazu beitragen, dass das Gewerbegebiet Anröchte-West in den letzten Jahren stark expandieren konnte und auch weiterhin gute Entwicklungschancen hat. Nachteilig sind dennoch die damit verbundenen Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr.

3. Gesetzliche Grundlagen – rechtliche Rahmenbedingungen – Definitionen

Mit der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie (EG- Richtlinie Nr. 2002/49/EG) in nationales Recht im Jahr 2005 sind Kreise, die kreisfreien Städte und Kommunen verpflichtet, auf Grundlage der §§ 47a-f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) die Lärmsituation für ihr jeweiliges gesamtes Gemeindegebiet zu ermitteln und anhand von Lärmkarten graphisch darzustellen. Die Lärmkartierung war erstmalig zum 30.06.2007 zu erstellen und ist in einem Turnus von fünf Jahren zu aktualisieren. Derzeit befinden wir uns in Runde 4.

Für die Berechnungen der Lärmkarten sind Berechnungsmethoden heranzuziehen, die EU-weit zu ähnlichen Ergebnissen führen sollen. Die Berechnungsmethoden sind aber noch vorläufig und unterscheiden sich teilweise deutlich von den nationalen Berechnungsvorschriften.

Gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG sind zur Regelung von Lärmproblemen, die sich aus der Kartierung ergeben, Aktionspläne aufzustellen. **Lärmprobleme im Sinne des § 47d Abs. 1 BImSchG liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein ermittelter Lärmpegel von $L_{Den} = 70 \text{ dB(A)}$ und/oder $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$ erreicht wird.¹**

Gleichfalls sind ruhige Gebiete zu lokalisieren und zu schützen. Hierbei muss es sich nicht zwangsläufig nur um ruhige Außenbereiche handeln, es können auch Geräuschinseln im Innenstadtbereich sein, die einen signifikanten Geräuschpegelunterschied gegenüber ihrer Umgebung ausweisen und/oder einen erhöhten Erholungsfaktor aufweisen. Die genaue Definition eines ruhigen Gebiets obliegt der Kommune.

¹ Das Umweltbundesamt definiert diese Kenngrößen wie folgt:

L_{Den} ist der Indikator (Einheit: dB(A)), der den gemittelten Immissionsschallpegel außen vor der Wohnung über den ganzen Tag hinweg beschreibt, wobei die Abendzeit (in Deutschland von 18-22 Uhr) mit 5 dB(A) und die Nachtzeit (von 22-06 Uhr) mit 10 dB(A) beaufschlagt werden. L_{Night} ist der ungewichtete gemittelte Immissionsschallpegel für die Nachtzeit. Beide Indikatoren werden als Jahresmittelwerte bestimmt.

Bei der Aufstellung und Ausarbeitung der Aktionspläne ist die Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG in geeigneter Form zu beteiligen.

Abweichend davon ist für die Ausarbeitung der Lärmkarten entlang des Streckennetzes der Eisenbahnen des Bundes und für deren Veröffentlichung das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig.

3.1 Unterschiede im deutsch-europäischen Regelwerk

Neben den Bestimmungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie und den darauf aufbauenden nationalen Regelungen gab es bereits vor der Einführung der EU-Umgebungslärmrichtlinie eine Vielzahl nationaler Gesetze und Verordnungen, die den Immissionsschutz in Deutschland regeln. Diese Vielzahl an Gesetzen und Verordnungen weichen allerdings teilweise erheblich vom europäischen Regelwerk ab. Ihre Gültigkeit ist aber in jedem Fall weiterhin gegeben.

So wird bei der Errichtung bzw. wesentlicher Veränderung von Verkehrswegen nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) verfahren. Diese Verordnung schreibt Berechnungsmethoden vor, die zu deutlich anderen Ergebnissen führen können, als sie nach den EU-Berechnungsvorschriften erzielt würden. Beispielsweise errechnet sie den Schienenverkehrslärm gegenüber dem EU-Regelwerk mit um 5 dB geringeren Pegeln. Auch beim Straßenverkehrslärm ergeben sich – im Bereich von Ampelanlagen – Unterschiede bis zu 3 dB (+/- 3 dB entsprechen einer Verdoppelung bzw. Halbierung der Verkehrsmenge).

Für gewerbliche Anlagen findet in Deutschland die „technische Anleitung Lärm“ (TA Lärm) Anwendung, die sich ebenfalls von den EU-Vorschriften unterscheidet.

Als ein weiteres Beispiel sei auf die DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) verwiesen, die im Rahmen der Bebauungsplanung heranzuziehen ist. Auch diese Norm weist deutliche Unterschiede zum EU-Regelwerk auf.

Die beschriebenen Unterschiede können zu erheblichen unterschiedlichen Interessen der Lärmverursacher führen. Nach deutschem Recht genehmigte Straßen, Schienenstrecken, gewerbliche Anlagen oder Wohngebiete genügen den gesetzlichen (deutschen) Anforderungen. Gleichzeitig ist aber für sie nach EU-Recht ein Lärmaktionsplan aufzustellen. Dieser entstehende Konflikt zwischen Bestandsschutz (deutsches Regelwerk) und Lärmaktionsplanung (EU-Regelwerk) ist zwar bekannt, aber nach wie vor noch nicht abschließend in der Gesetzgebung aufgelöst.

3.2 Richtwerte

Die physiologischen Auswirkungen durch eine kontinuierliche Lärmbelastung wurden in zahlreichen Studien wissenschaftlich untersucht. Lärm kann unter anderem zu Kommunikations-, Konzentrations- und Schlafstörungen führen. Die Meidung von Lärmbelastungen hat zur Folge, dass z.B. Gärten, Terrassen, Balkone oder zu einer Lärmquelle ausgerichtete Wohnräume nur eingeschränkt genutzt werden können. Die Auswirkungen durch den uns umgebenden Lärm lassen sich nicht nur medizinisch belegen, sondern auch volkswirtschaftlich quantifizieren. Ein volkswirtschaftlicher Schaden entsteht beispielsweise durch eine verminderte Arbeitsleistung, der Belastung des Gesundheitswesens durch lärmbedingte Folgeerkrankungen oder dem Attraktivitätsverlust von Wohnquartieren (Wertminderung von Liegenschaften, geringere Mieteinnahmen).

Die Europäische Union will mit der Einführung der Umgebungslärmrichtlinie der vorhandenen Lärmsituation entgegenwirken und ruhige Gebiete vor der Verlärmung schützen. Es wurden jedoch weder in der EU-Richtlinie selbst, noch in den §§ 47a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), über die die EU-Richtlinie in nationales Recht übertragen wurde, konkrete Grenzwerte definiert. In § 47d Abs. 1 BImSchG heißt es lediglich, dass die zuständigen Behörden, Lärmaktionspläne aufzustellen haben, in denen die Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

Erst durch einen Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW wurde die Lärmaktionsplanung konkretisiert. Das Ministerium gibt zum Begriff „Lärmproblem“ folgende Empfehlung:

→ **„Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{Den} von 70 dB(A) oder ein L_{Night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird.“**

Ein rechtlicher Anspruch auf Maßnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung lässt sich hieraus jedoch nicht ableiten. Des Weiteren sind Maßnahmen der Lärmaktionsplanung nicht objektbezogen. Die genannten Schallpegelwerte für L_{Den} und L_{Night} werden auch als Auslösepegel oder Interventionswert beschrieben.

Zieht man die aktuellen Aussagen des Umweltbundesamtes (UBA) zu den Handlungszielen zur Lärminderung heran, ist zu erkennen, dass mit Pegeln von $L_{Den} = 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$ das Ziel, die Gesundheit der Menschen zu schützen, noch lange nicht erreicht ist. Allein zur Vermeidung von Gesundheitsgefahren nennt das UBA einen kurzfristig anzustrebenden Zielwert von 65 dB(A) für den L_{Den} und von 55 dB(A) für den L_{Night} . Als langfristiges Ziel nennt das UBA einen Wert von 55 und 45 dB(A) für den L_{Den} bzw. L_{Night} .

Während die aus den EU-Vorgaben abgeleiteten Richtwerte L_{Den} und L_{Night} gebietsunabhängig Gültigkeit haben, berücksichtigen die sonstigen deutschen Richtwerte in aller Regel den Charakter des jeweiligen Gebietes, in dem sie Anwendung finden. So darf es in Industrie- und Gewerbegebieten durchaus relativ laut sein, da dort Wohnen nicht bzw. nur sehr eingeschränkt erlaubt ist.

Auszug aus dem Erlass Nr. 2:

→ **„Dies gilt nicht in Gewerbe- oder Industriegebieten nach §§ 8 und 9 der Baunutzungsverordnung sowie in Gebieten nach § 34 Abs. 2 des Baugesetzbuches mit entsprechender Eigenart.“**

In Gebieten mit vorwiegender Wohnnutzung – besonders in reinen Wohngebieten – sind die Anforderungen an den Schallimmissionsschutz dagegen sehr hoch. Darüber hinaus unterscheiden die sonstigen deutschen Richtwerte nur Tag und Nacht und nicht die Abstufung Tag – Abend - Nacht. In einigen Fällen kennt man darüber hinaus Zu- bzw. Abschläge für Ruhezeiten.

3.3 Zuständigkeiten in der Lärmaktionsplanung

Im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist festgelegt, dass die Kommune oder die nach dem Landesrecht zuständigen Behörden für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung verantwortlich sind.

Eine Ausnahme bildet die Kartierung des Schienenverkehrslärms auf den Schienenwegen des Bundes („Deutsche Bahn AG“). Die Lärmkarten werden durch das Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, 53175 Bonn, <http://www.eba.bund.de/lap> erstellt. Die Ergebnisse werden auf der Internetseite des EBA veröffentlicht: <http://www.laermaktionsplanung-schiene.de>. Die Lärmdaten werden an die Kommunen übermittelt und in die allgemeine Lärmkartierung eingepflegt. Der Lärmaktionsplan muss nun durch die Kommune auch für die Schienenwege des Bundes erstellt werden.

Die grundsätzliche Verantwortung der Gemeinde erweckt den falschen Eindruck, dass sie in allen Belangen Herrin des Verfahrens ist. Der tatsächliche Einfluss der Gemeinde auf Lärmquellen, die nicht unter ihre direkte Verantwortung fallen, ist jedoch insbesondere bei der Umsetzung von kurz- und mittelfristigen Maßnahmen gering.

In der Vergangenheit hatten kleinere Kommunen bei geringer Betroffenheit die Möglichkeit, anstelle einer formellen Lärmaktionsplanung eine Bewertung der Lärmsituation in Form einer „Berichterstattung“ vorzunehmen und diese der Öffentlichkeit dauerhaft zur Verfügung zu stellen. Anröchte hat in den vorangegangenen Runden 1 bis 3 hiervon Gebrauch gemacht.

Die Betroffenheit hat sich im Vergleich zu den Vorrunden, aufgrund bereits umgesetzter Maßnahmen, verbessert. Allerdings ist nunmehr jede Kommune verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Somit stellt Anröchte erstmalig in Runde 4 einen eigenen Lärmaktionsplan auf.

Zuständig für die Lärmaktionsplanung in Runde 4 auf dem Gebiet der Gemeinde Anröchte ist somit:

→ **Gemeinde Anröchte / Bauamt / Hauptstraße 74 / 59609 Anröchte / post@anroechte.de / www.anroechte.de**

3.4 Ablauf und Zielsetzung der Lärmaktionsplanung

Die Lärmaktionsplanung ist nicht als ein alleinstehendes Instrument und abschließendes Projekt zu verstehen. Sie ist vielmehr in zukünftigen Planungen (z.B. Flächennutzungsplan, Bebauungsplänen, städtebaulichen Konzepten ...) zu integrieren und steht in einer wechselseitigen Beziehung zu bereits existierenden Planwerken. Der Lärmaktionsplan soll frühzeitig in den Planungsprozess eingreifen, um eine mittel- und langfristige Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität zu sichern. Die Lärmaktionsplanung greift jedoch auch auf bereits existierende Planungen und Strategien zurück und führt diese zusammen. Neben dieser strategischen Ausrichtung sind kurzfristig erreichbare Ziele zu erarbeiten und umzusetzen.

Die Lärmkarten als Grundlage der Aktionsplanung und die Lärmaktionspläne selbst sind in einem Turnus von fünf Jahren zu erneuern und zu veröffentlichen. Der vorliegende Lärmaktionsplan wird nach öffentlicher Auslegung zur Vorbereitung des Satzungsbeschlusses dem zuständigen Fachausschuss, in Anröchte dem Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss, vorgelegt. Mit Zustimmung des Ausschusses erfolgt eine finale Beschlussfassung im Rat der Gemeinde Anröchte.

3.5 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Gemeinde Anröchte ist nach § 47d (3) BImSchG gesetzlich dazu verpflichtet, die Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung zu beteiligen. Ein konkreter Verfahrensablauf, wie es in anderen Planverfahren der Fall ist, wurde nicht definiert. Die Bevölkerung ist rechtzeitig und effektiv an der Lärmaktionsplanung zu beteiligen. Das Verfahren orientiert sich an den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB). Relevante Ergebnisse aus der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung sind bei der Erstellung zu berücksichtigen.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist jedoch nicht nur ein rein formaler Teil, sondern ein zentraler Punkt der Lärmaktionsplanung. Neben den Eingaben zu physikalisch belegbaren Lärmsituationen ergeben sich gerade aus der subjektiven Bewertung von Lärmquellen oder Lärminderungsmaßnahmen neue wertvolle Ansätze, die direkt oder indirekt in den Lärmaktionsplan einfließen sollten.

Der Rat der Gemeinde Anröchte hat die Aufstellung des Lärmaktionsplans in öffentlicher Sitzung am 12.09.2023 beschlossen. In dieser Sitzung sind erstmalig die lärmbeeinträchtigten Bereiche vorgestellt worden. Im Anschluss daran ist der erste Entwurf des Lärmaktionsplanes durch die Verwaltung erarbeitet worden. Dieser wird dem Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss in seiner Sitzung am 19.3.2024 vorgestellt. Ebenfalls wird in dieser Sitzung auch die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung analog den Vorschriften des BauGB beschlossen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist ein zentraler Punkt des Planverfahrens. Während der Offenlage, die ortsüblich bekannt zu machen ist und einen Monat andauert, kann sich jede natürliche oder juristische Person beteiligen, auf konkrete Lärmprobleme hinweisen oder sich mit Vorschlägen zur Minderung der Lärmprobleme einbringen. Die Eingabe kann schriftlich oder in elektronischer Form übermittelt werden (z.B. als E-Mail). Parallel dazu werden die betroffenen Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme gebeten.

Nach Fristende erfolgt über evtl. vorgetragene Stellungnahmen im Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss am 18.6.2024 eine Vorberatung. Die abschließende Beschlussfassung durch den Rat der Gemeinde Anröchte ist am 2.7.2024 vorgesehen. Nach ortsüblicher öffentlicher Bekanntmachung wird der rechtskräftige Lärmaktionsplan an das Land NRW versandt.

4. Lärmkartierung

Auf Grundlage des § 47c des BImSchG und der 34. BImSchV wurden für die Lärmquelle - Straßenverkehr - Lärmkarten erstellt. Für die Gemeinde Anröchte, wie für die kleineren Kommunen unter 250.000 Einwohner vorgesehen, hat dies das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW (LANUV) übernommen. Die vorliegenden Ergebnisse basieren auf den Stand 31.01.2022.

Größere Kommunen in Ballungszentren mit zusätzlichen besonderen Belastungen durch Schienen- und/oder Flugverkehr (Großflughäfen) mussten bereits in der Tranche 1 Lärmaktionspläne bis 2010 aufstellen. Geringer belastete Bereiche fallen unter die Tranche 2.

Betrachtet wurden ein 24-stündiger Tageszeitraum L_{Den} und ein 8-stündiger Nachtzeitraum L_{Night} .

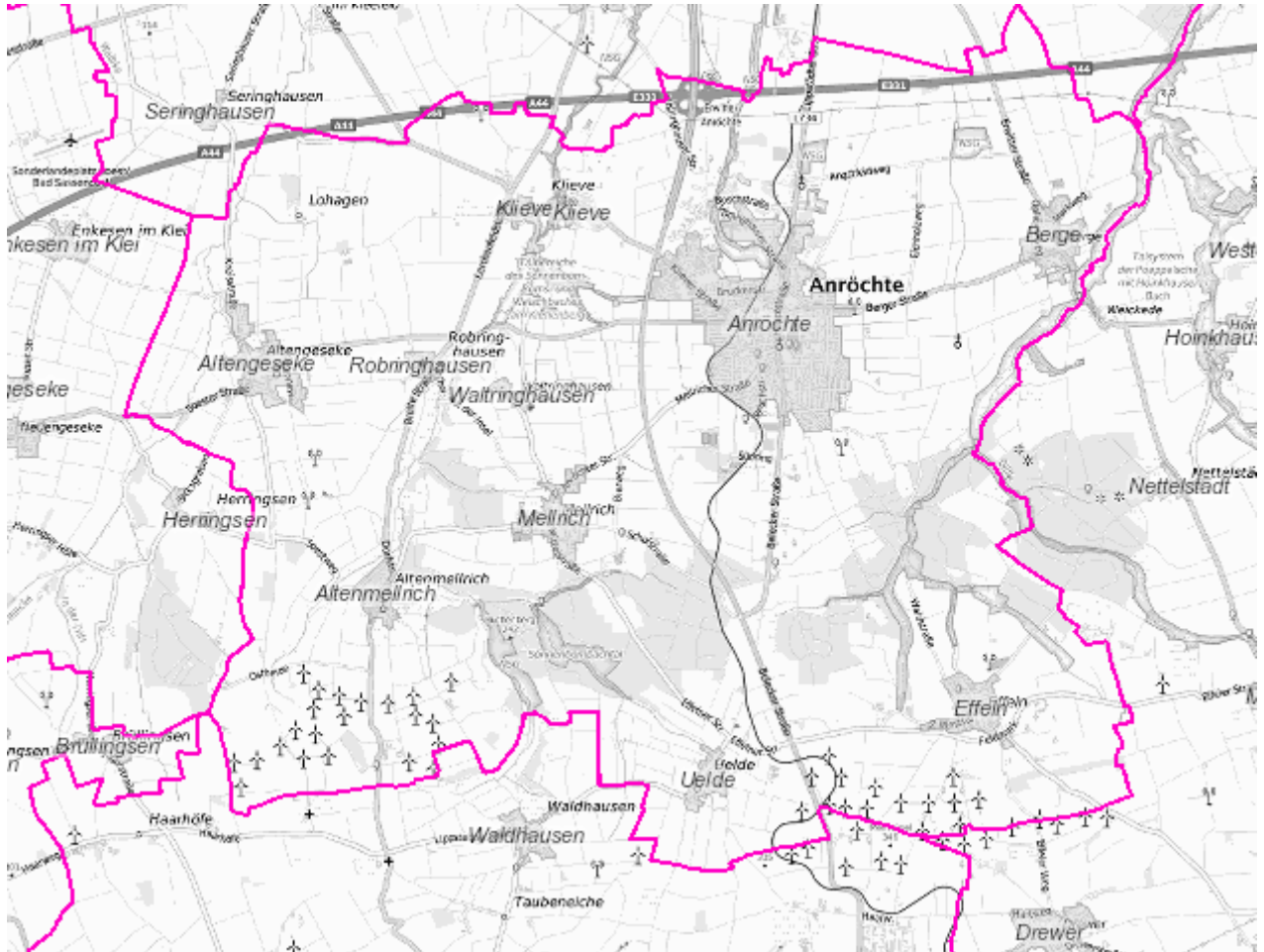
Die unterschiedlichen Tageszeiträume Tag, Abend und Nacht (**Day – Evening – Night**) wurden mit Zuschlägen belegt, die die störende Wirkung des Lärms und den erhöhten Schutzanspruch zu bestimmten Uhrzeiten widerspiegeln. Die Lärmkartierung besteht daher aus insgesamt 3 Karten für die Lärmart "Straßenverkehr" mit dem jeweiligen Tag- und Nachtwert.

Die Schallimmissionen werden berechnet und nicht gemessen. Die Berechnung erfolgt auf der Grundlage von Verkehrsanalysen (Zählungen) und Simulationen. Die Werte werden über das gesamte Jahr gemittelt. Im Zusammenhang mit der Berechnung stellt sich vielfach die Frage, inwieweit eine solche Berechnung repräsentativ ist. Unabhängig der Tatsache, dass eine flächendeckende Messung des Umgebungslärms weder praktikabel noch bezahlbar wäre, sind Messungen immer nur eine Momentaufnahme. Messungen können durch eine Vielzahl von Faktoren beeinflusst werden. Die Windrichtung, das Wetter, Verkehrsbehinderungen, Verkehrsausfälle oder das Geräusch eines Martinshorns können das Ergebnis zu hoch oder zu niedrig erscheinen lassen. Bei der Berechnung spielen wechselnde Einflüsse keine Rolle, im Ergebnis ist die Berechnung jedoch als konservativ zu betrachten.

Beim Schienenverkehr wird zusätzlich unterschieden, ob es sich um den kommunalen Straßen- und Stadtbahnverkehr oder ob es sich um Bahnverkehr auf Schienenwegen des Bundes handelt.

4.1 Allgemeine Beschreibungen der Hauptlärmquellen

Auszug aus der öffentlichen Katasterkarte:



— Gemeindegrenze

Auszug aus den Lärmkarten, 4. Runde, Stand 2022

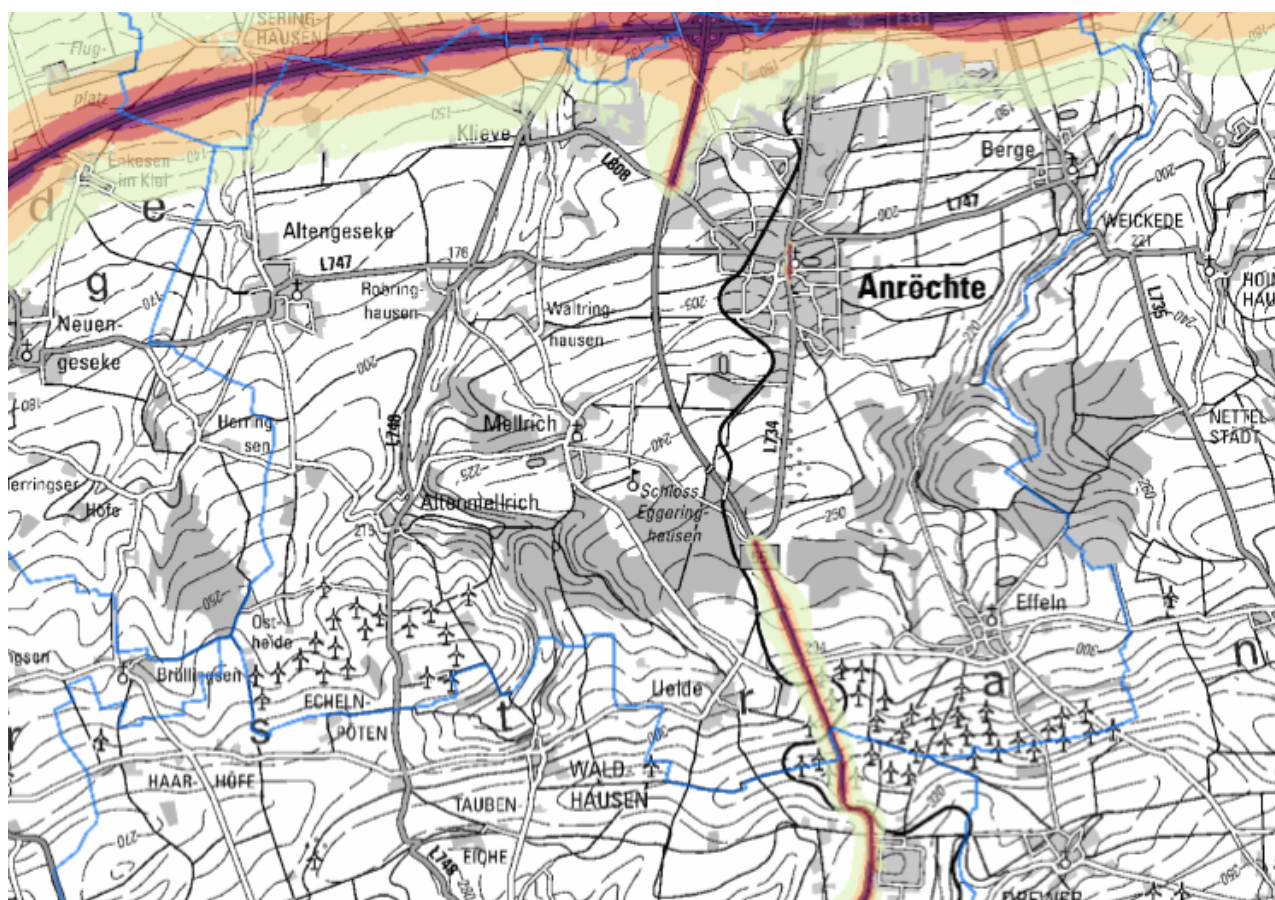
Link: [MUNV Umgebungslärmportal - Umgebungslärm \(nrw.de\)](https://www.umgebungslaerm-portal.nrw.de)

www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de

Die lärmbelasteten Flächen sind in den nachfolgenden Lärmkarten farblich dargestellt.

Luftbild von Anröchte:



Karte von Anröchte:**4.1.1 Haupt-Straßenverkehr****Tabelle 1: Lärmbelastete Straßenabschnitte**

Nr.	Name	Abschnitte	Lage	Kfz/a
A	A 44	61, 62	Ost-West-Verlauf entlang der nördlichen Gemeindegrenze, Außenbereich	rd. 15,8 Mio.
B	B 55	137	ab A 44 bis Kreuzung B 55/L 808; Außenbereich	rd. 3,9 Mio.
C	B 55	135	ab Einmündung B 55/L734 in Richtung Süden bis zur südlichen Gemeindegrenze; Außenbereich	rd. 2,8 Mio.
D	L 734	1	Hauptstraße 46/47 bis 88; Innenbereich	rd. 1,0 Mio.

4.1.2 Haupt-Schienenverkehr (Bund)

Für die Lärmkarte Schiene (Bund) liegen keine Daten für Anröchte vor.

4.1.3 Haupt-Schienenverkehr (Sonstige)

Für die Lärmkarte Schiene (sonstige) liegen keine Daten für Anröchte vor.

4.1.4 Flugverkehr

Für die Lärmkarte Flugverkehr liegen keine Daten für Anröchte vor. Der nächstgelegene Flughafen ist der Flughafen Paderborn/Lippstadt in einer Entfernung von rd. 25 km über die A 44.

4.1.5 Industrie

Für die Lärmkarte Industrie liegen keine Daten für Anröchte vor.

4.2 Ermittelte Lärmeinwirkungen in Anröchte

4.2.1 Lärmeinwirkung durch allgemeinen Straßenverkehr

Anröchte wird über die A 44 (Dortmund – Kassel) unmittelbar an den überregionalen Verkehr angeschlossen und verfügt damit über eine eigene Anschlussstelle „Erwitte/Anröchte“.

Abzweigend von der A 44 verläuft in Nord-Südrichtung die B 55 als weitere bedeutende Verbindungsachse u.a. zum Sauerland (Warstein, Meschede, Winterberg, ...). Die Bundesstraße verläuft westlich der Ortschaft Anröchte und liegt ausschließlich im Außenbereich.

Ebenfalls westlich von Anröchte verläuft die WLE-Trasse Lippstadt-Warstein. Einige Trassenabschnitte tangieren hier allerdings Innenbereichs-Wohnlagen im Westen von Anröchte. Auf dieser Trasse findet ausschließlich Güterverkehr statt.

Aktuell laufen detaillierte Untersuchungen über eine Reaktivierung der Strecke mit Personenverkehr. Es liegt eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2023 vor, die mit einem Nutzen-Kosten-Indikator > 1 abschließt und nach derzeitigem Kenntnisstand eine Reaktivierung zwischen Lippstadt-Warstein für förderfähig hält. Eine Entscheidung über die weitere Vorgehensweise ist noch nicht getroffen worden.

Weitere klassifizierte Landes- und Kreisstraßen bilden zusammen das interkommunale Erschließungsnetz. Die innere Erschließung erfolgt über zahlreiche Gemeindestraßen und Wirtschaftswege.

Das zentral an der A 44 gelegene Gewerbegebiet Anröchte-West wird über die Boschstraße erschlossen. Die Boschstraße, auch Nordumgehung genannt, verbindet die L 808 Kliever Straße mit der L 734 Lippstädter Straße. Sie entfaltet nicht nur Erschließungsfunktion, sondern ist auch eine wichtige Verbindungsachse für Anröchte u.a. auch für den Ziel- und Quellverkehr zu den zahlreichen Steinbruchbetrieben in den Gemarkungen Klieve, Anröchte und Berge. Die Nordumgehung trägt deutlich zur Entlastung der L 734 innerorts bei.

Tabelle 2: Übersicht Erschließungsnetz

Erschließungsnetz	zuständig	Gesamtlänge im Gemeindegebiet
Autobahn	Autobahn GmbH	11 km
Bundesstraßen	Straßen.NRW	9 km
Landesstraßen	Straßen.NRW	33 km
Kreisstraßen	Kreis Soest	27 km
Gemeindestraßen	Gemeinde Anröchte	67 km
Wirtschaftswege	Gemeinde Anröchte	262 km

Bei der täglichen Abwicklung des Verkehrs ist das eigene Auto weiterhin noch das dominierende Verkehrsmittel, so dass es an vereinzelt Stellen im Gemeindegebiet zu erhöhten Verkehrsbelastungen und Lärmemissionen kommt.

Insgesamt ist allerdings die Lärmbelastung durch Straßenverkehr bezogen auf den interkommunalen Vergleich als sehr gering einzuschätzen. Daher war Anröchte auch in der Vergangenheit von der Lärmaktionsplanung befreit.

Exkurs:

Die Gemeinde Anröchte hat Anfang 2023 ein Mobilitätskonzept mit 30 Einzelmaßnahmen beschlossen, um den Individualverkehr zu reduzieren und den Radverkehr sowie den Öffentlichen Personennahverkehr zu stärken.

Die Leitziele des Konzeptes lauten wie folgt:

- ❖ Wir sind schnell und sicher auf dem Zweirad!
- ❖ Wir sind flexibel und gut vernetzt!
- ❖ Wir fahren bedacht, klimafreundlich und rücksichtsvoll!
- ❖ In Anröchte sind alle sicher unterwegs!
- ❖ Die Gemeinde geht mit gutem Beispiel voran!

Einige Maßnahmen sind bereits umgesetzt. Aber der überwiegende Teil befindet sich noch in der Planung. Daher sind die Auswirkungen derzeit noch nicht messbar, langfristig aber zu erwarten.

Nachfolgend werden die lärmbelasteten Straßenabschnitte einzeln näher betrachtet:

A A 44 / Abschnitte 61, 62

Umgebungslärm in NRW

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Umgebungslärm in NRW

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



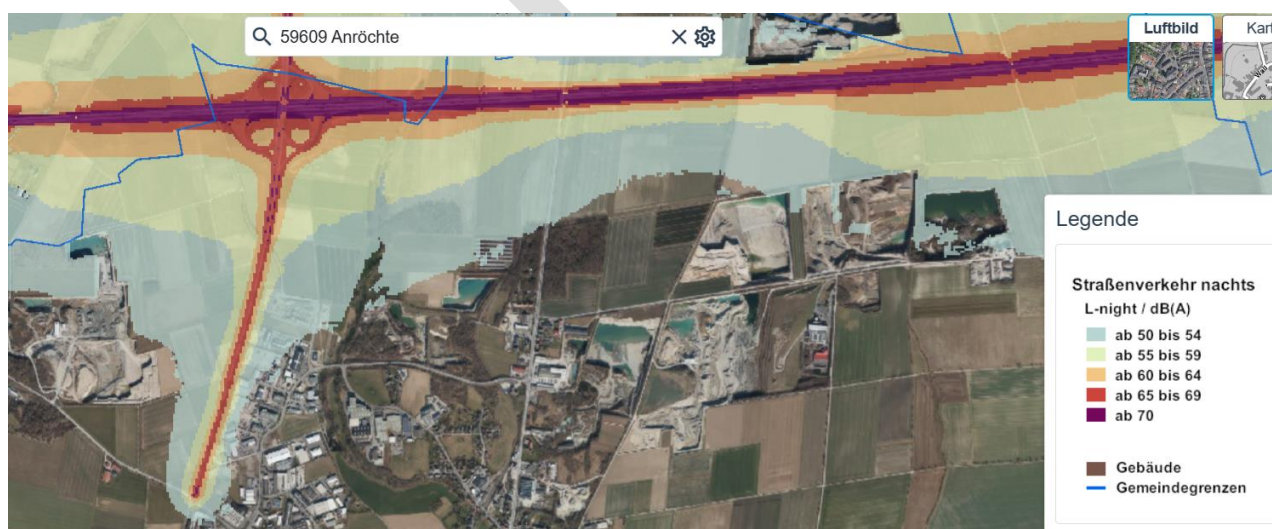
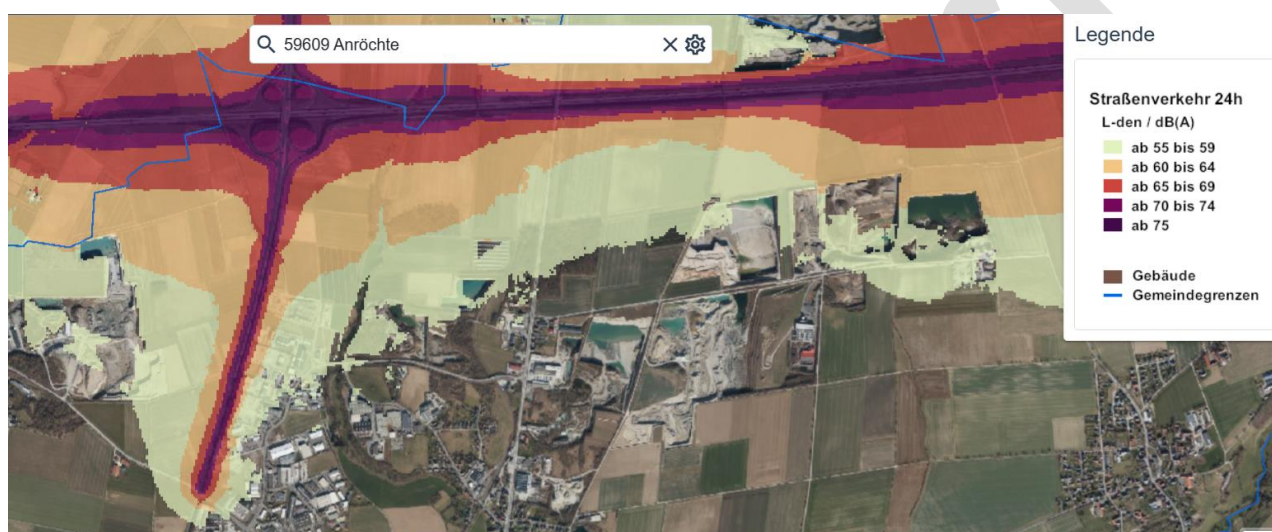
Der nördliche Bereich des Gemeindegebietes ist von Landwirtschafts-, Abbau-, Gewerbebauflächen und Infrastruktureinrichtungen geprägt. Auf den betroffenen Grundstücken in den Gemarkungen Anröchte, Berge und Klieve findet mit Ausnahme eines Gutshofes im Außenbereich (Lohweg 1, 1a) keine weitere Wohnnutzung statt. Auf den tangierten Industriegebietsflächen an der Benz-, Deutz- und Maybachstraße sind lt. Bebauungsplan Betriebsleiterwohnungen zulässig.

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

Tabelle 3:

L _{Den} /dB(A):	>55 ≤60	>60 ≤65	>65 ≤70	>70 ≤75	>75
Anzahl (N)	4	0	0	0	0
L _{Night} /dB(A):	>50 ≤55	>55 ≤60	>60 ≤65	>65 ≤70	>70
Anzahl (N)	0	0	0	0	0

B B 55 / Abschnitt 137



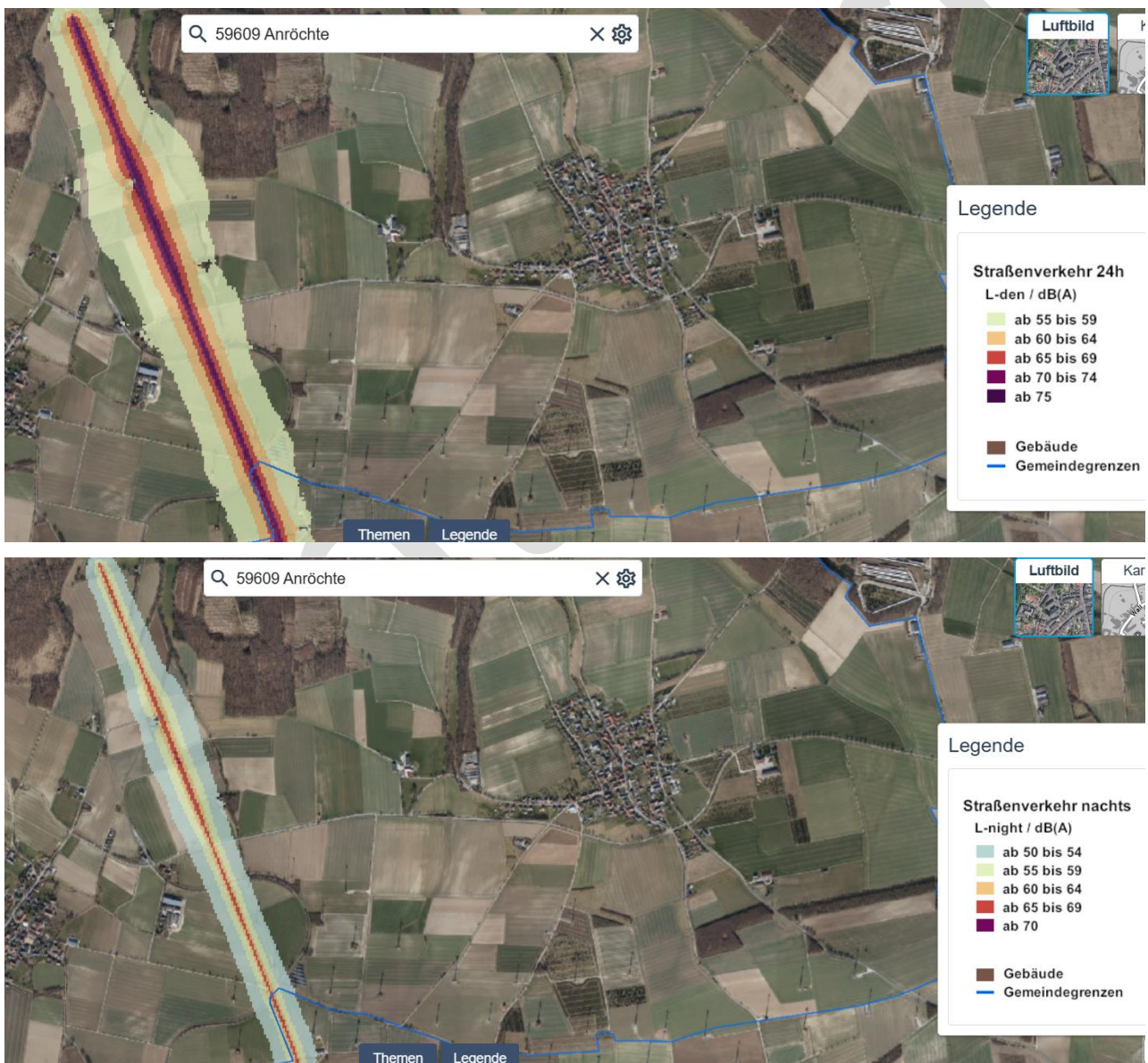
Der dargestellte Abschnitt östlich und westlich der B 55 ist geprägt von Gewerbebau- und Abgrabungsflächen. Auf den tangierten Gewerbe- und Industriegebietsflächen an der Diesel-, Bosch-, Benz-, Deutz- und Maybachstraße sind lt. Bebauungsplan Betriebsleiterwohnungen zulässig.

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

Tabelle 4:

$L_{Den}/dB(A)$:	>55 ≤60	>60 ≤65	>65 ≤70	>70 ≤75	>75
Anzahl (N)	0	0	0	0	0
$L_{Night}/dB(A)$:	>50 ≤55	>55 ≤60	>60 ≤65	>65 ≤70	>70
Anzahl (N)	0	0	0	0	0

C B 55 / Abschnitt 135



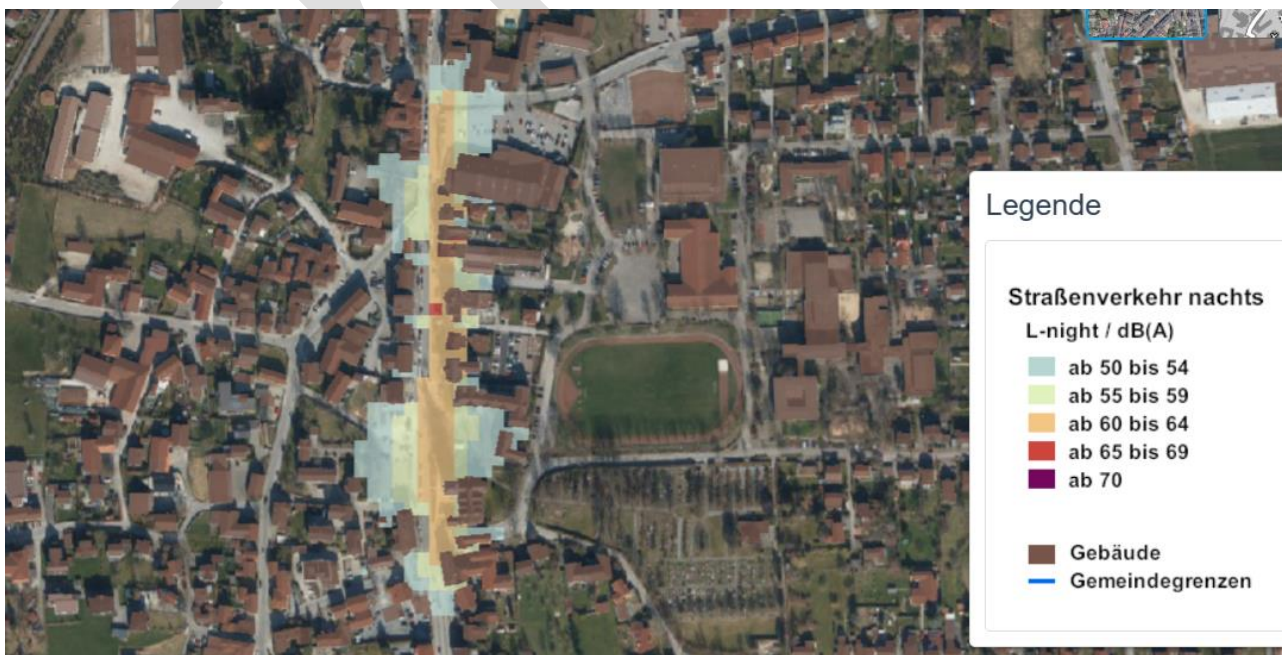
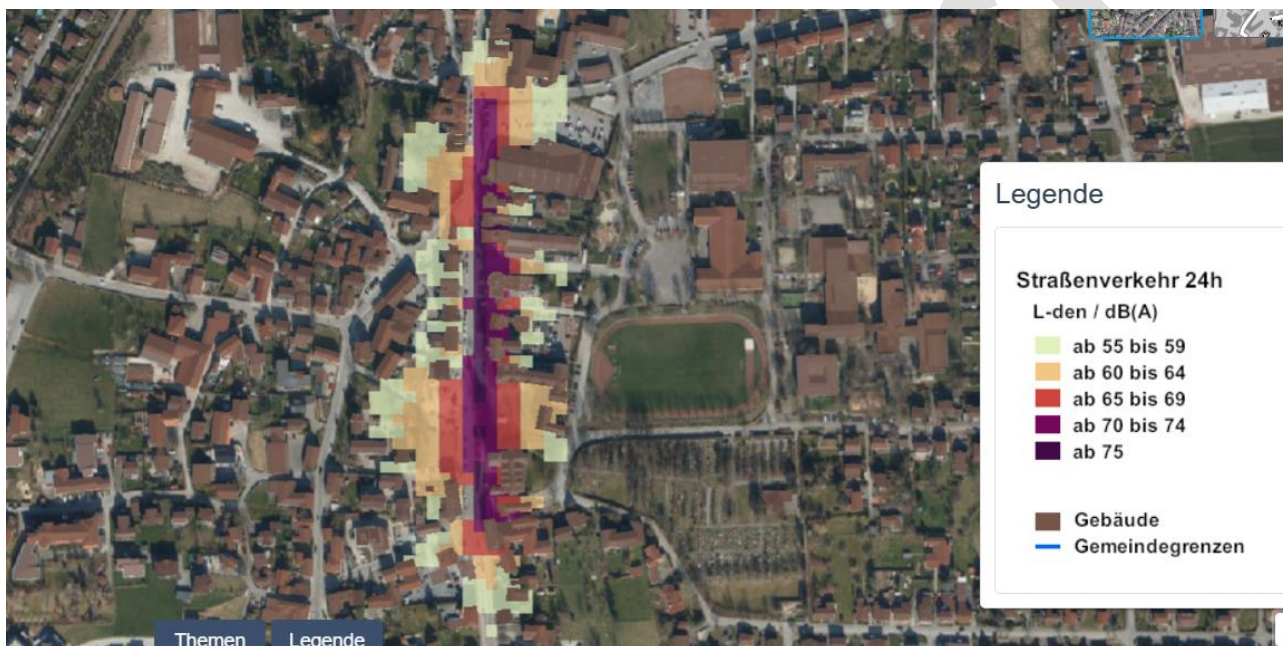
Der Bereich im Süden von Anröchte ist durch Landwirtschaft geprägt. In dem betroffenen Bereich befinden sich die Hofstellen Belecker Straße 104 und 105 und die Wohngrundstücke Belecker Straße 101 und Effelner Straße 3. Alle Grundstücke liegen im Außenbereich und sind bewohnt.

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

Tabelle 5:

$L_{Den}/dB(A)$:	>55 ≤60	>60 ≤65	>65 ≤70	>70 ≤75	>75
Anzahl (N)	5	8	0	0	0
$L_{Night}/dB(A)$:	>50 ≤55	>55 ≤60	>60 ≤65	>65 ≤70	>70
Anzahl (N)	8	0	0	0	0

D L 734 / Abschnitt 1



Der betroffene Bereich im Innenbereich von Anröchte / Ortsmitte ist im Flächennutzungsplan als gemischte Baufläche dargestellt. Es handelt sich um ein Teilstück der L 734/Ortsdurchfahrt von Anröchte. Das Gebiet ist geprägt von Verwaltungs-, Einzelhandels- und Gastronomiebetrieben. Ebenfalls sind Ärztehäuser und Apotheken vorzufinden. Das Schulzentrum liegt außerhalb. Krankenhäuser gibt es in Anröchte nicht.

Die hier vorhandenen Wohnnutzungen sind untergeordnet bzw. stehen im Zusammenhang mit einer anderen Hauptnutzung. Die Beeinträchtigungen sind u.a. auf die geringen Abstände zwischen der Bebauung und der Landesstraße und der Bebauungsdichte auf dem Grundstück selbst zurückzuführen.

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

Tabelle 6:

L _{Den} /dB(A):	>55 ≤60	>60 ≤65	>65 ≤70	>70 ≤75	>75
Anzahl (N)	44	33	0	20	0

L _{Night} /dB(A):	>50 ≤55	>55 ≤60	>60 ≤65	>65 ≤70	>70
Anzahl (N)	60	8	20	0	0

4.2.2 Lärmeinwirkung durch privaten Schienenverkehr

Lärmeinwirkungen durch privaten Schienenverkehr sind auf dem Gebiet der Gemeinde Anröchte nicht relevant.

4.2.3 Lärmeinwirkung durch Schienenverkehr Bund

Lärmeinwirkungen durch Schienenverkehr des Bundes sind auf dem Gebiet der Gemeinde Anröchte nicht relevant.

4.2.4 Lärmeinwirkung durch Flugverkehr

Lärmeinwirkungen durch Flugverkehr sind auf dem Gebiet der Gemeinde Anröchte nicht relevant.

5. Ablauf der Lärmkartierung

5.1 Graphische Darstellungen durch Isophonenflächen und Isophonenlinien:

Umfassende graphische Darstellungen der Kartierungsergebnisse in Anröchte sowie in ganz NRW stehen allen Interessierten unter der Adresse <https://www.umgebungslaerm.nrw.de> zur Verfügung.

Neben allgemeinen Erläuterungen zum Umgebungslärm und einer Übersicht, in der alle berücksichtigten Quellen und Hindernisse dargestellt sind, findet man dort für jede untersuchte Quellenart und jede Kennzeichnungsart eine eigene kartenmäßige Darstellung.

Soweit Ergebnisse des Lärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes dargestellt werden, wurden sie vom zuständigen Eisenbahnbundesamt nachrichtlich zur Verfügung gestellt.

Jede Karte stellt mit Isophonenflächen die Schallpegel dar, welche außerhalb von Gebäuden in 4 m Höhe über dem Erdboden in einem 10m-Raster berechnet wurden.

Die Isophonenflächen sind entsprechend der Legende farbig gekennzeichnet.

Als Auslösepegellinien sind in den Karten die Pegel $L_{Den} = 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{NIGHT} = 60 \text{ dB(A)}$ eingezeichnet. Sie kennzeichnen die Grenze, oberhalb derer Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder eingeführt werden.

5.2 Ort der Veröffentlichung

Die Lärmkartierungen wurden durch das LANUV durchgeführt. Die Ergebnisse der 4. Runde, Stand Januar 2022, Informationen rund zur Lärmaktionsplanung und alle weiteren wichtigen Informationen zum Umgebungslärm in NRW sind unter folgender Internetadresse abrufbar:

<http://www.umgebungslaerm.nrw.de>

Für die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes erfolgte die Lärmkartierung durch das Eisenbahnbundesamt. Die Karten sind veröffentlicht unter:

http://www.eisenbahnbundesamt.de/Service/laerm/laerm_karten.htm

6. Maßnahmenplanung

Die Gemeinde Anröchte ist verpflichtet, eine nachhaltige städtebauliche Gemeindeentwicklung unter Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten. Diese öffentlichen Belange sind stetig zu beachten und bei allen weiteren Planungen und kommunalen Handlungen zugrunde zu legen.

Aufgabe der Kommune ist es daher, kurz-, mittel- und strategisch langfristige aktive und passive Maßnahmen zur Lärminderung insbesondere in betroffenen Gebieten zu treffen und zugleich die nicht betroffenen Bereiche, möglichst dauerhaft vor Lärm zu schützen.

Lärmschutzmaßnahmen sind insbesondere zu ergreifen bei gemessenen Werten oberhalb von 70 dB(A) gesamt oder von 60 dB (A) nachts. Diese Werte liegen allerdings nur bei wenigen Grundstücken mit Wohnnutzung in der Ortsmitte von Anröchte vor (D).

6.1 Allgemeine Maßnahmen und Möglichkeiten zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms

Als Maßnahmen für die Minderung des Straßenverkehrslärms kommen sowohl verkehrsorganisatorische als auch bauliche Maßnahmen in Betracht.

6.1.1 Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen:

- zunehmende Ausweisung von 30-km/h-Zonen auch auf Landesstraßen, insbesondere auf dem Abschnitt 1 der L 734/Ortsdurchfahrt Anröchte
- Einführung von weiteren Tempo-Limits
- Aktivierung des Projekts „Effiziente und stadtverträgliche LKW-Navigation NRW“ zur Umleitung des Durchgangsverkehrs
- passiver Schallschutz an Wohngebäuden, z.B. durch Einbau von Schallschutzfenstern (Fördermöglichkeiten über Straßen.NRW abfragen!)
- zusätzliche Anpflanzungen, sofern möglich

6.1.2 Mittel- bis langfristig planbare Maßnahmen:

- Umsetzung des Mobilitätskonzeptes durch Ausbau des Alltagsradverkehrs und Verbesserung des ÖPNV
- Austausch des vorhandenen Fahrbahnbelages gegen lärmoptimierten Asphalt

- Geschwindigkeitsreduzierung auf der A 44
- Berücksichtigung lärmindernder Maßnahmen in der Bauleitplanung

6.2 Bereits umgesetzte bzw. begonnene Maßnahmen

- Bau der Nordumgehung „Boschstraße“ im Jahr 2008
Die Lärmbelästigungen auf der L 734 konnten dadurch in den Nachfolgerunden deutlich verringert werden.
- Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h ab Ortseingang im Norden von Anröchte seit einiger Zeit
- zunehmende Verringerung des Individualverkehrs durch die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes der Gemeinde Anröchte aus dem Jahr 2023
- Sanierung von Teilstücken entlang der L 734 / Hauptstraße
Die Verwaltung steht mit Straßen.NRW bereits in Kontakt. Es ist vorgesehen, die Planung in 2024 und die Ausführung in 2025 vorzunehmen.

6.3 Schutz ruhiger Gebiete

Anröchte ist mit rd. 11.000 Einwohner überwiegend ländlich geprägt und verfügt über viele Wander- und Erholungsmöglichkeiten. In den bebauten Bereichen existieren zum Teil große Wohngrundstücke mit einer überwiegend geringen Bebauungsdichte. Es besteht daher kein weiterer Handlungsbedarf, bebauten und/oder unbebauten Bereiche als „ruhige Gebiete“ festzusetzen und diese besonders durch Maßnahmen zu schützen.

7. Verfahrensablauf

22.08.2023	PUB	Vorberatung und Vorstellung der betroffenen Gebiete
12.09.2023	Rat	Aufstellungsbeschluss Lärmaktionsplan der Gemeinde Anröchte
- Erarbeitung Entwurf durch die Verwaltung -		
19.03.2024	PUB	Vorstellung Entwurf Lärmaktionsplan der Gemeinde Anröchte Beschluss zur öffentlichen Auslegung
21.03.2024		Veröffentlichung Internet / Bekanntmachung im Amtsblatt
02.04.2024		Beginn Öffentlichkeitsbeteiligung / Behördenbeteiligung
03.05.2024		Ende Öffentlichkeitsbeteiligung / Behördenbeteiligung
- Abwägungsprozess über eingegangene Stellungnahmen -		
18.06.2024	PUB	Vorberatung
02.07.2024	Rat	Beschluss des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Anröchte
XX.XX.XXX		Öffentliche Bekanntmachung im Amtsblatt
XX.XX.XXX		Versendung an Land NRW

8. Fazit

Die Lärmkartierungen der 4. Runde weisen an insgesamt vier Stellen im Gemeindegebiet erhöhte Lärmbelastungen aus. Dabei handelt es sich überwiegend um Gebiete im Außenbereich von Anröchte. Die hier gemessenen Schallpegel stellen keine Lärmprobleme im Sinne des § 47 Abs. 1 BImSchG dar und sind eher untergeordneter Bedeutung.

Der Bereich in der Ortsmitte von Anröchte stellt sich etwas anders dar. Hier werden auf vereinzelt Wohngrundstücken die Schwellenwerte überschritten. Die Betroffenheit ist auch hier, im interkommunalen Vergleich, tendenziell gering.

Insgesamt ist festzustellen, dass der Bau der Nordumgehung „Boschstraße“ im Jahr 2008 effektiv dazu beitragen hat, den LKW-Verkehr aus der Ortsmitte heraus zu verlagern und auch mit dem im letzten Jahr beschlossenen Mobilitätskonzept weitere Reduzierungen des Straßenverkehrslärms zu erwarten sind.

Das seitens der Verwaltung erarbeitete Maßnahmenpaket könnte ebenfalls zu weiteren Entlastungen führen. Die Umsetzung ist dabei abhängig von der Zustimmung des Straßenbaulastträgers.

Die aus der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gewonnenen Erkenntnisse sind abzuwarten und bei Bedarf in den Lärmaktionsplan einzuarbeiten.

Anröchte, im März 2024

Gemeinde Anröchte

Der Bürgermeister

Bauamt

I.A.

gez. Birgit Hendriks