

Lärmaktionsplanung -Runde 4-

Bericht Nr. L-6117-01

18.06.2024

Aufstellende Behörde

Gemeinde Schöppingen
Fachabteilung III – Planen und Bauen
Amtsstraße 17
48624 Schöppingen

02555/88-0
gemeinde@schoeppingen.de
www.schoeppingen.de

Bearbeitet durch

Ingenieurbüro Richters & Hüls
Erhardstraße 9
48683 Ahaus

02561/43004
info@richtershuels.de
www.richtershuels.de

Bearbeitung

B. Eng. Lennart Brömmelhaus
Prof. Dr. Jannik Hüls

Seiten

24 Seiten Textteil
4 Seiten Anhang

INHALT

0	Arbeitsgrundlagen und Regeln der Technik	4
1	Einleitung	6
1.1	Einführung und Aufgabenstellung	6
1.2	Untersuchungsraum	7
1.3	Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde	9
1.4	Rechtlicher Hintergrund	9
1.5	Geltende Lärmgrenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	11
1.6	Vorgehensweise	12
2	Analyse der vorhandenen Lärmsituation	13
2.1	Zusammenfassung der Lärmkarten für den Straßenverkehr	13
2.2	Bewertung der berechneten Anzahl an Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind	16
3	Maßnahmenplanung	17
3.1	Vorhandene Maßnahmen	19
3.2	Geplante Vorhaben und langfristige Strategien	20
3.3	Ruhige Gebiete	23
4	Mitwirkung und Anregungen der Öffentlichkeit	23
5	Formelle Informationen	24
5.1	Mitwirkung der Öffentlichkeit	24
5.2	Inkrafttreten des Aktionsplanes	24
5.3	Evaluierung des Aktionsplanes	24
6	Anhang	25
6.1	Mitwirkungsverfahren Lärmaktionsplan Gemeinde Schöppingen – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit	26
6.2	Lärmkarte der vierten Runde für den Straßenverkehr L_{den}	27
6.3	Lärmkarte der vierten Runde für den Straßenverkehr L_{night}	28

Abkürzungsverzeichnis

BlmSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BlmSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
dB	Dezibel
dB(A)	A-bewerteter Schalldruckpegel
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	Eisenbahnbundesamt
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EW	Einwohner
Kfz	Kraftfahrzeuge (Automobile, Motorräder, Zugmaschinen)
L _{den}	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L _{night}	Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 bis 6:00 Uhr
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LAP	Lärmaktionsplan
RLS-19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
UBA	Umweltbundesamt
BEB	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
BUB	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen
VLärmSchRL 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
WHO	Weltgesundheitsorganisation

0 Arbeitsgrundlagen und Regeln der Technik

- [1] EU-Umgebungslärmrichtlinie (2021): Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABL. EG vom 18.07.2002 Nr. L 1898 S. 12).
- [2] BImSchG - Bundes-Immissionsschutzgesetz., „Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnlichen Vorgängen,“ 2013 (in der aktuell gültigen Fassung).
- [3] Common Noise Assessment Methods in Europe (CNOSSOS-EU). EUR 25379 EN. Luxembourg (Luxembourg): Publications Office of the European Union; 2012.
- [4] 34. BImSchV, „Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung),“ zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Mai 2021 geändert.
- [5] Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW), „Bevölkerung der Gemeinden Nordrhein-Westfalens am 31. Dezember 2022 – Fortschreibung des Bevölkerungsstandes auf Basis des Zensus vom 9. Mai 2011,“ abgerufen am 20. Juni 2023.
- [6] Die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) ist ein Arbeitsgremium der Umweltministerkonferenz (UMK), „Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) - AG Aktionsplanung: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 19. September 2022 - Dritte Aktualisierung -“.
- [7] VLärmSchR-97: Richtlinien für den Verkehrsschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, Ausgabe 1997.
- [8] „RLS-19 Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen,“ 2019.
- [9] Umweltbundesamt (UBA), „196/2020 Umgebungslärmrichtlinie: Verfahren zur Identifizierung von Lärmbrennpunkten,“ 2020.
- [10] „BUB - Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe),“ 09/2021.
- [11] „BEB - Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm,“ 09/2021.

- [12] Informationen zur Lärmaktionsplanung und Kartierung des LANUV, „www.umgebungslaerm.nrw.de/“, [Online].
- [13] „16. BImSchV: Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)“.
- [14] DIN 18005, Beiblatt 1, „Schallschutz im Städtebau - Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung“, 07/2023.
- [15] Diverse Unterlagen der Gemeinde Schöppingen zu vorhandenen und geplanten Maßnahmen zur Lärminderung.

1 Einleitung

Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie „RL 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ [1] hat die Europäische Union eine Richtlinie zur Reduktion von Umgebungslärm verabschiedet. Damit werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, für bestimmte Gebiete und Schallquellen in einem vorgegebenen Zeitrahmen

- Lärmkarten zu erstellen,
- die Öffentlichkeit über die Geräuschbelastung und die damit verbundenen Wirkungen zu informieren,
- Aktionspläne mit Lärmschutzmaßnahmen aufzustellen, wenn bestimmte, von den einzelnen Mitgliedstaaten in eigener Verantwortung festgelegte Kriterien zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen oder zum Schutz und Erhalt ruhiger Gebiete nicht erfüllt sind, und
- die EU-Kommission über die Schallbelastung, die Betroffenheit der Bevölkerung und die getroffenen Maßnahmen in ihrem Hoheitsgebiet zu informieren.

Die Kommunen werden in der Richtlinie verpflichtet, die Lärmaktionspläne alle fünf Jahre zu überprüfen bzw. fortzuschreiben. Derzeit wird die vierte Runde bearbeitet, die bis spätestens 18. Juli 2024 abgeschlossen sein muss. Nach diesem Zeitpunkt sind bestehende Lärmaktionspläne nach § 47d Absatz 5 BImSchG grundsätzlich bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation zu überprüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten. Spätestens auf Basis der Lärmkartierung 2027 fällt die nächste Überprüfung bis 18. Juli 2029 an.

1.1 Einführung und Aufgabenstellung

Die in den vergangenen Jahren besonders in großen Städten und Ballungsräumen Europas gestiegene Lärmbelastung hat die Europäische Union dazu veranlasst, 2002 die sogenannte Umgebungslärmrichtlinie „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm“ [1] zu erlassen. Diese sieht eine systematische Erfassung von Lärmbelastungen und die darauffolgende Erstellung von Lärmaktionsplänen zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen vor. Gemeint sind damit belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die gemäß § 47b Satz 1 Nr. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes BImSchG [2] als Umgebungslärm bezeichnet werden.

Durch die EU-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sind die EU-Mitgliedstaaten dazu angehalten worden, den Umgebungslärm durch eine Lärminderungsplanung zu verringern und - soweit möglich - zu verhindern. Die Umsetzung der Richtlinie erfolgte in Deutschland in den §§ 47a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG).

Die Umgebungslärmrichtlinie gibt ein mehrstufiges Verfahren zur regelmäßigen Aufstellung und Überprüfung von Lärmaktionsplänen vor. Ab 2007 waren alle Hauptverkehrsstraßen (Autobahnen,

Bundes- und Landesstraßen) mit einer Verkehrsbelastung über 6 Mio. Kfz/Jahr und Hauptschienenstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr zu kartieren und Lärmaktionspläne zu erstellen (Stufe I). Dies erfolgte überwiegend in den Großstädten und Ballungsräumen. In der zweiten Stufe wurden die Untersuchungsinhalte dann auf Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelastung von über 3 Mio. Kfz/Jahr sowie Haupteisenbahnstrecken mit über 30.000 Zügen/Jahr ausgeweitet. Seit der zweiten Runde der Lärmaktionsplanung bleiben unverändert die Grenzwerte von 3 Mio. Kfz pro Jahr und 30.000 Zügen pro Jahr bestehen, was auch für die dritte und vierte Runde der Planung gilt. Es kann jedoch vorkommen, dass sich die kartierten Straßen gelegentlich ändern, um sich den Veränderungen im Verkehrsaufkommen anzupassen.

Die Lärmkartierung wird in NRW durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) für alle Kommunen durchgeführt. Die Ergebnisse der darauf beruhenden Aktionsplanung (Aufgabe der Kommunen) sind dem Land NRW zu übermitteln, welches die Informationen an die EU meldet. Die Kartierung der Bahnstrecken des Bundes und die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für den Schienenverkehr wurden an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) übertragen. Auf Basis der Lärmkartierung des LANUV ist im Auftrag der Gemeinde Schöppingen nach den Vorgaben gemäß § 47 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes für die kartierten Bereiche Schöppingens die vierte Stufe der Lärmaktionsplanung aufzustellen.

Alle fünf Jahre sind die Kartierungen zu wiederholen und die Lärmaktionspläne zu überprüfen und fortzuschreiben bzw. bei Bedarf neu aufzustellen. Auf Basis des Lärmaktionsplanes der in der 3. Bearbeitungsstufe wird nunmehr der Aktionsplan 2024 in der 4. Runde fortgeschrieben.

Aufgrund der Harmonisierung der Berechnungsverfahren für Umgebungslärm durch CNOSSOS-EU (Common Noise Assessment Methods) [3] sowie aufgrund von Änderungen in der EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV [4]), wurden sämtliche Lärmkarten der dritten Runde für die vierte Runde neu berechnet.

Wegen des EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahrens lassen sich die vorgelegten aktuellen Kartierungsergebnisse in der Regel nicht mit den Ergebnissen der vorherigen Kartierungsrunden vergleichen.

1.2 Untersuchungsraum

Die Gemeinde Schöppingen liegt im westlichen Münsterland im Nordwesten des Landes Nordrhein-Westfalen und ist eine kreisangehörige Gemeinde im Kreis Borken. Mit 6.651 Einwohnern [5], einer Gesamtfläche von 68,81 km² und einer Bevölkerungsdichte von 97 Einwohnern pro km² zählt die Gemeinde Schöppingen nach dem Verständnis der Umgebungslärmrichtlinie nicht zu den Ballungsräumen. Ballungsräume sind Städte oder Gemeinden mit einer Einwohnerzahl von mindestens 100.000 Personen bei einer Einwohnerdichte von mehr als 1.000 EW/km². Das Ortsbild der Gemeinde

Schöppingen spiegelt deutlich die ländliche Prägung wieder. Es vereint einen kompakten, lebhaften Kern mit weitläufigen, von der Landwirtschaft geprägten äußeren Gebieten.

Für die Lärmkartierung im Bereich des Straßenverkehrslärms werden die Lärmbelastungen für die Hauptverkehrsstraßen (Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen) dargestellt. Die Gemeinde Schöppingen ist für den Kfz-Verkehr großräumig über mehrere Bundesstraßen und Landesstraßen angebunden. Die Bundesstraße 70 verläuft in der Nähe der Gemeinde und bietet eine gute Anbindung in Richtung Münster und in Richtung Enschede in den Niederlanden und stellt zudem eine wichtige Anbindung an überregionale Verkehrsachsen dar. Die Landesstraßen 579 und 570 stellen neben der genannten Bundesstraße gibt es weitere wichtige Verkehrswege für den Verkehr in Schöppingen dar.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes, sodass diese im weiteren Verlauf nicht näher betrachtet werden.

Die vorliegende Lärmaktionsplanung für die Gemeinde Schöppingen ist auf die Bearbeitung des Straßenverkehrslärms begrenzt. Weitere Lärmarten sind nicht Gegenstand der vorliegenden Lärmaktionsplanung.

Nachfolgend ist eine Abbildung mit der Kennzeichnung des Gemeindegebietes Schöppingen und den für die Lärmkartierung relevanten Straßenabschnitten dargestellt.

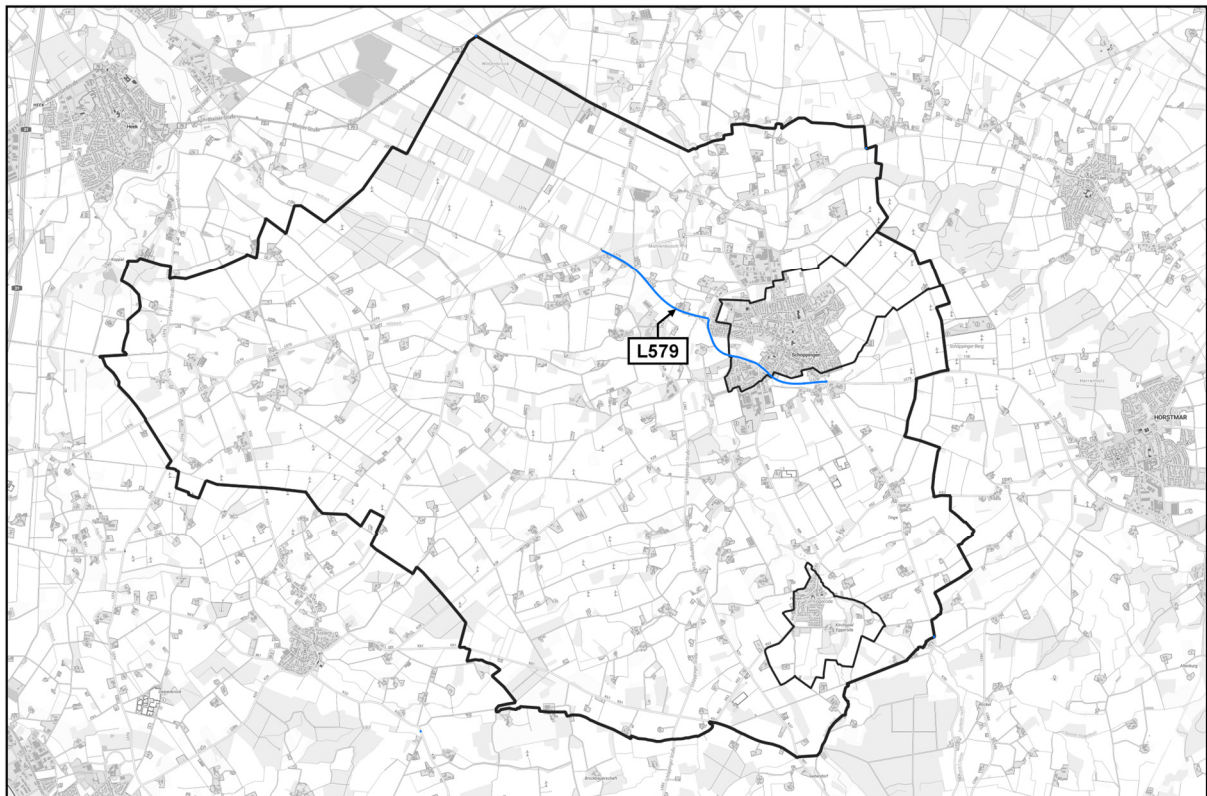


Abbildung 1 Übersicht über die Lage der Gemeinde Schöppingen sowie den für die Lärmkartierung relevanten Hauptverkehrsstraßen

1.3 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt / Gemeinde:	Gemeinde Schöppingen
Amtlicher Gemeindeschlüssel:	05 5 54 052
Straße:	Amtsstraße
Hausnummer:	17
PLZ:	48624
Ort:	Schöppingen

1.4 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungsrichtlinie 2002/49/EG [1] und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a-f BImSchG. Ergänzt wird das BImSchG durch die Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV [4], welche die Details für die Erstellung von Lärmkarten regelt.

In den meisten Bundesländern sind die Kommunen die zuständige Behörde und verpflichtet, bei Lärmproblemen einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt.

Anwendungsbereich des sechsten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist der Umgebungslärm, "dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind" (§ 47a BImSchG). Umgebungslärm bezeichnet "belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht" (§ 47b BImSchG).

Darüber hinaus wurden von der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) die LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung [6] mit Handlungsempfehlungen erstellt.

Die Lärmaktionspläne müssen gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG folgende Mindestanforderungen der Anlage V der EU-Umgebungslärmrichtlinie enthalten:

- Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,
- die zuständige Behörde,
- den rechtlichen Hintergrund,

- alle geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5,
- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
- das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,
- die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung,
- die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
- die langfristige Strategie,
- finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse und
- die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.

Gemäß dem § 47d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen für die Lärmaktionspläne angehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Da es zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit keine nationalen gesetzlichen Regelungen gibt, erhält die EU-Umgebungsrichtlinie Direktwirkung. Es liegt somit im Ermessen der zuständigen Behörden, die unbestimmten Begriffe der EU-Umgebungsrichtlinie (z. B. "rechtzeitig und effektiv") näher zu bestimmen.

Der Lärmaktionsplan muss zwar die Anforderungen der EU-Umgebungsrichtlinie erfüllen, doch erfolgt die Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen Maßnahmen weiterhin nach den nationalen Vorschriften von Bund und Ländern zum Lärmschutz, was Konflikte nicht ausschließt. Nachfolgend werden deshalb die wesentlichen rechtlichen Grundlagen auf Bundesebene kurz vorgestellt. Die jeweiligen Gesetze und Runderlässe der Länder sind darüber hinaus zu beachten.

Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Dazu zählt unter anderem, dass Lärmsituationen anhand der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) [7] in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) [8] zu ermitteln und zu bewerten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen (DIN 18005) oder aus der Realnutzung. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen, zum Beispiel, wann die betroffenen Gebäude errichtet wurden.

1.5 Geltende Lärmgrenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst beinhaltet keine Immissionsgrenz-, Auslöse- oder Richtwerte. Vielmehr sind diese im deutschen Fachrecht verankert.

Zur Beschreibung der Lärmbelastung der Bevölkerung in den Lärmkarten werden europaweit einheitlich zwei Lärmindizes als kennzeichnende Größe verwendet:

- **L_{den} (Lärmindex über den Tag, Abend und die Nacht):** Dieser Index beschreibt die durchschnittliche Lärmbelastung über einen Zeitraum von 24 Stunden und berücksichtigt den Tages- (6 - 18 Uhr), Abend- (18 - 22 Uhr) und Nachtzeitraum (22 - 6 Uhr). Er wird in Dezibel (dB(A)) angegeben und gewichtet den Lärmpegel je nach Tageszeit unterschiedlich. Die Gewichtung erfolgt, um die unterschiedliche Störanfälligkeit der Menschen zu verschiedenen Tageszeiten zu berücksichtigen. Die Pegel in der vierstündigen Abendzeit (18 – 22 Uhr) gehen um 5 dB(A) und in der achtstündigen Nachtzeit (22 – 6 Uhr) um 10 dB(A) erhöht in den Gesamtpegel ein.
- **L_{night} (Lärmindex während der Nachtzeit):** Dieser Index konzentriert sich speziell auf die Lärmbelastung während der Nachtzeit (22 – 6 Uhr). Der Mittelungspegel wird in Dezibel (dB(A)) angegeben und ermöglicht die Bewertung der Lärmbelastung, die während des Schlafens oder der Ruhephase auftritt.

Für die Beurteilung von Lärmimmissionen im Verkehrsbereich gibt es verschiedene Grenz-, Richt- und Orientierungswerte, die in Abhängigkeit von der Nutzungsart der betroffenen Gebiete und der Tageszeit definiert sind.

Aufgrund der unterschiedlichen Berechnungsverfahren für die strategischen Lärmkarten, die die Lärmindizes L_{den} und L_{night} verwenden, im Vergleich zu den nationalen Grenz- und Richtwerten, dienen diese nationalen Werte lediglich als Richtlinie für die Bewertung der Lärmsituation in den strategischen Lärmkarten. Um festzustellen, ob Immissionsgrenzwerte oder Immissionsrichtwerte überschritten werden, sind in Einzelfällen weiterführende Berechnungen erforderlich. Diese erfordern die Anwendung der nationalen Berechnungsverfahren für die jeweiligen Immissionsorte.

Für die Beurteilung der Geräuschbelastung der Bevölkerung hat eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind.

Für Lärmaktionspläne nach deutschem Recht gibt es noch keine Grenz- oder Auslösewerte, bei deren Überschreitung Aktionen zwingend vorgeschrieben werden. Damit sich die Kommunen bei der Lärmaktionsplanung zunächst auf die hoch belasteten Lärmbrennpunkte konzentrieren können, hat das Umweltministerium NRW einheitliche Auslösewerte in Höhe von L_{den} ≥ 70 dB(A) und L_{night} ≥ 60 dB(A) per Erlass zur Lärmaktionsplanung festgelegt. Überschreitungen dieser Werte an Wohnungen, Schulen,

Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden werden bei der Lärmkartierung deutlich gemacht.

Auslösewerte sind die Belastungsschwellen, bei deren Erreichen bzw. Überschreiten Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden sollen. Sie dienen der Lärmaktionsplanung als Orientierungswerte für die Dringlichkeit von Maßnahmen. Anders als bei Grenzwerten löst das Überschreiten von Auslösewerten keine rechtlich begründeten Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen aus.

Vor dem Hintergrund der teilweise starken Unterschiede in den strengerem, von verschiedenen Institutionen vorgeschlagenen Auslösewerten hat das Umweltbundesamt (UBA) folgende Empfehlungen für die zeitliche Priorisierung der Maßnahmen ausgesprochen [9]:

- kurzfristig: Auslösewerte $L_{den} = 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{night} = 60 \text{ dB(A)}$
- mittelfristig: Auslösewerte $L_{den} = 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{night} = 55 \text{ dB(A)}$
- langfristig: Auslösewerte $L_{den} = 60 \text{ dB(A)}$ und $L_{night} = 50 \text{ dB(A)}$

1.6 Vorgehensweise

Die Vorgehensweise der Lärmaktionsplanung orientiert sich an den in Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie angegebenen Mindestanforderungen. In den nachfolgenden Kapiteln werden somit schwerpunktmäßig folgende Themen behandelt:

- Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten (Bestandsanalyse und Auswertung der Lärmkarten)
- Beschreibung vorhandener und geplanter Maßnahmen (Maßnahmenplanung)
- Betrachtung ruhiger Gebiete
- Öffentlichkeitsbeteiligung

2 Analyse der vorhandenen Lärmsituation

Die strategischen Lärmkarten sind für jede Verursacherguppe (Straße, Schiene und Flugverkehr) getrennt zu erstellen. Die Lärmkarten werden in Europa gemäß der Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) der Europäischen Union erstellt. Die Berechnungen des Straßenverkehrslärms basieren auf der CNOSSOS-EU-Methode (Common Noise Assessment Methods in Europe) [3].

Für die Erstellung der Lärmkarten der vierten Stufe wurde die "Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen - Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe" (BUB) [10] verwendet. Ab der vierten Runde werden die betroffenen Bewohner in Wohnungen, die innerhalb der jeweiligen Isophonen-Bänder liegen, gemäß der "Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (BEB) [11] ermittelt.

Die Bestandsanalyse umfasst die Auswertung der Lärmkartierung, die Identifizierung der Lärmbrennpunkte für den Kfz-Verkehr sowie die Analyse der Kfz-Verkehrssituation und die relevanten, bereits vorhandenen Planungen und Unterlagen.

2.1 Zusammenfassung der Lärmkarten für den Straßenverkehr

Die Pegelbänder der Lärmkarten der Runde vier werden für das Tagesmittel ab 55 dB(A) und die Pegelbänder der Nachtstunden ab 50 dB(A) in 5dB(A)-Pegelschritten entlang des Pflichtstraßennetzes angegeben. Bereiche ohne Pegelbänder liegen entweder unter den zuvor genannten Werten oder wurden nicht kartiert, da auf den Verkehrswegen im Einwirkungsbereich weniger als 3 Mio. Kfz/Jahr auftreten. Die Bezugshöhe zur Ermittlung des L_{den} und L_{night} liegt bei 4 m über dem Gelände.

Ab der vierten Runde der Lärmkarten werden Farben gemäß DIN 18005 Teil 2 verwendet, wodurch sich die Farbtöne von den in den Lärmkarten der ersten bis dritten Runde verwendeten, unterscheiden.

Die Lärmkartierung betrifft für die Gemeinde Schöppingen die im folgenden aufgeführten Straßen [12]:

- L 579 (Kreuzungsbereich L570/L582/L579 bis Bürgerweg, Ortszufahrt),
- L 579 (Kreuzungsbereich L579/K28/Bürgerweg bis Hauptstraße/K36, südliche Ortsumgehung)

Die Lärmkarten der vierten Runde können den Abbildungen 2 und 3 entnommen werden. In Abbildung 2 wird der Index L_{den} und in Abbildung 3 der Index L_{night} dargestellt. Die farbliche Darstellung der Pegelklassen ist in der Legende der Abbildungen dargestellt.

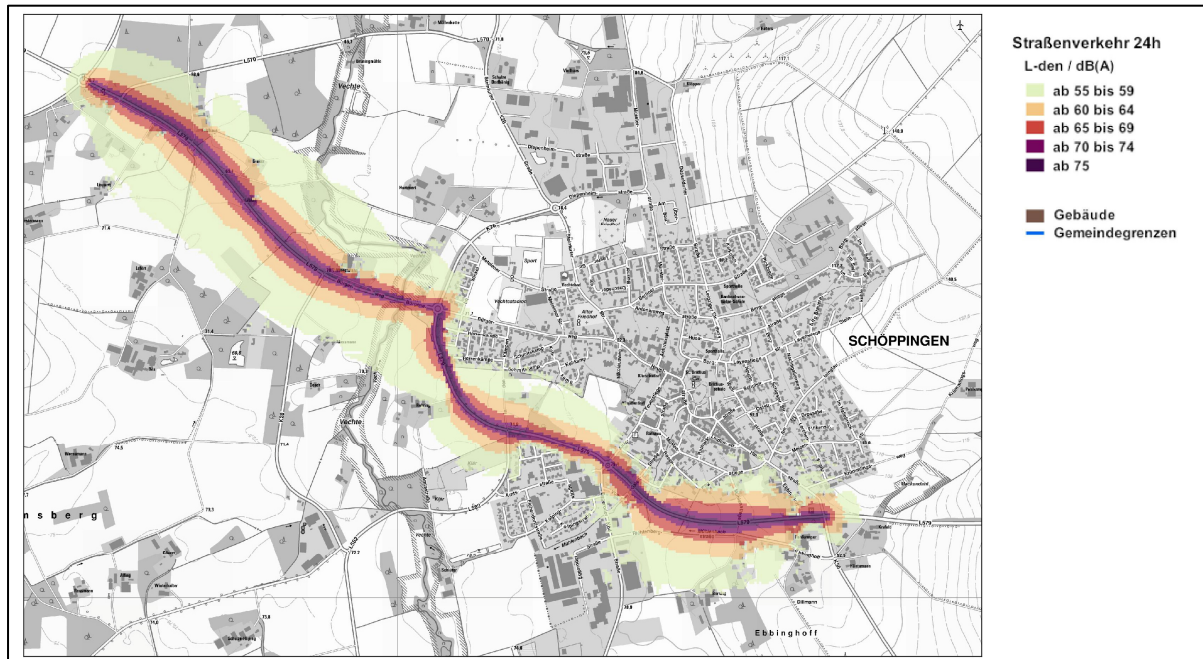


Abbildung 2 Lärmkarte der vierten Runde für den Straßenverkehr L_{den} des LANUV [12]

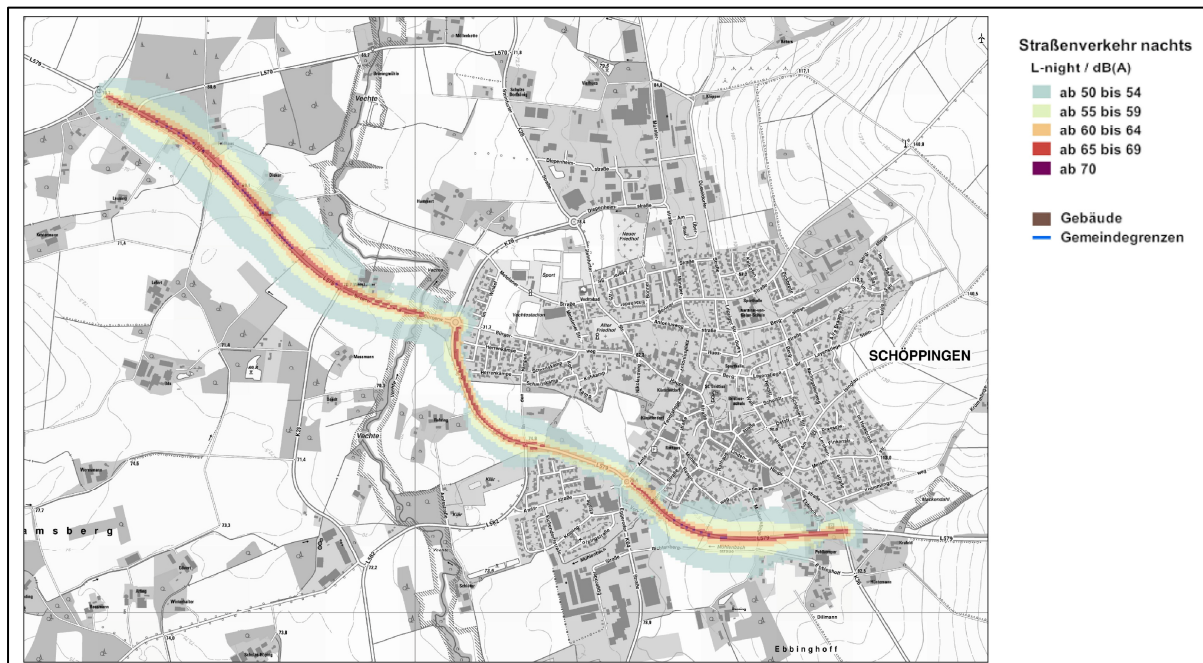


Abbildung 3 Lärmkarte der vierten Runde für den Straßenverkehr L_{night} des LANUV [12]

Die nachfolgenden Tabellen führen die von den kartierten Hauptverkehrsstraßen ausgehende Lärmbetroffenheit in den Pegelklassen gemäß den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie auf. Die Ergebnisse basieren auf der vom LANUV im Jahr 2022 durchgeführten Lärmkartierung.

L_{DEN} [dB(A)]	> 55 dB(A)	> 65 dB(A)	> 75 dB(A)
Größe der Fläche [km ²]	1,67	0,4	0,07

Tabelle 1 Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete in der Gemeinde Schöppingen

Auf einer Fläche von 0,4 km² wird ein Schallpegel von über 65 dB(A) erreicht, während sich Schallpegel von über 75 dB(A) auf einer Fläche von 0,07 km² befinden.

L_{DEN} [dB(A)]	> 55 dB(A)	> 65 dB(A)	> 75 dB(A)
Wohnungen	191	17	0
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Tabelle 2 Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Gemeinde Schöppingen

Von Pegeln über 65 dB(A) sind 17 Wohnungen beeinflusst. Bei keinen Wohnungen treten Pegel über 75 dB(A) auf. Es sind keine Schulen von Pegeln über 55 dB(A) betroffen. Kein Krankenhaus ist Pegeln über 55 dB(A) ausgesetzt sowie kein Gebäude Pegeln über 75 dB(A).

L_{DEN} [dB(A)]	> 55 bis ≤ 60	> 60 bis ≤ 65	> 65 bis ≤ 70	> 70 bis ≤ 75	> 75
N	260	109	28	9	0

Tabelle 3 Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Personen ganztags in der Gemeinde Schöppingen

L_{Night} [dB(A)]	> 50 bis ≤ 55	> 55 bis ≤ 60	> 60 bis ≤ 65	> 65 bis ≤ 70	> 70
N	91	27	11	0	0

Tabelle 4 Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Personen nachts in der Gemeinde Schöppingen

Ganztags sind 28 Personen Schallpegeln von über 65 dB(A) ausgesetzt, wovon 9 Personen Schallpegeln von über 70 dB(A) und null Personen Schallpegeln von über 75 dB(A) ausgesetzt sind. Nachts sind 27 Personen Schallpegeln von über 55 dB(A) ausgesetzt, wovon 11 Personen Schallpegeln von über 60 dB(A) und null Personen Schallpegeln von über 65 dB(A) ausgesetzt sind.

2.2 Bewertung der berechneten Anzahl an Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind

Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen, dass in Schöppingen insgesamt vergleichsweise wenige Menschen von Werten oberhalb der Auslösewerte von $L_{den} \geq 70 \text{ dB(A)}$ (ungefähr 0,1 % der Einwohner) und $L_{night} \geq 60 \text{ dB(A)}$ (ungefähr 0,2 % der Einwohner) betroffen sind. Somit sind in Schöppingen weniger als 1 % der Bevölkerung gemäß der Umgebungslärmrichtlinie von hohen Umgebungslärmbelastungen betroffen.

Aufgrund der entlang der L579 bereits stellenweise vorhandenen Schallhindernisse sind nur wenige Personen oberhalb der Auslösewerte von $L_{den} \geq 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{night} \geq 60 \text{ dB(A)}$ betroffen. Im Bereich der Ortszufahrt entlang der L579 sind nahezu die alleinigen Bereiche mit lärmbelasteten Menschen oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Die Hauptursache für die Beeinträchtigungen liegt vor allem in den geringen Abständen zwischen der Bebauung und der Landstraße. Die Umsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen gestaltet sich entlang der Landesstraße im Bereich der Ortszufahrt schwierig, da die Straße auch zur verkehrlichen Erschließung der betroffenen Grundstücke dient. In der nachfolgenden Abbildung ist beispielhaft eine Situation entlang der Landesstraße 579 dargestellt, die von hohen Belastungen betroffen sind.

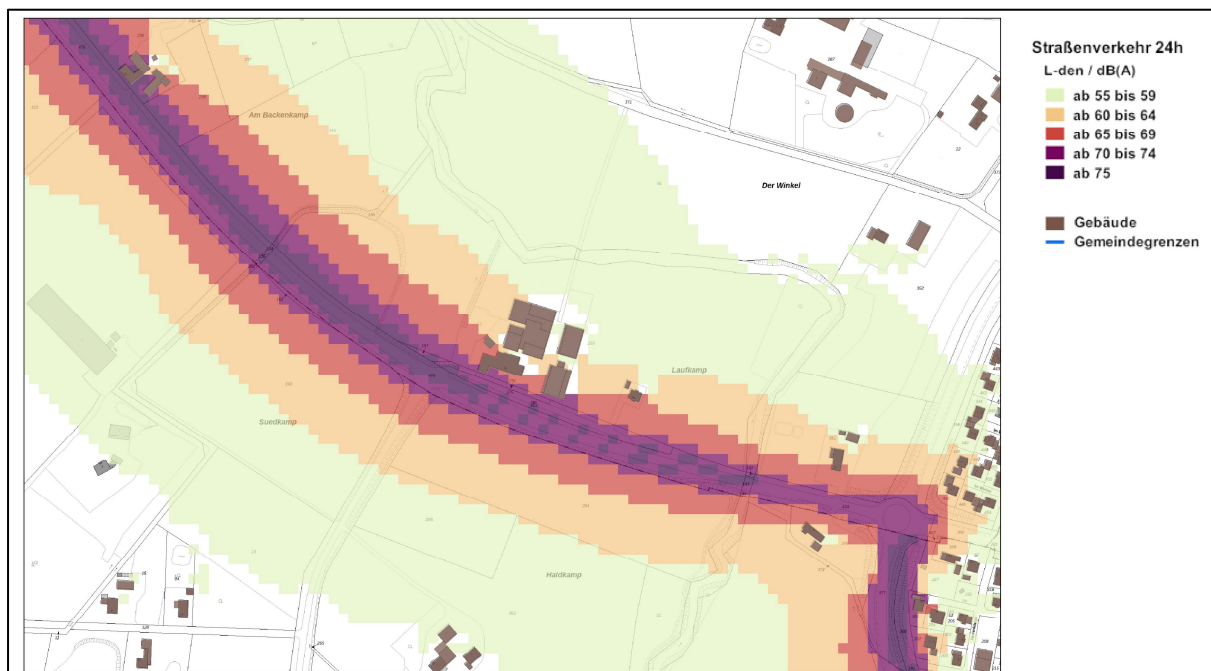


Abbildung 4 Lärmbelasteter Straßenabschnitt entlang der L579

3 Maßnahmenplanung

Die Festlegung von Maßnahmen, die darauf abzielen, Lärmprobleme und deren Auswirkungen zu regeln, obliegt dem Ermessen der Gemeinde oder der zuständigen Behörde gemäß dem Landesrecht. Bei der Festlegung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan ist generell zu beachten, dass im deutschen Recht die Beurteilungspegel der RLS-19 bezogen auf 16 bzw. 8 Stunden bei der Durchsetzung von Maßnahmen maßgeblich sind. Im Gegensatz dazu beziehen sich die für den Umgebungslärm definierten Lärmindizes L_{den} und L_{night} auf 24 bzw. 8 Stunden. Aufgrund dieser Unterschiede können die sich ergebenden Werte für den Beurteilungspegel $L_{r, Tag}$ gemäß RLS-19 und den Beurteilungspegel L_{den} nicht unmittelbar verglichen werden.

Gemäß Anlage V der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist es erforderlich, zwischen Maßnahmen zu unterscheiden, die bereits in der Vergangenheit umgesetzt wurden oder sich bereits in der Planung befinden, und solchen, die für die nächsten fünf Jahre geplant sind. Zudem ist die Entwicklung einer langfristigen Strategie zur Lärminderung gefordert.

In der nachfolgenden Abbildung sind beispielhaft mögliche Minderungsmaßnahmen und deren Auswirkungen dargestellt.

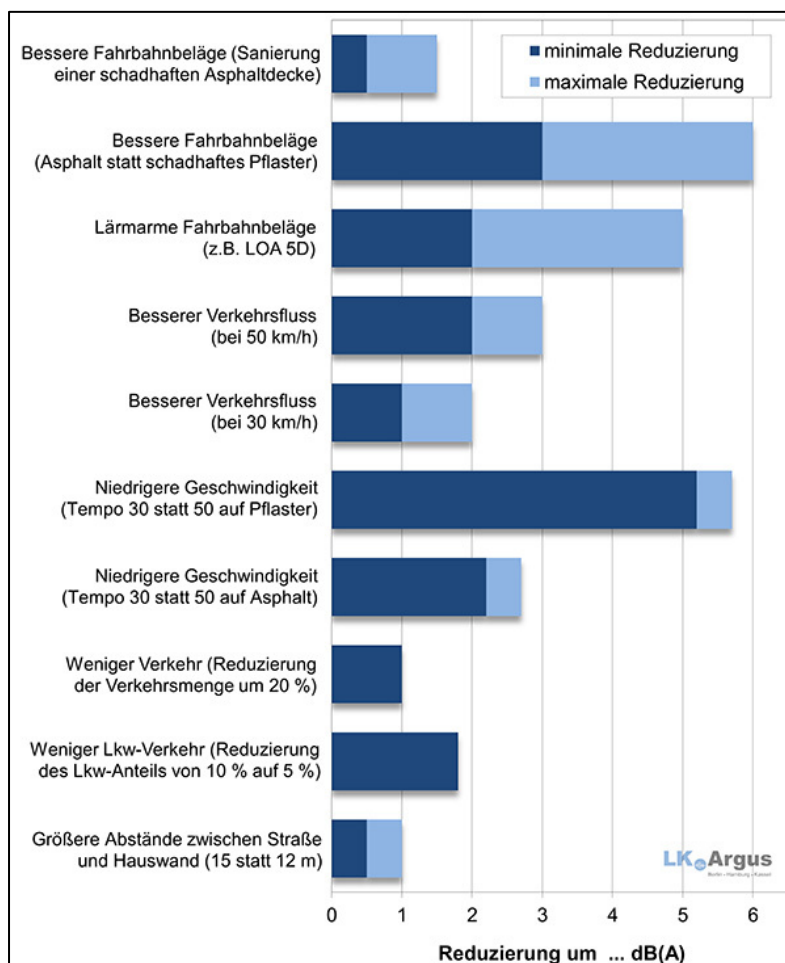


Abbildung 5 verschiedene Lärminderungsmaßnahmen und deren Potential [12]

In der nachfolgenden Tabelle sind die Zuständigkeiten für die Umsetzung von Maßnahmen im Straßenverkehr aufgeführt. Es zeigt sich, dass je nach Art der Maßnahme verschiedene Behörden allein für einen Straßenabschnitt verantwortlich sind.

Straßengattung	Straßenbaulastträger	Straßenbaubehörde	Straßenverkehrsbehörde
Bundesautobahnen	Bund	Autobahn GmbH des Bundes	Autobahn GmbH des Bundes
Bundesstraßen	Bund	Landesbetrieb Straßenbau NRW	Ordnungsbehörden der mittleren und großen kreisangehörigen Städte sowie der kreisfreien Städte, sonst Kreisordnungsbehörden
	Gemeinden > 80.000 EW bei Ortsdurchfahrt	Gemeinden	
Landesstraßen	Land	Landesbetrieb Straßenbau NRW	
	Gemeinden > 80.000 EW bei Ortsdurchfahrt	Gemeinden	
Kreisstraßen	Kreise / kreisfreie Städte	Kreise / kreisfreie Städte	
	Gemeinden > 80.000 EW bei Ortsdurchfahrt	Gemeinden	
Gemeindestraßen	Gemeinden	Gemeinden	

Tabelle 5 Zuständigkeiten beim Straßenverkehr in NRW [12]

3.1 Vorhandene Maßnahmen

Nachfolgend sind die bisher umgesetzten Aktivitäten und Maßnahmen der Gemeinde Schöppingen aufgeführt:

- Vorantreiben der Verknüpfung der Mobilitätsformen untereinander durch Parkmöglichkeiten wie Mitfahrerparkplätze (bspw. am Mühlenwall) oder Bushaltestellen (S70 Linie) als wichtige Verbindung im öffentlichen Nahverkehrsnetz
- Tempo 30-Zonen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die damit verbundene lärmindernde Wirkung auf umliegende Bebauung; Außerhalb der Verkehrsstraßen Hauptstraße/Bürgerweg, Steinfurter Straße und der Amtsstraße in Schöppingen sowie der Vechtestraße in Eggerode sind alle anderen Straßen Tempo 30-Zonen
- Verbesserung des Verkehrsflusses durch die Optimierung der Schaltung der Lichtsignalanlage (LSA) an der Kreuzung (L579/Hauptstraße) durch den Landesbetrieb Straßen NRW mittels des Haupttrichtung-Grün-Programms. Sorgt für ein kontinuierliches und effizientes fließen des Verkehrs, was u. a. zu einer Reduzierung von Beschleunigungs- und Bremsvorgängen führt.
- Vorbereitende Bauleitplanung: Durch eine sorgfältige Planung und Gestaltung können potenzielle Lärmquellen identifiziert und konserviert werden; bspw. durch einen ausreichenden Abstand zur Lärmquelle, bauliche Maßnahmen wie Schallschutzwände; Lärmschutzfenster oder spezielle Baukonstruktionen.

Dies wurde unter anderem berücksichtigt in den aufgestellten Bebauungsplänen Bebauungsplan Nr. 36 „Herrenkämpfe“ oder Nr. 46 „1. Änderung und Erweiterung Baugebiet Im Winkel“ (2021) durch die Untersuchung der Verkehrslärmeinwirkung und die damit verbundene Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen.

Darüber hinaus wurden zum Beispiel im Bebauungsplan Nr. 38 „Am Überweg“ aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von einer Lärmschutzwand und einem Lärmschutzwall umgesetzt.

- Kontinuierliche Sanierung schadhafter Fahrbahnoberflächen durch den Bauhof der Gemeinde Schöppingen bzw. Meldung schadhafter Oberfläche an den Straßenbaulastträger
- Effiziente und umweltfreundliche Gestaltung des Kfz-Verkehrs durch die Förderung von alternativen Antriebsformen und den Ausbau der (Schnell-) Lademöglichkeiten. In Schöppingen und Eggerode stehen den Bürgern öffentliche Ladestationen für Elektrofahrräder zur Verfügung. Zusätzlich gibt es im Gemeindegebiet insgesamt sieben Ladestationen für Elektroautos
- Schaffung und Erneuerung von Radwegen z. B. entlang von Landstraßen und Kreisstraßen zur Förderung des Radfahreranteils

Die Gemeinde Schöppingen hat bereits umfangreiche Maßnahmen, die in ihrem Verantwortungsbereich liegen, beschlossen und beachtet, um eine Lärminderung des Straßenverkehrslärms herbeizuführen. Während die Gemeinde für bestimmte Maßnahmen verantwortlich ist, liegt es in der Zuständigkeit des

jeweiligen Straßenbaulastträgers, weitere Schritte wie die Installation von Lärmschutzwänden o.ä. entlang von Bundes- und Landstraßen zu planen oder Temporeduzierungen einzuführen.

3.2 Geplante Vorhaben und langfristige Strategien

Um langfristig eine effektive Lärminderung zu erreichen, werden die Maßnahmen nicht ausschließlich auf die Überschreitungsbereiche, sondern auf das gesamtstädtische Verkehrssystem ausgerichtet. Es ist von entscheidender Bedeutung Lärmimmissionen sowie weitere damit verbundene Problembereiche wie Erschütterungen, Stau- und Luftschadstoffimmissionen umfassend und nachhaltig zu beeinflussen. Ein vorrangiges Ziel besteht darin, ein Maßnahmenpaket zu entwickeln, das sowohl zu einer Verringerung der Belastung durch den Kfz-Verkehr als auch zu einem geringeren Lärmpegel im Verkehrsfluss und einem höheren Anteil an umweltfreundlichen Verkehrsarten führt.

Im Folgenden wird ein Überblick über geplante und mögliche Lärmschutzmaßnahmen dargestellt.

Straßenraumgestaltung

Es ist empfehlenswert, durch Begrünungsmaßnahmen den Raumeindruck der Straßenabschnitte so zu gestalten, dass eine Geschwindigkeitsanpassung an die Gegebenheiten des Ortes erreicht wird. Die optische Gliederung des Straßenraums führt zu einer insgesamt langsameren Fahrweise und reduziert sowohl Beschleunigungs- als auch Bremsvorgänge. Zudem wird so eine räumliche und optische Trennung zwischen Lärmquelle und betroffenem Gebiet die Wahrnehmung der Lärmbelastung psychologisch verringern. Darüber hinaus leistet die Begrünung von Verkehrswegen einen weiteren signifikanten Beitrag zur Reduzierung der Lärmbelastung, indem sie den Abstand zwischen Immissionsort und der Straße vergrößert. Durch das Vorhandensein von Grünflächen zwischen der Verkehrsader und den Anwohnern entsteht eine physische Barriere, die dazu beiträgt, den direkten Schallpegel zu verringern, der von vorbeifahrenden Fahrzeugen erzeugt wird. Darüber hinaus absorbiert die Vegetation einen Teil des Lärms und trägt somit zur allgemeinen Lärmreduzierung bei. Weitere Maßnahmen der Straßenraumgestaltung sind sog. „Verkehrsberuhigungsmaßnahmen“, welche Methoden wie Geschwindigkeitshügel, Fahrbahnverengungen etc. umfassen. Diese dienen dazu, die Geschwindigkeit des Verkehrs zu beruhigen, um einerseits die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern zu verbessern und andererseits so auch den Lärmpegel in Wohngebieten zu reduzieren. Die Gemeinde Schöppingen ist bemüht, diese Prinzipien in ihre aktuellen und zukünftigen Planungen zu integrieren. Ein Beispiel hierfür ist die geplante Erneuerung der vorhandenen Verkehrsberuhigungsmaßnahme an der Berliner Straße durch eine Fahrbahnverengung. Durch diese Maßnahme soll aufgrund der Hanglage eine bessere Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 erreicht werden.

Bauliche Maßnahmen an der Fahrbahnoberfläche (Fahrbahnbelag)

Neben dem Reifen ist auch der Fahrbahnbelag von entscheidender Bedeutung für die Entstehung des Reifen-Fahrbahn-Geräusches. Die Fahrbahndeckschicht hat sowohl Einfluss auf die Schallentstehung als auch auf die Schallabstrahlung und Schallausbreitung. Eine beschädigte Fahrbahn in Verkehrsbereichen kann zu einer Zunahme von Lärm führen. Risse, Schlaglöcher und Unebenheiten verursachen ungleichmäßiges Fahren, was Fahrzeuggeräusche verstärkt. Darüber hinaus reflektieren beschädigte Oberflächen Schallwellen ungleichmäßig. Im Zuge der Instandhaltung bessert der Bauhof der Gemeinde Schöppingen kontinuierlich beschädigte Fahrbahnoberflächen aus. Straßenschäden an Hauptverkehrsstraßen werden umgehend dem Straßenbaulastträger übermittelt. Die Gemeinde Schöppingen führt jedes Jahr Deckensanierungen in den Ortslagen und bei den Wirtschaftswegen durch, so dass jedes Jahr ca. 2-3 Teilbereiche der Ortsstraßen und rund 3-4 km Wirtschaftsweg saniert werden.

Förderung des Umweltverbundes

Besonders der Fußgänger- und Radverkehr bieten vielversprechende Potenziale für die Abwicklung innerstädtischer Quell-, Ziel- und Binnenverkehre. Die Distanzen innerhalb der Gemeinde sind relativ kurz, und viele Strecken können innerhalb von 5-10 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Um diesen Verkehrsmitteln mehr Auftrieb zu geben, ist es wichtig, ein attraktives Radwegenetz zu schaffen und die Sicherheit und Zugänglichkeit für Fußgänger zu gewährleisten. Hierfür ist unter anderem derzeit ein zusätzlicher Radweg entlang der Kreisstraße 28 auf eine Länge von rund 2,5 km sowie einer an der L582 auf einer Länge von rund 1,8 km in Planung.

Nachhaltige Mobilität und Infrastruktur

Um die Akzeptanz und Nutzung von Elektrofahrzeugen zu fördern, ist die Schaffung eines flächendeckenden Netztes von (Schnell-) Ladestationen von großer Bedeutung. Einerseits soll durch die Schaffung dieser Infrastruktur die Attraktivität von Elektrofahrzeugen für die Bürgerinnen und Bürger erhöht werden, andererseits soll auch die Reduzierung von Lärm- und Umweltbelastungen im Straßenverkehr dadurch vorangetrieben werden. Hierzu soll u. a. eine Hypercharger-Ladestation mit 2 x 100 kW auf dem Parkplatz der Feuerstiege errichtet werden.

Verringerung der Schallübertragung

Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und -wällen sind Maßnahmen, die darauf abzielen, den Lärmpegel zu reduzieren oder zu kontrollieren, indem sie aktiv in den Schallübertragungsprozess eingreifen. Die hohen Kosten stellen einen Nachteil dar, weshalb dies hauptsächlich im Rahmen von Straßenneubau oder -ausbau umgesetzt werden kann. Insbesondere im innerstädtischen Bereich müssen ausreichende Flächen verfügbar sein und die stadtgestalterischen Ziele dürfen nicht beeinträchtigt werden. Im Gemeindegebiet Schöppingen existieren an vielen Straßenabschnitten entlang der kartierten L579 Schallwälle, die in den Schallausbreitungsprozess

eingreifen. In der nachfolgenden Abbildung ist ein beispielhafter Überblick über bestehende Schallhindernisse dargestellt.



Abbildung 6 Übersicht über bestehende Schallhindernisse im Gemeindegebiet Schöppingen

Eine ergänzende bauliche Maßnahme ist das Schließen von Baulücken, um die dahinterliegende Bebauung vor Straßenlärm zu schützen. Das Schließen von Baulücken trägt zur Reduzierung von Straßenverkehrslärm bei, indem es eine zusätzliche Barriere zwischen der dahinterliegenden Bebauung und der Straße schafft. Durch das Füllen von Lücken in der Bebauung entsteht eine kontinuierliche Struktur, die den Schall besser abschirmt und somit den Lärmpegel in den betroffenen Gebieten verringert. Die geschlossene Bebauung wirkt wie eine Schallschutzwand und kann den direkten Schallübertrag von der Straße zur Bebauung deutlich reduzieren.

Im Gegensatz zu den aktiven Schallschutzmaßnahmen, die an der Lärmquelle ansetzen, werden passive Maßnahmen quellenfern am Immissionsort, also bei den Betroffenen am Haus oder an der Wohnung angebracht. Passive Lärmschutzmaßnahmen, wie etwa Schallschutzfenster, können den Innenraum wirksam vor Lärm schützen. Die lärmdurchlässigsten Bauteile sind in aller Regel die Fenster. Die erforderliche Schallschutzklasse richtet sich einerseits nach dem gewünschten Innenpegel und hängt andererseits vom vorhandenen Außenpegel ab.

Die Gemeinde Schöppingen berücksichtigt sowohl aktive als auch passive Schallschutzmaßnahmen in ihrer vorbereitenden Bauleitplanung. Bei der Erstellung neuer Bebauungspläne werden gezielt Maßnahmen zur Reduzierung von Lärm implementiert.

3.3 Ruhige Gebiete

Insbesondere das Bedürfnis der Bevölkerung nach Ruhe gewinnt neben dem Schutz vor hoher Lärmbelastung zunehmend an Bedeutung: Es dient als wesentlicher Faktor für die Lebensqualität im direkten Wohnumfeld, als Rückzugsmöglichkeit in urbanen Gebieten und als wichtiges Merkmal für Natur- und Erholungsräume. Als vorsorgender Lärmschutz ist gemäß § 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG [2] ein Ziel der Aktionsplanung „ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen“. Die Lärmaktionsplanung kann hier eine bedeutende Rolle spielen und dazu beitragen, Umweltgerechtigkeitsaspekte verstärkt in Planungen einzubeziehen.

Rechtlich unterschieden wird zwischen ruhigen Gebieten in Ballungsräumen, in denen z. B. ein vorher festgelegter Lärmindex nicht überschritten wird, und ruhigen Gebieten auf dem Land, die keinem (mehr als unerheblichen) Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm ausgesetzt sind [6].

Da die Gemeinde Schöppingen nicht zu einem Ballungsraum gehört, gelten hier die Kriterien für ruhige Gebiete auf dem Land.

Großflächige Gebiete auf dem Land, die frei von menschlichen Geräuschen wie Verkehrs-, Industrie- und Gewerbelärm oder Freizeitlärm sind, werden als ruhige Gebiete betrachtet. Jedoch schließen Geräusche, die durch forstwirtschaftliche und landwirtschaftliche Aktivitäten entstehen, diese Definition aus.

Alle Flächen, die der Erholung dienen, wie Parks, Grünflächen und geschützte Bereiche gemäß Naturschutzrecht, kommen grundsätzlich für die Auswahl als ruhiges Gebiet in Betracht. Zusätzlich können auch städtisch geprägte Räume als Erholungsraum geeignet sein, sofern sie ausreichende Qualitäten bieten, um Ruhe zu ermöglichen und tatsächlich als Rückzugsort vor Lärm genutzt werden können.

Aufgrund seiner außerhalb des Ortskernes vorwiegend ländlichen Prägung bietet die Gemeinde Schöppingen den Bewohnern ausreichend Raum für Ruhe und Erholung.

4 Mitwirkung und Anregungen der Öffentlichkeit

Im Anhang ist eine Zusammenstellung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan sowie eine Erläuterung, welche Konsequenzen sich aus den einzelnen Stellungnahmen ergeben, dargestellt.

5 Formelle Informationen

5.1 Mitwirkung der Öffentlichkeit

Der Lärmaktionsplan wurde im Amtsblatt der Gemeinde Schöppingen vom 03. Mai 2024 (Nr. 6/2024) angekündigt und war vom 06.05.2024 bis zum 07.06.2024 öffentlich einsehbar. Die eingegangenen Anregungen der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange wurden sorgfältig geprüft und in die Endfassung der Lärmaktionsplanung integriert, wie in Kapitel 4 näher erläutert.

5.2 Inkrafttreten des Aktionsplanes

Gemäß der aktuellen Planung ist vorgesehen, dass die Lärmaktionsplanung am 01.07.2024 während der Ratssitzung der Gemeinde Schöppingen präsentiert wird. Nach Berücksichtigung etwaiger Anregungen und Einwände werden die finalen Daten dann am 18.07.2024 dem Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (LANUV) übergeben.

5.3 Evaluierung des Aktionsplanes

Durch die regelmäßige Aktualisierung des Lärmaktionsplans in den kommenden Jahren und die Neuberechnung der Lärmkarten sowie der betroffenen Bevölkerung unter Berücksichtigung möglicher umgesetzter Maßnahmen wird es möglich sein, die Effektivität der Lärmaktionsplanung und ihrer einzelnen Maßnahmen anhand der Unterschiede in der Anzahl der Menschen, die vom Straßenverkehrslärm betroffen sind, zu bewerten.

6 Anhang

6.1 Mitwirkungsverfahren Lärmaktionsplan Gemeinde Schöppingen – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Neben der Öffentlichkeit wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung der Kreis Borken und der Landesbetrieb Straßenbau NRW um Stellungnahme gebeten.

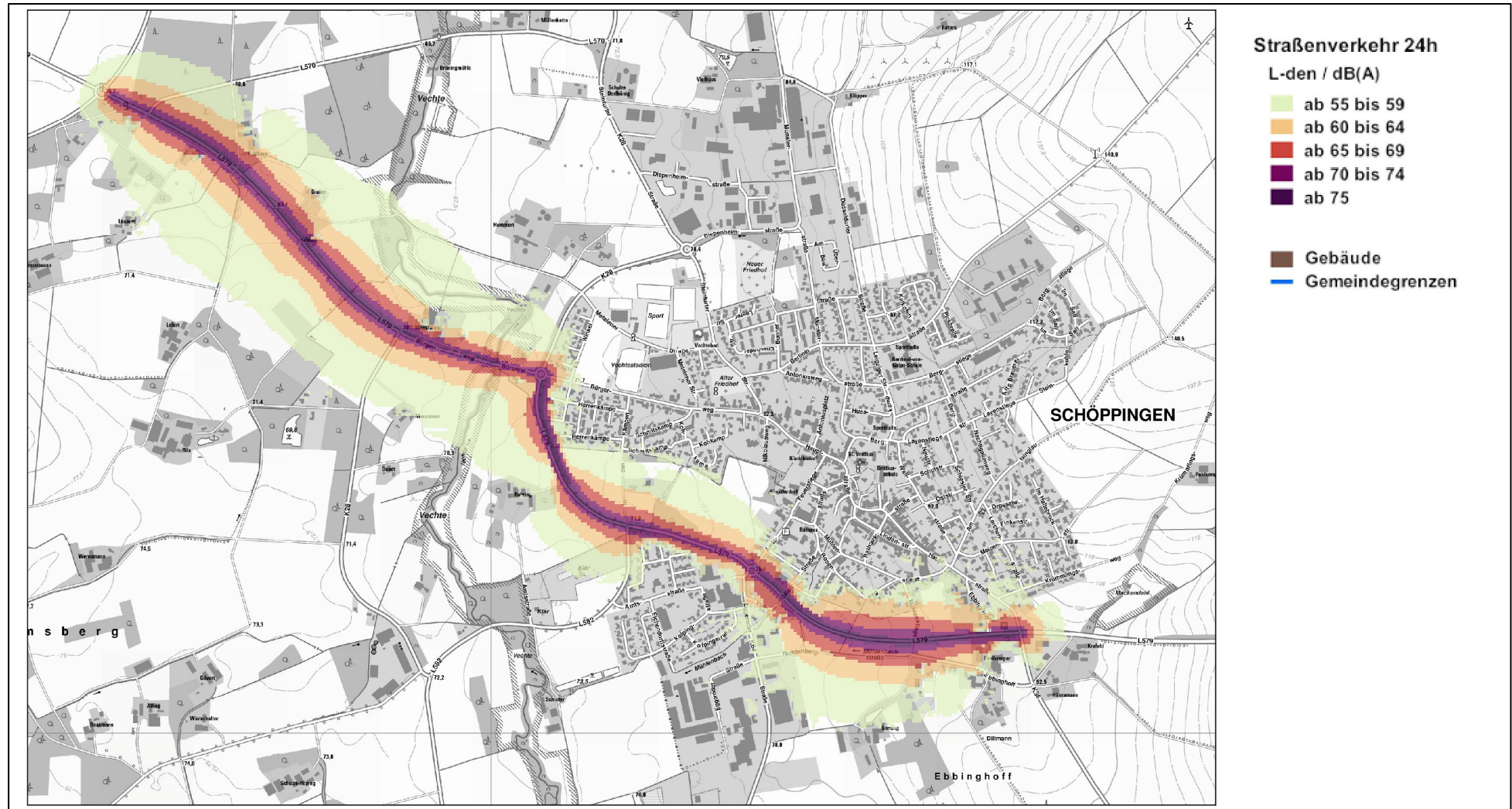
Der Kreis Borken weist darauf hin, dass zur Vorbeugung einer kurzfristigen Beeinträchtigung der Gesundheit durch Lärm die anerkannten Werte für die Schädigung der Gesundheit von maximal 65 dB am Tag und 55 dB bei Nacht eingehalten bzw. unterschritten werden sollten. Zur Vorbeugung möglicher Gesundheitsschädigungen werden einige Maßnahmen empfohlen, die bereits von der Gemeinde Schöppingen in der Bauleitplanung, wie in Kapitel 3 beschrieben, Berücksichtigung finden. Die empfohlenen Maßnahmen werden bei zukünftigen Planungen und Entscheidungen einbezogen.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hebt in seiner Stellungnahme zum Lärmaktionsplanentwurf hervor, dass die Verantwortlichkeiten für die Erstellung und Änderung von verkehrstechnischen Unterlagen für Lichtsignalanlagen bei den jeweiligen Straßenverkehrsbehörden liegen. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass lärmarme Fahrbahnoberflächen wie offenporiger Asphalt und Splittmastixasphalt ihre Wirkung nur bei Geschwindigkeiten über 60 km/h entfalten. Bei zukünftigen Deckensanierungen wird die Möglichkeit der Nutzung solcher Fahrbahnen geprüft. Die Lärmsanierung in NRW wird im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel gewährt, wobei betroffene Eigentümer einen Antrag stellen müssen. Die Straßenverkehrsbehörde sei zudem verpflichtet jeden Einzelfall zu prüfen. Der Lärmaktionsplan allein bietet keine Rechtsgrundlage für solche Maßnahmen. Die Lärmkarten der Lärmaktionsplanung reichen hierfür nicht aus. Es gilt die Berechnungsvorschrift nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen.

Weitere Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit gingen im Rahmen der Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht ein.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass in der Gemeinde Schöppingen weniger als 1 % der Bevölkerung von Lärmbelastungen betroffen sind, die oberhalb der Auslösewerte liegen. Dies bedeutet, dass relativ wenige Menschen in Schöppingen unter übermäßiger Lärmbelastung leiden, was auf eine vergleichsweise günstige Lärmsituation hinweist.

6.2 Lärmkarte der vierten Runde für den Straßenverkehr L_{den}



6.3 Lärmkarte der vierten Runde für den Straßenverkehr L_{night}

