

Lärmaktionsplan Stadt Selm

- Abschlussbericht -

Fortschreibung 2018



nts Ing.Ges. mbH

Dipl. Ing. Rolf Suhre

24.10.2013

Stand 26.01.2019

Nach §47e BImSchG sind für die Lärmaktionsplanung die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden verantwortlich. Nach Landesrecht Nordrhein-Westfalen sind die Gemeinden zuständig. Die Lärmkartierung sowie -aktionsplanung wird nach §47c und § 47d von der Gemeinde an das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein- Westfalen (MKULNV) übermittelt und von dort aus dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit mitgeteilt.

Zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung nach §47e BImSchG ist demnach:

Stadt Selm
Adenauerplatz 2
59379 Selm
www.selm.de
Gemeindekennzahl: 05978032

Ansprechpartnerin:
Christel in der Beck
Tel.: 02592/69-116
[E-Mail: c.idbeck@stadtselm.de](mailto:c.idbeck@stadtselm.de)

Prüfung des LAP November 2018:

Gemäß der EU-Umgebungsärmrichtlinie sind die Lärmaktionspläne alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu bearbeiten. Entsprechend dieser Forderung wurden für die Stadt Selm die aktuellen Erhebungsdaten vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) der kartierungspflichtigen Emittenten eingeholt und unter Berücksichtigung der durchgeführten Aktionen, Kontrollberechnungen durchgeführt:

- Maßnahme „Bau der Buddenbergstraße“ ist abgeschlossen. Die Straße ist für den Verkehr freigegeben. Die bundesweite Verkehrszählung 2015, auf der die aktuellen Untersuchungen beruhen, ist jedoch vor der Freigabe durchgeführt worden, sodass hier noch keine Belastungszahlen erhoben werden konnten. Im Zeitraum der Überprüfung des Lärmaktionsplanes war die Straße aufgrund der Sperrung der B236 in der Ortsdurchfahrt mit einem nicht repräsentativen Verkehrsaufkommen belastet, sodass eine Erhebung aktuellerer Zahl nicht möglich war.
- Maßnahme „Anlage weiterer Kreisverkehrsplätze“ befindet sich aktuell in der Umsetzung. Die Freigabe der Ortsdurchfahrt inkl. der neu angelegten Kreisel wird im Frühjahr 2019 erfolgen.
- Maßnahme „Tempo 50 auf Münsterlandstraße“ wurde temporär umgesetzt. Der Landesbetrieb behält sich eine Erhöhung auf Tempo 70 vor. Die Bestrebungen der Stadt gehen aber dahin, dass der betroffene Abschnitt der Münsterlandstraße, der heute rechtlich außerorts ist, zur Ortsdurchfahrt erklärt wird und damit dauerhaft eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angeordnet werden kann.

Es sind neue Rasterlärmkarten für die verschiedenen Untersuchungsfälle tags und nachts mit den aktualisierten Belastungszahlen und mit der identischen Rechenmethode wie 2013 erstellt worden, damit die Ergebnisse direkt miteinander verglichen werden können.

Auswertung Lärmkartierung Selm

Betroffene Einwohner 2013

Intervalle [dB(A)]	betroffene EW	
	Lden	Lnight
50-55	1136	431
55-60	530	428
60-65	414	63
65-70	382	0
70-75	22	0
> 75	0	0

Betroffene Einwohner 2018

Intervalle [dB(A)]	betroffene EW	
	Lden	Lnight
50-55	839	425
55-60	480	383
60-65	416	55
65-70	317	0
70-75	27	0
> 75	0	0

Differenz 2013 - 2018	
Lden	Lnight
-297	-6
-50	-45
2	-8
-65	0
5	0
0	0

Auslösewert (Prüfwert) der vom Lärm Betroffenen Lden > 65 dB(A) / Lnight > 55 dB(A)

Die Gegenüberstellung der Betroffenenanalyse von 2013 und 2018 zeigt in den Bereichen über Lden von 65 dB(A) und Lnight von 55 dB(A) bislang noch keinen wesentlichen Rückgang der vom Lärm belasteten Einwohner. Die absoluten Zahlen weisen noch einen relativ geringen Rückgang aus, prozentual liegt der Rückgang mit Werten meist zwischen rund 9 und 17 % in einem guten Bereich.

Das LANUV hat als Arbeitshilfe ein Prüfschema zur Überprüfung der Lärmaktionspläne herausgegeben. Hierin werden zahlreiche Kriterien abgefragt, anhand derer überprüft werden kann, ob eine Überarbeitung erfolgen sollte. Zu diesen Kriterien zählen insbesondere:

- Erfüllt der bestehende Lärmaktionsplan die Mindestanforderungen für Aktionspläne nach Anhang V der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie (Planaufstellung)?
- Wie ist der Stand der Umsetzung der Maßnahmen dieses Aktionsplans?
- Hat sich die Lärmsituation relevant verändert?
 - o Emissionen
 - o Ausbreitungsbedingungen
 - o Immissionen/Betroffenen
- Haben sich die rechtlichen Grundlagen verändert?

Mithilfe dieses Prüfschemas wurde festgestellt, dass für die Stadt Selm keine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes 2013 erforderlich ist. Die Umsetzung der bisherigen Maßnahmen ist noch nicht abgeschlossen, es gab keine wesentlichen Änderungen beim Straßennetz bzw. den Verkehrsbelastungen und es sind auch keine wesentlichen Änderungen in Bezug auf die Lärmausbreitung oder die Siedlungsstruktur zu verzeichnen gewesen.

Als Ergänzung des LAP 2013 wurde nunmehr die Ermittlung möglicher „ruhiger Gebiete“ nach § 47d Abs. 2 BImSchG untersucht und als Anhang angefügt.

Inhalt

	Seite
1. Einführung.....	6
2. Beschreibung des Untersuchungsraumes	9
3. Öffentlichkeitsbeteiligung 1. Stufe	11
4. Lärmkartierung.....	25
5. Minderungspotentiale.....	29
6. Maßnahmenvorschläge	31
7. Öffentlichkeitsbeteiligung 2. Stufe	36
8. Wirkungsanalyse	42
9. Dringlichkeitsreihung und Bewertung	47

Anlagen 2013 - 2018

1.1 Lden bestehende Situation	1.1 - 2018	Lden bestehende Situation
1.2 Lnight bestehende Situation	1.2 - 2018	Lnight bestehende Situation
1.3 Lnight bestehende Situation > 60 dB(A)		
2.1 Lden Prognose		
2.2 Lnight Prognose		
3. Lden/night Differenz Prognose-bestehende Situation		

Anhang November 2018

Lärmaktionsplan – Stufe 3
„ruhige Gebiete“

Abkürzungsverzeichnis

BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
db(A)	Einheit für Lautstärke/ Lärm
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
UG	Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG
LANUV	Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz
Lday	LärmindeX 6 Uhr -18 Uhr
Lden	LärmindeX gesamter Tag (day/evening/night)
Levening	LärmindeX 18 Uhr - 22 Uhr
Lnight / Ln	LärmindeX 22 Uhr - 6 Uhr
LOA	Lärmtechnisch optimierter Asphalt
MUNLV	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz
OPA	Offenporiger Asphalt
UBA	Umweltbundesamt
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
WHO	Weltgesundheitsorganisation

1. Einführung

Hohe Lärmbelastungen stellen nicht nur eine Belästigung dar, welche die Lebensqualität der Betroffenen mindert, sondern haben auch eine gesundheitliche Bedeutung. Die EU hat daher mit der Umgebungslärmrichtlinie ein Instrument geschaffen, das in Deutschland durch die Erarbeitung von Lärmaktionsplänen umgesetzt wird. Das Ziel der Lärmaktionsplanung ist somit, die Lärmbelastung der am stärksten durch Umgebungslärm betroffenen Bevölkerung zu senken.

Die Stadt Selm ist daher dazu verpflichtet, die Lärmsituation für das gesamte Stadtgebiet zu ermitteln und an Hand von Lärmkarten graphisch darzustellen („Lärmkartierung“). Die Verpflichtung zu dieser Lärmkartierung ergibt sich aus der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie (EG-Richtlinie Nr. 2002/49/EG). Die Grundlagen dazu bilden im deutschen Recht die §§ 47 a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und die 34. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV).

Mindestanforderungen an Strategische Lärmkarten sowie an Lärmaktionspläne

Anhang V der EG-Umgebungslärmrichtlinie enthält Mindestanforderungen für die Ausarbeitung der Strategischen Lärmkarten und Lärmaktionspläne. Anhang VI der Richtlinie definiert die an die Kommission zu übermittelnden Daten.

Zu den Mindestinhalten an Strategische Lärmkarten gehören u.a.:

- die aktuelle, frühere oder vorhersehbare Lärmsituation, ausgedrückt durch einen Lärmindex
- die geschätzte Anzahl an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern in einem Gebiet, das bestimmten Lärmindizes ausgesetzt ist
- die geschätzte Anzahl betroffener Menschen in einem lärmbelasteten Gebiet
- die grafischen Darstellungen in Form von Karten, die Überschreitungen der Grenzwerte darstellen
- Differenzkarten mit einem Vergleich der aktuellen und zukünftigen Situation

Für Lärmaktionspläne sind u.a. folgende Mindeststandards definiert:

- Beschreibung des Untersuchungsraumes, der Hauptverkehrsstraßen, ggf. der Haupteisenbahnstrecken, der Großflughäfen oder anderer Lärmquellen, die Berücksichtigung finden
- Benennung der zuständigen Behörde
- Erläuterung des rechtlichen Hintergrundes
- Nennung aller angewandten Grenzwerte
- Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten
- Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen
- Protokoll der öffentlichen Anhörungen
- bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung
- Maßnahmen, die die Behörde für die nächsten 5 Jahre geplant hat
- Darstellung der langfristigen Strategie
- falls verfügbar finanzielle Informationen: Finanzmittel, Kosten-Nutzen und Kosten-Wirksamkeitsanalyse
- geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Für die Aufstellung dieser Pläne sind die Städte und Gemeinden verantwortlich. Die Durchführung der möglichen Maßnahmen liegt jedoch in der Zuständigkeit der Baulastträger der betroffenen Straßen. Grundsätzlich wird der Lärmaktionsplan jedoch durch den Rat der Stadt Selm in Form einer Selbstbindungsverpflichtung beschlossen. Die Stadt Selm wird die im Zuge der Lärmaktionsplanung erarbeiteten Maßnahmenvorschläge im Rahmen ihrer Möglichkeiten umsetzen und die Baulastträger der betroffenen Straßen nachdrücklich auffordern, die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Maßnahmen umzusetzen. Ein Rechtsanspruch der Bürger auf Durchführung bestimmter Maßnahmen besteht jedoch nicht.

Die Lärmaktionspläne sollen vorhandene Lärmprobleme, die sich aus der Lärmkartierung ergeben, regeln. Lärmprobleme im Sinne des Gesetzgebers (§ 47 d Abs. 1 BImSchG) liegen vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein so genannter Interventionswert erreicht und/oder überschritten wird. Als Interventionswert werden verschiedene Lärmindizes verwendet. Bei Überschreiten dieser Werte sind Maßnahmen zur Abwehr von Gesundheitsgefahren zu ergreifen. Um den Lärm zu beurteilen, werden in Wohngebieten zwei unterschiedliche Zeiträume betrachtet. Der Lärmindex L_{den} (Day - Evening - Night) umfasst den Tages-, Abend- und Nachtzeitraum, also die vollen 24 Stunden, während der Lärmindex L_{night} lediglich den Nachtzeitraum zwischen 22 und 6 Uhr beschreibt. Der Interventionswert für schutzwürdige Gebäude liegt bei einem L_{den} von 65 dB(A) oder einem L_{night} von 55 dB(A). Diese Werte gelten allerdings nicht in Gewerbe- oder Industriegebieten.

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L_{den}	L_{Night}
Vermeidung von Gesundheitsgefährdung	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Minderung der erheblichen Belästigung	mittelfristig	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung von erheblicher Belästigung	langfristig	55 dB(A)	45 dB(A)

Abb. 1: Interventionswerte

Der Lärmaktionsplan in Selm ist nur für den Straßenverkehrslärm zu erstellen. Die in Selm betroffenen Bereiche wurden anhand der Verkehrsbelastungszahlen der bundesweiten Verkehrszählung 2010 ermittelt. Relevant sind hier die Straßenabschnitte, die jährlich eine Belastung von mehr als 3 Mio. Kfz aufweisen. Dies entspricht einem DTV (durchschnittlichen täglichen Verkehr) von ca. 8.200 Kfz. Straßenabschnitte mit geringeren Belastungen finden ausnahmsweise nur dann Berücksichtigung, wenn es sich hierbei um kurze Bereiche zwischen zwei höher belasteten

Abschnitten handelt. Im Sinne der Kontinuität von lärmmindernden Maßnahmen ist dies sinnvoll. In Selm handelt es sich hierbei um die

- L 809 südlich von Bork
- L 835 nördlich von Selm (vgl. Abb. 2)

Der Schienen-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm bleiben unberücksichtigt, da die Interventionswerte nicht erreicht werden.

Der Bürgerbeteiligung wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine große Bedeutung zugewiesen. Die Bürger sollen sich im Rahmen der Maßnahmenplanung beteiligen, Bereiche aufzeigen, in denen sie die Lärmsituation als Belastung empfinden, und Maßnahmen vorschlagen, wie die Situation verbessert werden könnte. Eingeladen zur Beteiligung waren darüber hinaus auch Unternehmen, Vereine, Verbände, Initiativen oder sonstige Institutionen.

Die Verwaltung hat eigens für die Bürgerbeteiligung eine Online-Plattform angegliedert an die Homepage der Stadt Selm im Internet geschaffen, auf der die Ergebnisse der Lärmkartierung einsehbar waren sowie Beiträge online geschrieben und abgegeben werden konnten. In der aktiven Dialogphase (Zeitraum 02. April - 23. April 2013) wurden 26 Beiträge online sowie 5 Beiträge direkt in der Verwaltung abgegeben, bei der die Pläne auch analog einsehbar waren.

Im weiteren Verlauf der Bearbeitung wurden die Beiträge zusammengefasst und ausgewertet. Teil der Prüfung war ein Abgleich mit den Lärmkarten der Stadt, ob die Beiträge innerhalb des Geltungsbereiches liegen und wie die vorgeschlagenen Lärmminderungsmaßnahmen aus fachlicher Perspektive einzuschätzen sind. Beiträge, die Lärmprobleme anzeigen, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht behandelt werden können, werden an die zuständigen Stellen weitergegeben.

Aus den vorliegenden Anregungen und Hinweisen und einer weiteren Beteiligung anderer Ämter und Behörden („Träger öffentlicher Belange“) wurde ein Maßnahmenpaket erarbeitet, dessen Wirkung anhand von lärmtechnischen Berechnungen überprüft und nachgewiesen worden ist.

In einer zweiten Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die Maßnahmenvorschläge ebenfalls über das Online-Portal der Stadt Selm den Bürgern bekannt gemacht. In der Zeit vom 12.08. bis zum 02.09.2013 bestand die Möglichkeit, Stellungnahmen zu den dargestellten Maßnahmenvorschlägen zur Lärminderung vorzubringen. Insgesamt wurden hier 6 Beiträge online und 2 Beiträge direkt bei der Verwaltung abgegeben. Die Inhalte der Bürgerbeteiligung sind in den Kapiteln 3 und 7 ausführlich dargestellt.

2. Beschreibung des Untersuchungsraumes

Die Ministerkonferenz für Raumordnung legte fest, dass Selm innerhalb der Metropolregion Rhein-Ruhr liegt. Dem städtischen Verdichtungsraum des Ruhrgebiets wird Selm demnach offiziell zugerechnet. Durch die Lage unmittelbar am nördlichen Rande des Ruhrgebietes hat Selm einen hohen Anteil an Pendlern und eine starke Verflechtung mit der Metropolregion.

Die dem Kreis Unna angehörige Stadt Selm gliedert sich in vier Stadtteile. Dem im Norden des Stadtgebiets gelegenen namensgebenden Selm fügt sich südlich Beifang an. Im Südwesten des Stadtgebiets liegen der Verwaltungssitz Bork und östlich davon Cappenberg.

Die Stadt Selm hat aktuell eine Einwohnerzahl von ca. 27.000. In der Prognose für das Jahr 2030 der Landesdatenbank NRW wird eine Reduzierung der Einwohnerzahl auf ca. 24.000 Einwohner ausgewiesen.

Durch Selm führen die folgenden Bundes- (B) und Landesstraßen (L):

- Die B 236 beginnt nördlich von Selm in Olfen an der Abzweigung von der B 235. Sie durchquert anschließend die Stadtteile Selm, Beifang und Bork. Schließlich verlässt sie Selm in Richtung Lünen.
- Die L 507 beginnt in Beifang und führt über die Borker Bauerschaft Netteberge über Werne bis in den Hammer Norden. Sie endet dort an der B 63.
- Die L 809 beginnt in Bork, überquert die Lippe und endet in Waltrop an der L 511.
- Die L 810 beginnt in der Lüdinghausener Bauerschaft Ermen an der L 835. Sie führt über Nord- und Südkirchen in das Selmer Stadtgebiet. Dort durchquert sie Cappenberg in Nord-Süd-Richtung. Schließlich endet sie in Lünen-Nord an der B 236.
- Die L 835 beginnt nördlich des Siedlungsschwerpunktes von Selm. Sie führt in nördlicher Richtung über Lüdinghausen und Hiddingsel nach Buldern (beide sind Stadtteile von Dülmen). Dort endet sie an der L 551.

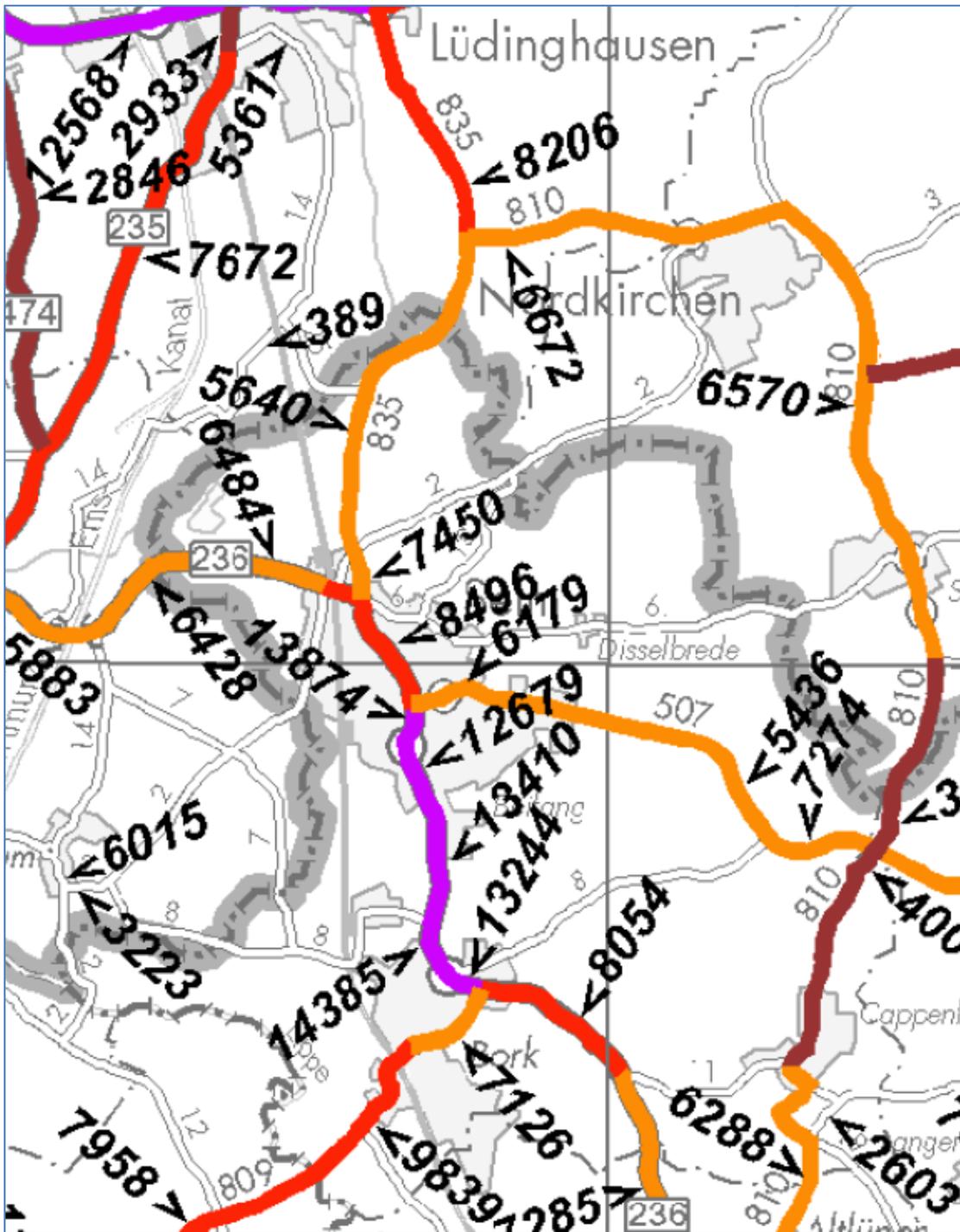
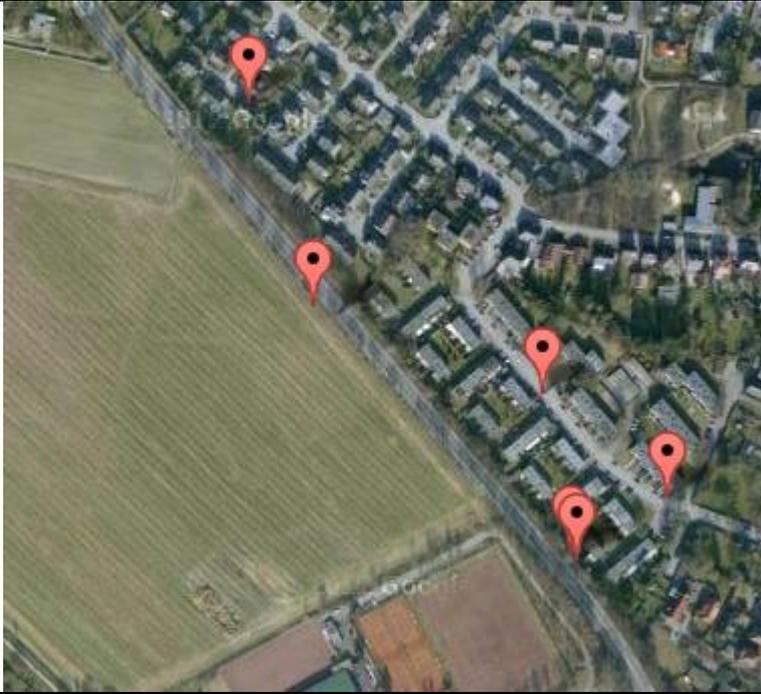


Abb. 2: Übersichtsplan mit DTV (Quelle: Strassen.NRW, Verkehrsstärken 2010)

3. Öffentlichkeitsbeteiligung 1. Stufe

Im Folgenden sind die Beiträge der Bürgerinnen und Bürger aufgeführt sowie mit einer Stellungnahme und Empfehlung gewürdigt.

Kreisstraße	
	
Thema	Text
Sperrung für LKW	Die Kreisstraße sollte für LKW gesperrt werden, damit es dort ruhiger wird. Die LKW können über die neue Umgehungsstraße geführt werden.
Verbesserung ÖV, Radwege	Bessere Angebote im Busverkehr, kürzere Taktzeiten und bessere Anbindung an DB-Bahnhöfe und mehr Radwege würden mehr Menschen vom KFZ umsteigen lassen und somit weniger Verkehrslärm produzieren.
Ortsumgehung	Um die Lärmproblematik in Selm zu verbessern, muss die gesamte Bundesstraße 236 im Ortsteil Selm um den Ort herumgeführt werden. Von der neuen Umgehungsstraße ab Aral bis zur Nordkirchener Str. im Norden.
Stellungnahme durch Stadt und Gutachter	<p>Die Kreisstraße liegt als Bundesstraße in der Baulast des Bundes. Sie hat eine regionale Verbindungsfunktion. Eine Sperrung für Lkw ist nicht möglich. Der Bau einer Umgehungsstraße würde eine spürbare Entlastung der Kreisstraße ermöglichen. Die Stadt Selm wird sich beim Baulasträger dafür einsetzen, dass ein Planverfahren angestoßen wird. Sie hat jedoch keinen entscheidenden Einfluss auf das Verfahren.</p> <p>Die K44 „Buddenberg-Entlastungsstraße“ wird nur zu einer Entlastung der Fahrtbeziehung Bork – Gewerbegebiet führen, jedoch in der vorgesehenen Streckenführung keine Funktion einer Ortsumgehung im Zuge der B236 haben.</p> <p>Die Verlagerung von Kfz-Verkehr auf andere Verkehrsmittel (Rad, ÖPNV u.A.) ist in jedem Fall ein Ziel, das von der Stadt Selm gefördert wird. Der Umfang eines möglichen Verlagerungseffektes ist jedoch nicht quantifizierbar und wird daher nicht als konkrete Maßnahme in die Berechnungen des LAP einfließen können. Diese „weichen“ Maßnahmen werden jedoch trotzdem in den Maßnahmenkatalog aufgenommen.</p>

Münsterlandstraße	
	
Thema	Text
Bürgerbeteiligung zum Lärmschutzplan in Selm für die Bewohner der Seilandsiedlung	<p>Aufgrund des stetig zunehmenden Verkehrsaufkommens und des dadurch sehr hohen Verkehrslärms würde ich einen Schutzwall mit günstigen Pflanzkübeln errichten und/oder evtl. einen Flüsterasphalt auf der Münsterlandstraße für die dort lebenden Bewohner der Seilandsiedlung errichten. Der Lärmpegel müsste jedoch zuvor an verschiedenen Tages- und Nachtzeiten aktuell gemessen werden.</p> <p>Alternativ müsste dort eine Kilometerbegrenzung auf 50 km/h gesetzt werden. Ein stationärer Blitzer würde auch viele Teilnehmer im Straßenverkehr vor zu schneller Fahrt abschrecken (sh. Umgehungsstraße nach Olfen, in Richtung Datteln).</p>
Verkehrslärm-minderung auf der Münsterlandstraße	<p>Die Verkehrslärmbelästigung der angrenzenden Grundstücke zur Münsterlandstraße (z.B. Tilsiter Str.) ist ganz erheblich und vermindert die Wohnqualität. Eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h und ein geräuschkender Straßenbelag wären sicher eine große Hilfe für die Anwohner. Eine sogenannte "große" Lösung, die den kompletten Durchgangsverkehr aus der Innenstadt fernhalten würde, wäre die Fortführung der geplanten Umgehung der Buddenbergstraße rund um Selm bis zur Lüdinghauser Straße.</p>
Straßenlärm	Lärmschutz, Flüsterasphalt, Geschwindigkeitsbegrenzung, z.B. 50 km/h, Verkehrskontrolle
Lebensqualität durch Schallschutz	Entlang der Münsterlandstraße zur Seite des Wohngebietes hilft nur eine Schallschutzwand sowie Temporeduzierung und eine Erneuerung der Fahrbahndecke.
Lärmschutz Münsterlandstr. Aktualisierung der Messwerte, Einbeziehung des MdL Schmeltzer	<p>Anlässlich der Bürgerversammlung am 28.01.2010 wurde der von der Verwaltung vorgetragene, derzeit ermittelte Lärmmesswert (Hochrechnungsverfahren aufgrund alter tatsächlicher Messwerte) von den Teilnehmern scharf kritisiert. Zunächst sollte daher der Messwert durch tatsächliche Messungen auf den heutigen Stand aktualisiert werden. An dieser Bürgerversammlung nahm auch MdL Schmeltzer teil. Wie er dort betonte, würde auf der politischen und verwaltungsmäßigen Ebene intensiv an einer raschen und effektiven Lösung gearbeitet.</p>

	<p>Bis auf vorgenommene Geschwindigkeitsmessungen wurde bislang noch keine der damals angesprochenen Maßnahmen umgesetzt. Dies ist wohl auf die bisherige Blockade seitens des Landesbetriebs Straßenbau NRW zurückzuführen. MdL Schmelzer hat seinerzeit - wohl ohne Erfolg - den damaligen Verkehrsminister Lienenkämper eingeschaltet. MdL Schmelzer: " Es darf nicht sein, dass Bürgerinteressen bezüglich ihres direkten Wohnumfeldes unberücksichtigt bleiben." BM Löhr sollte Herrn Schmelzer einbeziehen.</p>
Stellungnahme durch Stadt und Gutachter	<p>Die Stadt Selm wird sich nachdrücklich beim Baulastträger Strassen.NRW insbesondere für eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 50 km/h einsetzen. Die Errichtung einer Lärmschutzwand wäre wünschenswert. Es besteht jedoch kein Anspruch auf die Umsetzung einer solchen Maßnahme gegenüber dem Baulastträger. Der schlechte Zustand der Fahrbahn verursacht zudem zusätzliche Lärmemissionen, die vermeidbar wären. Eine Sanierung des Fahrbahnbelages wird daher gefordert. Der Austausch der Deckschicht gegen einen lärmarmen Asphalt führt in jedem Fall zu einer Lärmreduzierung. Diese lässt sich rechnerisch jedoch noch nicht darstellen, da die Lärminderung bislang nur für Geschwindigkeiten von mehr als 50 km/h in die Regelwerke aufgenommen worden ist.</p> <p>Im Lärmaktionsplan werden die Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none">- Reduzierung auf 50 km/h- Einbau von lärmarmem Asphalt <p>dargestellt.</p> <p>Eine regelmäßige oder stationäre Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird gefordert.</p> <p>Zusätzlich soll der überbreite Querschnitt der Straße in diesem Streckenabschnitt durch die Anlage kombinierter Geh- und Radwege reduziert werden. So kann die Nutzung des Fahrrades als alternatives Fortbewegungsmittel gefördert und gleichzeitig die Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs gedrosselt werden. Zur Förderung der Akzeptanz der geforderten Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h ist eine begleitende bauliche Umgestaltung des Querschnittes erforderlich.</p>

Waltroper Straße / Bork	
	
Thema	Text
50 km/h auf der Waltroper Straße	<p>Ich wohne nun schon seit mehr als knapp 30 Jahren hier an der Straße und muss sagen, es wird immer schlimmer mit den Autorasern. Dass der Berufsverkehr hier her muss, keine Frage. Daumen hoch, dass wenigstens auf der einen Seite der Straße ein Radweg gemacht wurde, wobei auch der unsinnig gebaut worden ist. Aber das ist ein anderes Thema! Ich befürworte auch hier ein Tempolimit auf 50km/h, nicht nur weil man im Sommer denkt der Motorradfahrer fährt einem durchs Wohnzimmer oder kurz darauf mit einem lauten Quietschen und Knallen rechnet. Es ist hier schon vermehrt zu Unfällen gekommen. Auch wenn man in unsere Einfahrt fahren will oder in die Horstheide abbiegt ist es unglaublich, dass es nicht schon öfter gekracht hat! NEIN ich mach mir auch Sorgen um meine Kinder, da der eine ab diesem Sommer die Straße auf dem Weg zur Bushaltestelle überqueren muss. Dies ist zu den Stoßzeiten, bei Tempo 70km/h und ohne ein Hilfsmittel (Zebrastrifen etc.) kaum möglich!! Drosselt das Tempolimit runter, denn auf dem kurzen Stück muss auch keiner rasen und vielleicht werden bei Tempo 50km/h endlich 70 km/h gefahren, sowie bei 70km/h auch 100 km/h gefahren wird!!</p>
<p>von der Alstedder Straße Geschwindigkeit auf 50 km/h runtersetzen, direkt nach der Lippebrücke Waltroper Seite ist 50 km/h</p>	<p>1.) An der Kreuzung Waltroper Straße / Alstedder Straße das Hinweisschild Lünen auf der Insel entfernen. Als Linksabbieger kann man die Waltroper Straße nicht einsehen und muss weit in die Straße einfahren, sehr gefährlich <i>(Anmerkungs: Dieser Hinweis wird an das Straßenverkehrsamt weitergeleitet und ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplanes)</i></p> <p>2.) Auf der Waltroper Straße / Alstedder Straße bis Lippebrücke die Geschwindigkeit auf 50 km/h runtersetzen (jetzt 70 km/h). Die Fahrzeuge rasen da dermaßen, dass das schon eine große Lärmbelästigung ist, vor allem auf der Waltroper Seite (Borker Straße) wo 50 km/h ist. Am 12.12 2012 ist mir ein Fahrzeug mit Anhänger in den Vorgarten gefahren und hat einen Schaden von 5000 € verursacht. Auch Motorradfahrer nutzen dieses Stück als Rennstrecke. Fast alle Fahrzeuge halten sich nicht an 70 km/h und fahren deutlich schneller.</p>

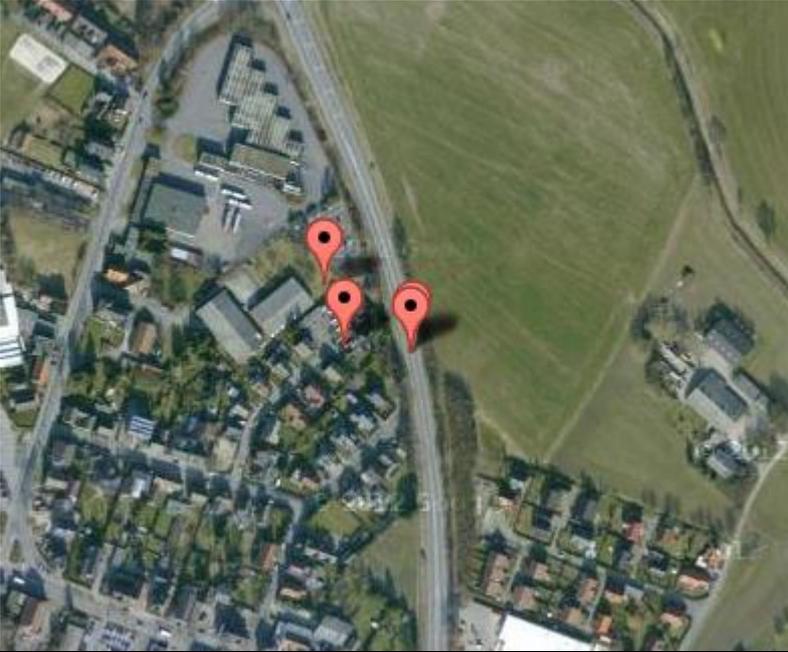
	<p>Ich warte auf den Tag wo sich auf der Lippebrücke zwei Fahrzeuge treffen (ist nur eine Frage der Zeit).</p>
<p>Tempolimit von 50 km/h und einen festen Blitzer und evtl. ein Überholverbot!!</p>	<p>An der Waltroper Str. in 59379 Selm-Bork ist ein sehr hohes Verkehrsaufkommen, was bei der Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h zu einer sehr hohen Lärmbelastung führt. Auch zu erwähnen ist, dass viele Autofahrer und in den Sommermonaten Motorradfahrer nicht in der Lage sind selbst dieses aktuelle Tempolimit von 70 km/h einzuhalten. Auch das ständige Überholen mit hoher Geschwindigkeit (manchmal weit über 70 km/h) ist nicht mehr weiter zu akzeptieren. Des Öfteren hat man schon das beängstigende Gefühl gehabt, dass ein Fahrzeug beinahe in unseren Holzzaun fährt. Das ist wirklich sehr gefährlich!!</p> <p>Häufig ist es schon gewesen, dass bei schnell fahrenden Fahrzeugen unser Boden im Haus kurzzeitig vibriert hat. Es ist uns absolut, momentan und auch schon zu früheren Zeiten, nicht möglich die Freizeit im Garten zu verbringen, egal um welche Tageszeit es sich handelt. Die Lärmbelastung ist einfach zu hoch!! Das ist nicht nur für die Anwohner dieser Straße eine enorme akustische Belastung, sondern stellt auch ein großes Problem für das angrenzende Naturschutzgebiet dar (Lautstärke der Fahrzeuge, starke Abgase, Tiere suchen sich eine neue Bleibe). Auch zu bedenken ist, dass der Abschnitt in dem 70 km/h erlaubt ist sich nicht sehr weit zieht und es somit zeitlich kaum ein Unterschied für den Fahrzeugfahrer macht, ob nun 70 km/h oder 50 km/h auf dieser kurzen Strecke erlaubt ist.</p> <p>Auch vermuten wir noch zusätzlich, dass das Unfallrisiko automatisch schrumpfen wird durch das langsamere Fahren. Durch einen fest verankerten Blitzer würden die Fahrer zum gewünschten Tempolimit von 50 km/h gezwungen werden. Ein Überholverbot würde auch einiges an akustischen Volumen vermindern. Überholmanöver mit enormer Geschwindigkeit könnten vermieden werden (besonders landwirtschaftliche Fahrzeuge wie z.B. Traktoren werden riskant überholt).</p> <p>Wir würden uns sehr über die Umsetzung unserer Vorschläge freuen. Wir denken, dass alle Beteiligten nur von dem Vorschlag profitieren können, zu einen die Tiere, welche noch im Naturschutzgebiet und auf den Feldern leben, zum anderen die Anwohner. Aber wir denken auch an die Fahrzeugfahrer, da die Unfallgefahr bei langsamerem Tempo sinken könnte. Lebensgefährliche Überholmanöver wären bei Überholverbot nicht mehr möglich. Dieses würde auch zur Sicherheit der fahrenden Autos dienen!</p>
<p>Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h; Bereich Ortsausgang Bork bis Lippebrücke.</p>	<p>Lebensgefahr an der Rennstrecke!</p> <p>Seit der Brückenrenovierung und Höchstgeschwindigkeitsanhebung auf 70 km/h (vorher 50 km/h) mit regelmäßigen RADARKONTROLLEN) gelang es, die RASER einigermaßen im Zaum zu halten. Jetzt heißt es: Freie Bahn! PKW fahren 90 im Schnitt, auch schon mal 140. Wen stört's?</p> <p>Die Anwohner tasten sich vorsichtig an ihre Grundstücksgrenzen. Mit etwas Glück können sie sich in den Straßenverkehr einfädeln! Aber Achtung: LKW gedrosselt immer 95, bergab auch schon mal 105 Km/h. Hier besteht LEBENSGEFAHR !</p> <p>Ich rede hier von 40-Tonnern und Sattelaufliegern! Ach übrigens, Motorradfahrer bringen es, ihres intellektuellen Zugangs entsprechend, gerne an den Wochenenden auch schon mal auf 240 Km/h! Bitte kommen Sie wieder runter auf Tempo 50! Führen Sie häufige Radarkontrollen durch! Es gibt Wochenendfahrverbote für Krafträder. Warum nicht auch hier? SAMSTAG, SONNTAG, FEIERTAG, sind das nicht Ruhetage? Unser Haus steht 6 m von der Fahrbahn entfernt. WIR SIND BETROFFEN!</p>

	Vielen Dank für die Möglichkeit der Meinungsäußerung.
Geschwindigkeit von der Lippebrücke bis Ortseingang Bork auf 50 km/h reduzieren	<p>Die L809 ist auf Waltroper Gebiet auf 50 km/h begrenzt. Nur das kurze Stück (ca. 1 km) von der Ortsgrenze/Lippebrücke bis Ortseingang Bork (Selm) ist mit 70 km/h ausgeschildert. Das führt dazu, dass ab der Lippebrücke beschleunigt und überholt wird, wodurch der Lärm ansteigt. Auch führt es wiederholt zu Auffahrunfällen, wenn Leute in die Horstheide links abbiegen.</p> <p>Auch in der Gegenrichtung verhält es sich ebenso. In den letzten 2 Jahren fuhren 2-mal PKW in unseren Zaun angrenzend an die Heidestraße, weil sie von entgegenkommenden Überholern abgedrängt wurden.</p> <p>Besonders tun sich Kräder hervor, die in Richtung Waltrop mal kurz voll aufdrehen und weit über 100 km/h fahren.</p>
Erlaubte Geschwindigkeit auf 50 Km/h reduzieren!	<p>Der Lärm auf der Waltroper Straße ist furchtbar! Es sind nur einige 100 Meter zwischen dem Ortsausgang Bork und der Lippebrücke, auf denen 70km/h erlaubt sind, was viele Autofahrer dazu bewegt, LKW oder Schlepper lautstark und riskant zu überholen. Gerade bei schönem Wetter sind die Motorradfahrer unerträglich! Sie fahren auch noch häufig schneller als die erlaubte Geschwindigkeit! Mein Vorschlag wäre, auf der gesamten Strecke eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auszuschildern, das würde den Lärm deutlich reduzieren und mehr Sicherheit bringen!</p> <p>In den letzten 4 Jahren hat es 3 Unfälle gegeben, bei denen Autos quer über den Radweg, auf dem wir täglich fahren, in unseren Weidezaun gefahren sind um überholenden Autos auszuweichen!!! Es gab letztes Jahr eine Baustelle an der Lippebrücke, dafür wurde die Geschwindigkeit heruntergesetzt. Das war für uns pure Erholung, die Lärmreduzierung war enorm!</p> <p>Bitte Tempo 50 auf der gesamten Waltroper Straße!</p>
Lärmreduzierung durch Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 50km/h	<p>Die Anwohner Waltroper Straße zwischen Ortsausgangsschild Selm-Bork und Lippebrücke wohnen in einem Bereich, in dem Tempo 70 erlaubt ist. Innerorts (Selm) und nach der Lippebrücke (Kreis RE) ist das Tempo auf 50 begrenzt.</p> <p>Hier entsteht, wie auch in der Kartierung ersichtlich, großer Lärm, an den Wohngebäuden teils bis 70dB(A).</p> <p>Dies ist signifikant höher als in den Bereichen der Waltroper Straße, die innerhalb der Ortschaft liegen, also auf Tempo 50 beschränkt sind.</p> <p>Diese stark erhöhte Lärmbelastung hat mehrere Ursachen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.: Antriebsgeräusche -> Diese sind durch die Beschleunigungs- und Abbremsphasen in dieser kleinen (1000 m) 70er-Zone stark erhöht. Es ist lauter, als wenn die Fahrzeuge konstant eine Geschwindigkeit hielten. 2.: Aerodynamische Geräusche -> Diese sind bei nur 20km/h Unterschied wesentlich lauter. Gerade bei der Menge an Schwerlastverkehr sind diese Geräusche erheblich! 3.: Reifen-Fahrbahn-Geräusche -> Der Verkehr ist hier sehr dicht, vorrangig geprägt durch starken LKW-Verkehr innerhalb der Woche, auch nachts. An Wochenenden ist die Gesamtanzahl der Fahrzeuge niedriger. Durch die Motorradfahrer gibt es aber auch hier eine erhebliche Lärmbelastung, gerade an Tagen, an denen man sich draußen aufhält. 4.: Fahrbahnoberfläche -> Insgesamt ist diese zufriedenstellend, bei Nässe allerdings ist es gefühlt doppelt so laut wie bei Trockenheit. (Leider keine Studie gefunden)

	<p>5.: Fahrgeschwindigkeit: Tempo 70 statt Tempo 50 bedeutet mehr als doppelt so viel Lärm!</p> <p>Genauer: "Die Schallintensität des Reifen-Fahrbahn-Geräusches steigt mit der 3. bis 4. Potenz der Geschwindigkeit, die des aerodynamischen Geräuschs mit ungefähr der 6. Potenz" aus: Helfer, M.: Reifen-Fahrbahn-Geräusch und Umströmungsgeräusch von Kraftfahrzeugen. DAGA 2007, 19.-22. März 2007, Stuttgart. Berlin: Deutsche Gesellschaft für Akustik e.V., 2007, ISBN 978-3-9808659-3-7</p> <p>6.: Fahrweise -> Wie bereits beschrieben: Durch Beschleunigungsphasen erhöhter Lärm, innerhalb des Bereiches mit 70km/h versuchen viele Auto- und Motorradfahrer hier LKW und Trecker zu überholen. Es findet eine Beschleunigung von 50km/h auf 70km/h statt (Motorräder häufig noch deutlich schneller!).</p> <p>7.: Schallreflektierende Straßenrandbebauung -> Auf der gegenüberliegenden Straßenseite steigt das Gelände an (Damm zum Feldrand), hier wird Schall reflektiert, es entsteht ein akustischer Trog, der auch in der Kartierung zu unseren Ungunsten deutlich zu erkennen ist.</p> <p>8.: Grenzwerte: Die Immissionsgrenzwerte in dB(A) für Lärmvorsorge (Tag 64, Nacht 54) sind bei uns deutlich überschritten, die Immissionsgrenzwerte in dB(A) für Lärmsanierung werden teils erreicht (Tag 72, Nacht 62)! Hier ist Handeln Pflicht!</p> <p>9.: Maßnahmen am Immissionsort: Wir haben bereits eine massive Holzwand errichtet, Fenster teilweise mit Schallschutz versehen, Büsche und Hecken zum Lärmschutz gepflanzt. Weiter wird in der einschlägigen Fachliteratur eine Reduzierung der Geschwindigkeit empfohlen (s.o.). Auch wäre die Aufbringung von Flüsterasphalt denkbar: "Bauliche Maßnahmen, wie beispielsweise der Einbau von offenporige Asphaltchichten (landläufig auch Flüsterasphalt genannt), zählen zum aktiven Lärmschutz. Für einen 560 m langen Bauabschnitt der Bundesstraße 17 bei Augsburg konnte durch eine derartige Maßnahme 2003 eine Reduzierung des rechnerischen Anteils der Anwohner mit erhöhtem Herzinfarktrisiko von 11 % auf 1 % gegenüber herkömmlichem Asphaltbeton erreicht werden." aus: Heidemarie Wende, Jens Ortscheid, Matthias Hintzsche: Lärmwirkungen von Straßenverkehrsgeräuschen – Auswirkungen eines lärmarmen Fahrbahnbelages. Bericht des Umweltbundesamtes, 2004</p> <p>Diese neun Punkte sollten ausreichen zumindest die Geschwindigkeit auf 50km/h zu reduzieren, auch aus unfallstatistischer Sicht. Die Einfahrten zu den einzelnen Grundstücken sowie in die Horstheide, in die Heidestraße und in die Alstedder Straße sind Unfallschwerpunkte!</p>
Erhalt des Lärmschutzwalls	<p>Warum soll der bestehende Lärmschutzwall, der das Leben in der Pohlswiese leiser macht, wegen eines Lidl durchbrochen werden? Damit schafft man ein neues Lärmproblem. Das ist unnötig.</p>
Passiver Lärm-schutz an der Lünener Straße	<p>Durch die starke Verkehrsbelastung besteht eine zu hohe Lärmbelastung auch im Inneren der Häuser. Die Autos müssten langsam fahren, vor allem die Lkw und der passive Lärmschutz in unserem Altbau müsste verbessert (gesteigert) werden.</p>

Stellungnahme durch Stadt und Gutachter	<p>Die Stadt Selm fordert eine regelmäßige oder stationäre Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird kein erhöhtes Unfallrisiko gesehen, welches auch nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung wäre.</p> <p>Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen prüft zukünftig – wie bisher – individuell die Anspruchsvoraussetzungen für eine Lärmsanierung an bestehenden Bundes- und Landesstraßen bei Antragstellung der Betroffenen im Einzelfall. Lärmschutzmaßnahmen können nur dort durchgeführt werden, wo nach dieser Prüfung tatsächlich Grenzwertüberschreitungen vorliegen.</p> <p>Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Berechnungen des Landesbetriebes nach den Vorschriften der RLS-90 durchgeführt werden. Eine Ableitung der Ergebnisse dieser Berechnungen ist aus dem hier vorliegenden Lärmaktionsplan nicht unmittelbar möglich.</p> <p>Die Stadt Selm empfiehlt den betroffenen Bürgern, beim Landesbetrieb Strassen.NRW eine Überprüfung der Voraussetzungen für Lärmsanierung zu beantragen. Die Verwaltung wird die Bürger hierbei unterstützen.</p>
---	---

Kreuzung DB-Linie	
	
Thema	Text
Kreuzung DB-Linie	Warum wird denn bei der Lärmdarstellung nicht berücksichtigt, dass Straße und Bahnlinie zusammen viel mehr Lärm machen, als nur eine Straße? Warum ist Cappenberg nicht dargestellt?
Stellungnahme durch Stadt und Gutachter	In den aktuellen gültigen Richtlinien ist gefordert, dass die verschiedenen Lärmarten jeweils gesondert untersucht werden. In den genannten Bereichen sind die Lärmbelastungen jeweils deutlich unter den im LAP anzuwendenden Grenzwerten, so dass hier eine Darstellung verzichtbar ist.

Bereich Hellweg	
	
Thema	Text
Lärmschutz Flüsterasphalt	<p>Die Verkehrssituation und somit der Lärm auf der L 835 Kreisverkehr Lidl bis zum Hellweg Baumarkt ist eine Zumutung für die Anlieger. Hier wurde die Geschwindigkeit schon von 70km/h auf 50 km/h reduziert, das ist ein Anfang. Da sich die wenigsten Motorradfahrer an die 50km/h Geschwindigkeit halten, haben wir weiterhin mit einem hohen Geräuschpegel zu leben. Geschwindigkeitskontrollen an Wochenenden ist mein Vorschlag. Als die Linksabbiegerspur für den Baumarkt eingerichtet wurde, wurde die gesamte Fahrbahndecke erneuert, warum hat man dazu keinen Flüsterasphalt verwendet?</p> <p>Fazit: In der Woche zusätzlich mehr Fahrzeugaufkommen durch den Baumarkt und an den Wochenenden und bei gutem Wetter hundert von Motorrädern. Wann bekommen wir Anwohner "Ruhe" ?</p>
Ein Lärmschutzwall zwischen dem neuen Hellweg-Baumarkt und dem Kreisverkehr B236/ L835 wäre angemessen.	<p>Selm bringt den Stein ins Rollen... lese ich jeden Tag an den Werbetafeln in Selm. Seit dem wir hier wohnen, hat sich in Selm einiges getan. Aber auch einiges nicht. In dem Wohngebiet Bahnhof / Selm ist es deutlich zu hören wann der Frühling anfängt. Die Motorradfahrer kennen hier kein Tempolimit. Seit der Neueröffnung vom Hellweg-Baumarkt hat der Verkehr erheblich zugenommen. In den Sommermonaten wird es noch schlimmer werden. ;O(. Hier muss ein Lärmschutzwall hin.</p> <p>Um das Wohnen in Selm attraktiver zu machen müsste hier nicht mehr Gewerbe entstehen, sondern einiges in Richtung "Zukunft " getan werden und das sind unter anderem unsere Kinder.</p>
Noch mehr Verkehr auf dem Abschnitt Baumarkt Hellweg - Kreisverkehr Lidl	<p>Seit heute (22.04.2013) ist auf dem Parkplatz des Hellweg Baumarktes zu lesen, dass noch weitere Einzelhandelsgeschäfte am Baumarkt angesiedelt werden sollen. Das heißt: noch mehr Verkehr, noch mehr Lärm. Wann werden die Anwohner geschützt (Lärmschutzwall, Geschwindigkeitskontrolle, lärmarme Pflasterung)?</p>
Lärmschutzwall L835 Lüdinghausener Straße zwischen Baumarkt Hellweg und Kreisverkehr Lidl	<p>Auf der L 835 Lüdinghausener Straße sollte ein Lärmschutzwall zwischen Baumarkt Hellweg und Kreisverkehr Lidl errichtet werden. Die Lärmbelästigung ist seit Jahren gestiegen.</p> <p>Durch den neu gebauten Hellweg-Baumarkt ist noch einmal zusätzlich erheblicher Verkehr entstanden (an- und abfahrende Pkw und abfahrende</p>

	<p>Lkw). Auch durch die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 50 km/h ist keine wirkliche Besserung entstanden, da sie nicht eingehalten wird. Ein Lärmschutzwand wie für die Straße Dornenkamp wäre eine gute Möglichkeit.</p> <p>Zusätzlich sollte eine Ausweitung der Geschwindigkeitskontrollen erfolgen (speziell an Wochenenden, da hier die Motorräder eine sehr große Lärmbelästigung darstellen).</p>
Lärmschutzwand	<p>Durch den neuen Baumarkt ist die Lärmbelastung durch Kunden, die den Baumarkt mit dem Auto anfahren erheblich gestiegen. Daher muss für den Bereich Dahlienweg / Irisweg eine Lärmschutzwand installiert werden.</p>
Stellungnahme durch Stadt und Gutachter	<p>Die Immissionen durch Gewerbelärm im Bereich des Hellweg-Baumarktes sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens geprüft worden. Ansprüche gegenüber dem Betreiber des Marktes können nicht geltend gemacht werden.</p> <p>Die Stadt Selm fordert eine regelmäßige oder stationäre Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.</p>

Neue Werner Straße	
	
Thema	Text
<p>Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Neue Werner Str./ Pestalozziweg / Overbergweg</p>	<p>Wenn, wie im ersten Vorschlag gefordert, die Kreisstraße für den LKW-Verkehr gesperrt würde und der LKW-Verkehr über die neue Umgehungsstraße geleitet würde, hätte das zur Folge, dass der LKW-Verkehrsfluss von Lünen in Richtung Lüdinghausen und umgekehrt auch über die Neue Werner Straße führt. Dann wäre es zwar auf der Kreisstraße ruhiger, der Lärm würde sich aber zwangsläufig in den Bereich Pestalozziweg / Overbergweg verlagern und auch weitere Bereiche an der Neuen Werner Straße belasten. Dann sollten diese Bereiche durch Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand, -Wall) geschützt werden.</p>
<p>L 507 Lärmschutzmaßnahmen</p>	<p>Die Neue Werner Straße zwischen Kreisverkehr und Ampelanlage ist trotz Flüsterasphalt seit Jahren immer lauter geworden. Durchfahrende LKW, die die Autobahn Niederrhein/Ruhrgebiet meiden wollen, suchen hier eine Abkürzung. Ein ortsansässiges landwirtschaftliches Lohnunternehmen mit bis zu 100 Fahrbewegungen ungedämpfter Traktoren und Landmaschinen, Geschwindigkeit überschreitende PKW und nicht zuletzt Horden von Motorrädern, besonders an schönen Tagen und insbesondere an Wochenenden, machen das Wohnen in diesem Gebiet unschön und gesundheitsschädlich. Von den Abgasen o.g. Fahrzeuge einmal ganz abgesehen. Kommen jetzt noch die Fahrzeuge einer gesperrten Kreisstraße hinzu, ist das Maß mehr als nur voll.</p> <p>Der Selmer "Freiraum" ist schon heute für die Anwohner des Pestalozziweges, die 1978 als erste Siedlung in diesem Gebiet entstand und deren Gärten im unmittelbaren Bereich der Lärmquelle liegen, nicht mehr vorhanden. Hier muss eine Lärmschutzmaßnahme zwischen Kreisverkehr Breite Straße und Ampelanlage Kreisstraße schon heute zur Pflicht werden, bevor noch weitere Belastungen entstehen.</p> <p>Die Idee, die Entlastungsstraße Buddenberg zur Lüdinghauser Straße weiterzuführen sollte zwingend Bestandteil der weiteren Planungen werden und nicht, wie Überlegungen in der Vergangenheit zu ähnlichen Themen, unter den Tisch gekehrt werden. Das Fehlen einer Umgehung um Selm herum ist heute fast ausschließlich die Ursache für Lärm in Selm. Freiraum ist jedenfalls anders! Ich hoffe, dass dieser Vorschlag gehört wird.</p>

Neue Werner Straße	<p>Im Nachtrag zu meinem ersten Kommentar noch folgender Hinweis: Eine der kostengünstigsten Maßnahmen, die auch gleichzeitig sowohl Lärm- als auch Schadstoffimmissionen an der Neuen Werner Straße minimieren kann, ist eine Tempobeschränkung von 50 auf 30 km/h für die ca. 500 Meter zwischen dem Kreisverkehr Neue Werner Straße/Breite Straße und Ampelanlage Kreisstraße sowie umgekehrt, insbesondere für LKW, Landmaschinen und Motorräder. Besonders diese Fahrzeuge ziehen nach ihrer Ausfahrt aus dem Kreisverkehr oder der Ampelanlage ihre Geschwindigkeit für kurze Distanz mit hohem Lärmfaktor, z. T. bis weit über 50 km/h hoch, um diese dann vor dem jeweils nächsten Hindernis mit quietschenden Bremsen (weiterer Lärm) wieder zu reduzieren. Eine Beschränkung auf die vorgenannten 30 km/h ist hier sicher eine effektive und wünschenswerte Zwischenlösung, die zudem den Betreibern der Fahrzeuge sicher eine hohe Energieeinsparung sichern würde.</p>
Lärmbelästigung: Neue Werner Straße	<p>Im Bereich der Werner Straße, zwischen Kreisstr. und Breitestr. gibt es auf der südlichen Straßenseite keinen Lärmschutz. Da der Lärm schon heute unerträglich und nicht mehr zumutbar ist, sollte spätestens beim Bau der Umgehungsstraße Lärmschutz für die Anwohner als Entschädigung bereitgestellt werden. Bereits in den letzten Jahren hat sich das Verkehrsaufkommen extrem erhöht und durch den Bau des Kreisels ist zusätzlicher Lärm durch das schnelle Anfahren und Beschleunigen der Fahrzeuge entstanden. Durch den Bau der Umgehungsstraße (Buddenbergstraße) ist ein zusätzlicher enormer Anstieg des Verkehrsaufkommens zu erwarten.</p>
Lärmschutz an Bundes- und Landstraßen	<p>Lärmschutz an der L507 zwischen Kreisstr. (B236) und Breite Straße</p> <p>Nach dem geplanten Bau der Verbindungsstraße zwischen B 236 und L 507 ist sicher, dass der Fahrzeug- und besonders der Schwerlastverkehr erheblich zunehmen werden. Folge ist, dass die Lärmbelästigung durch bremsende und wieder anfahrende LKW vor der Ampelanlage enorm zunehmen wird.</p> <p>An der Neuen Werner Straße befinden sich schon teilweise Lärmschutzwälle. An dem südlichen Bereich zwischen Breite Straße und Kreisstraße fehlen solche Schutzmaßnahmen. Die Bewohner des Overberg- und Pestalozziweges sind somit dem Lärm des Straßenverkehr hier besonders ausgesetzt</p>
Lärmbelästigung durch neue Umgehungsstrasse	<p>Lärmbelastung Neue Werner Str.</p> <p>Durch die neue Umgehungsstrasse wird die Lärmbelastung von der Buddenbergstr. auf die Neue Werner Straße verlagert. Da schon jetzt die Lärmbelastung auf der Neuen Werner Str. nicht mehr zumutbar ist, fordern wir als Anwohner vom Pestalozziweg einen Lärmschutz um den zu erwartenden stärkeren Lärm einzudämmen.</p>
Lärmschutzmaßnahmen Neue Werner Straße	<p>Selm bekommt nun endlich seine Umgehungsstraße zur Entlastung der Kreisstraße. Leider wurde die Planung offensichtlich nicht zu Ende durchdacht, denn der Durchgangsverkehr wird nur auf die Werner Straße umgeleitet. Das Verkehrsaufkommen auf dieser Straße hat in den letzten Jahren aber schon immens zugenommen.</p> <p>Wir als Anwohner Pestalozziweges in unmittelbarer Nähe zum Kreisverkehr werden demnächst wahrscheinlich unseren Garten und die Terrasse nur noch mit Gehörschutz nutzen können. Oder ist in der Gesamtplanung auch eine Maßnahme zur Lärmminimierung (Lärmschutzwall) für die angrenzenden Wohngebiete vorgesehen?</p>

Stellungnahme durch Stadt und Gutachter	<p>Die Stadt Selm nimmt die Stellungnahmen der Bevölkerung zur Kenntnis. Das Verkehrsaufkommen auf der Werner Straße liegt jedoch unterhalb des Grenzwertes zur Lärmaktionsplanung, so dass die genannten Forderungen nicht Gegenstand dieses Verfahrens sein können.</p> <p>Durch den Neubau der K44 wird eine geringfügige Entlastung des Verkehrsaufkommens auf der Neue Werner Straße erwartet. Fahrzeuge, die aus Richtung Bork kommend die Kreisstraße in Richtung Norden befahren und ihr Ziel im östlichen Bereich der Ortslage Selm haben bzw. in Gegenrichtung fahren, werden künftig die neue K44 nutzen und somit Teile der Kreisstraße und Neue Werner Straße entlasten.</p> <p>Es ist keine Verkehrsverlagerung dahingehen zu erwarten, dass Durchgangsverkehr auf der Nord-Süd-Achse B 236 auf die K44 und Neue Werner Straße verlagert werden. Eine Zunahme der Verkehrsbelastung und damit der Lärmemissionen auf der Neue Werner Straße kann nach Angaben der Verwaltung somit ausgeschlossen werden.</p>
---	---

4. Lärmkartierung

Die Stadt Selm ist nach der Umgebungslärmrichtlinie verpflichtet eine Lärmkartierung für die Straßen- und Schienenwege im Stadtgebiet vorzunehmen. Zu kartierende IVU-Anlagen befinden sich ebenso nicht im Stadtgebiet wie zu berücksichtigende Flughäfen und -plätzen, Häfen für die Schifffahrt oder Straßenbahnen.

Bei der Lärmkartierung der Schienenwege sind die Städte auf Informationen des Eisenbahnbundesamt angewiesen, welche Anzahl der fahrenden Züge, Art der Züge und weitere Informationen bereitstellen muss. Bisher sind der Stadt Selm vom Eisenbahnbundesamt keine Daten zur Verfügung gestellt worden, so dass eine eigene Kartierung sowie Aktionsplanung derzeit nicht erfolgen kann. Aufgrund des bekannten relativ geringen Zugaufkommens ist jedoch davon auszugehen, dass eine Berechnung nicht notwendig sein wird.

In der 34. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) vom 16.03.2006 sind die Details zur Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie festgelegt. Die Berechnungen sind gemäß der 34. BImSchV 55 Abs. 1 durchzuführen. Als vorläufige Berechnungsverfahren wurden eingeführt und bei der Berechnung angewandt:

- Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch)
- Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)
- Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen (VBUF)
- Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe (VBUI)
- Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)

Für die VBUS gilt, dass nur Geschwindigkeiten ab 20 km/h betrachtet werden. Daher können bspw. Verkehrsberuhigte Bereiche nicht in der Lärmkartierung bzw. Aktionsplanung dargestellt werden. Ähnliches gilt für Kreuzungen, da hier der Kreuzungszuschlag entfällt. Damit können mit der VBUS Lärminderungen nicht berechnet werden, die durch den Abbau von Signalanlagen, durch Grüne Wellen oder durch den Bau eines Kreisverkehrs entstehen. Maßnahmen in diesen Bereichen müssen daher ergänzend qualitativ bewertet werden.

Für die Betroffenenanalyse werden gemäß der VBEB die Außenlärmpegel für Immissionsorte rund um alle Gebäude in 4,0 m Höhe berechnet. Aus dem berechneten Pegel werden die betroffenen Bewohner und Wohnungen gemäß der VBEB ermittelt. Die Betroffenenanalyse (Anzahl der betroffenen Einwohner und Wohnungen bzw. Schulen und Krankenhäuser) wird entsprechend den Vorgaben für die Lärmkarten nach den Lärmindizes und Belastungsstufen durchgeführt.

Für die computerunterstützte Erstellung der Lärmkarten wurde das Software-Programm „Soundplan - Version 7.2“ der Braunstein + Berndt GmbH, 71522 Backnang verwendet, welches nach ISO 9001-2008 zertifiziert und für die Lärmkartierung anerkannt ist.

Die Grundlagendaten (Straßennetz, Gebäudebestand usw.) wurden von der Stadt Selm zur Verfügung gestellt. Geländehöhen wurden aus dem Datenbestand des Landesvermessungsamtes NRW eingerechnet. Vorhandene aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände und -wälle) sind lage- und höhenmäßig in das digitale Modell eingearbeitet und berücksichtigt worden.

In den Lärmkarten müssen der L_{den} und der L_{night} für jede Lärmart (hier: nur Straße) getrennt dargestellt werden.

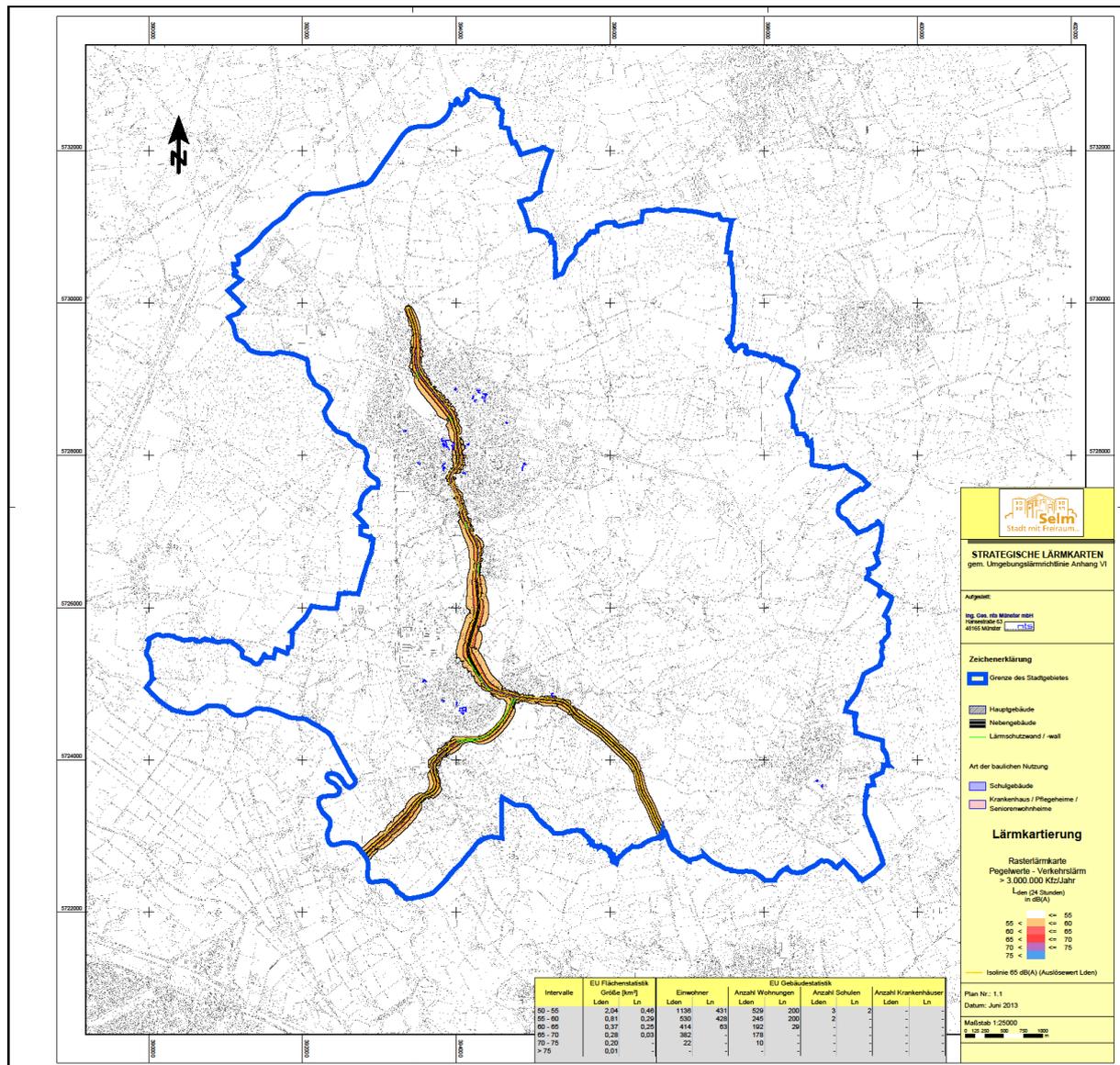


Abb. 3: L_{den} bestehende Situation (vgl. Anlage 1.1)

Entsprechend den Verkehrsbelastungszahlen (vgl. Abb.2) ergeben sich nur relativ enge Korridore, in denen Lärmbelastungen an Straßen ermittelt worden sind. Überschreitungen des Grenzwertes liegen ausschließlich im rot und violett gefärbten Bereich vor. Die Anzahl der rechnerisch stark belasteten Einwohner ($L_{den} > 70 \text{ dB(A)}$) beträgt 22. Die Anzahl der betroffenen Einwohner über dem Grenzwert insgesamt beträgt 404.

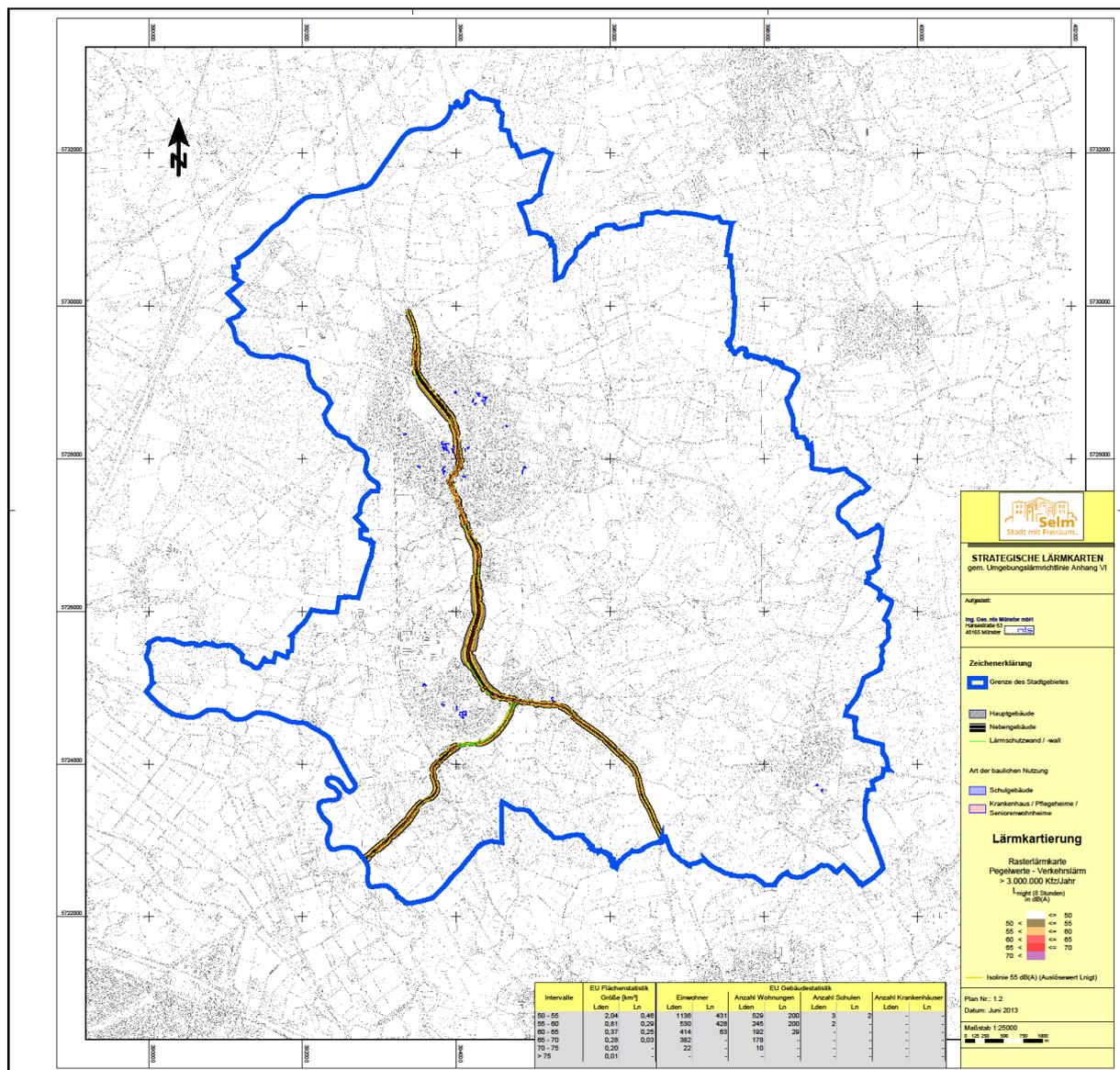


Abb. 4: Lnight bestehende Situation (vgl. Anlage 1.2)

Auf Grund des geringeren Verkehrsaufkommens in den Nachtstunden ist die Belastung in der Nacht spürbar geringer als am Tage. Da der Schutzanspruch der Bevölkerung in der Nachtruhe jedoch mit einem Grenzwert von 55 dB(A) deutlich höher ist, ergibt sich eine Betroffenzahl von insgesamt 491 Einwohnern. Hiervon sind 63 Einwohner mit einer Belastung von mehr als 60 dB(A) besonders stark betroffen.

In der folgenden Abbildung ist die räumliche Verteilung der besonders stark betroffenen Immissionsorte erkennbar.

Die stärkste Konzentration von betroffenen Immissionsorten befindet sich im südlichen Stadtgebiet von Selm. Die höchsten Belastungen nachts wurden im Bereich zwischen den Ortslagen von Selm und Bork ermittelt, da hier die zulässige Geschwindigkeiten höher und die Bebauung sehr dicht am Fahrbandrand ist.

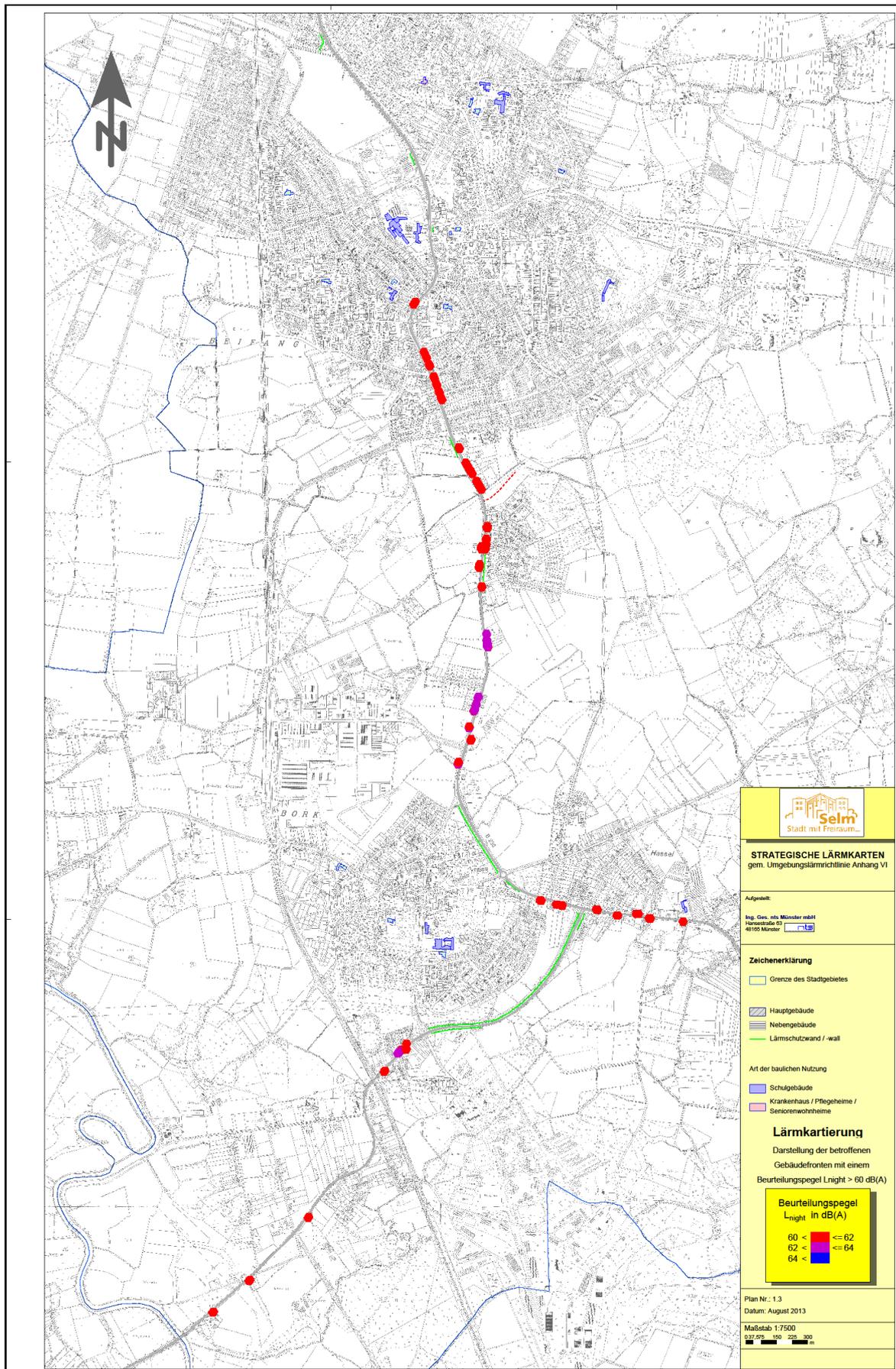


Abb. 5: L_{night} bestehende Situation > 60 dB(A) (vgl. Anl. 1.3)

5. Minderungspotentiale

Unter Lärminderung werden Straßenverkehrslärm vermeidende, verlagernde und vermindernde Strategien verstanden. In erster Linie ist es das Ziel, den Lärm an der Emissionsquelle zu bekämpfen. Unnötiger Verkehr bzw. Verkehrslärm sollen vermieden, unvermeidbarer Verkehrslärm verlagert oder durch Minderungen des Emissionsausstoßes verträglicher gestaltet werden. Maßnahmen auf der Immissionsseite (Lärmbetroffene) sind nicht dazu geeignet, das grundsätzliche Problem des Verkehrslärms zu lösen und sollten erst nachrangig zur Anwendung kommen. Es gilt der Grundsatz, dem Lärm möglichst an der Quelle entgegenzuwirken und nicht am Einwirkungsort.

Folgende Arten von Maßnahmen werden unterschieden und kommen grundsätzlich in Betracht:

Aktive Maßnahmen

- Quantifizierbar
 - Räumliche Verlagerung (Umgehungsstraßen)
 - Verflüssigung (Kreiseln statt Ampel)
 - Verlangsamung (Geschwindigkeitsreduzierung)
 - Sperrung (auch für einzelne Fahrzeugarten oder zeitlich beschränkt)
 - Stadt der kurzen Wege (Siedlungsentwicklung)
 - Einsatz von lärmarmen Belägen (LOA / OPA)
 - Bau von Lärmschutzwänden
- Nicht quantifizierbar
 - Vermeidung von Kfz-Verkehr (Förderung Umweltverbund Radverkehr / ÖPNV)
 - Optimierung des Straßenzustandes
 - Regelmäßige oder stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

Passive Maßnahmen

- Quantifizierbar
 - Passiver Schallschutz

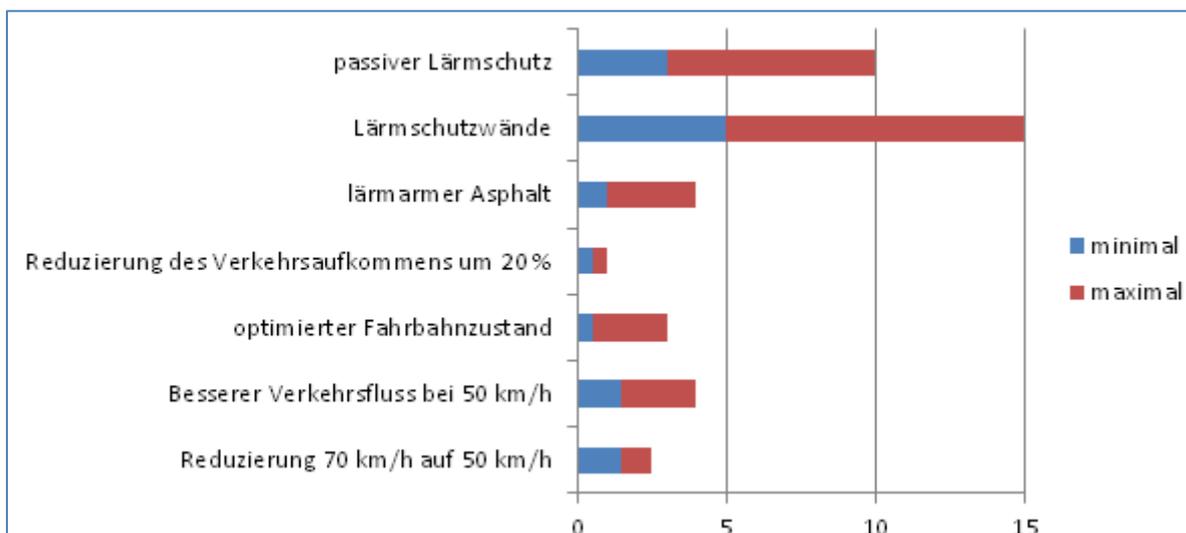


Abb. 6: Lärminderungspotential verschiedener beispielhafter Maßnahmen

Die unterschiedlichen Maßnahmen zur Vermeidung, Verlagerung sowie Verminderung haben insbesondere entsprechend ihres Realisierungsaufwandes unterschiedliche Umsetzungs- bzw. Wirkungshorizonte:

Straßenverkehrsrechtliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Fahrverbote, Tempobeschränkungen, Verstetigung des Verkehrsflusses etc.) zur räumlichen Verlagerung und Bündelung des Verkehrs sowie zur Minderung der Lärmemissionen und -immissionen sind zumeist in einem kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont realisierbar.

In Abhängigkeit vom Umfang der Infrastrukturmaßnahmen sind Maßnahmen zur Verminderung sowie Verlagerung und Bündelung auch mittel- bis eher langfristigen Strategien zuzuordnen. Dies trifft bspw. auf die Bauleitplanung zu, die z. B. durch abschirmende Gebäudestellungen die Lärmimmissionen mindern kann oder auch auf umfassende bauliche Konzepte zur Verkehrsberuhigung auf Bestandsstraßen.

Maßnahmen zur Vermeidung besitzen oft eher einen langfristigen Umsetzungs- und damit Wirkungshorizont. Hierzu zählen Leitbilder bzw. Strategien der Stadtplanung (Stadt der kurzen Wege, Nutzungsmischung, Verdichtung etc.) und Strategien wie die Förderung des Umweltverbundes, die neben organisatorischen Aspekten zumeist auch mit einer nachhaltigen Anpassung der Infrastruktur verbunden sind. Die verkehrsvermeidenden Maßnahmen im Bereich des Parkraummanagements, P&R, Mobilitätsmanagement etc. sind demgegenüber durchaus mittel- bis kurzfristig umsetzbar.

Viele Maßnahmen strategischer Natur sind im städtischen Gesamtzusammenhang zu sehen. Empfehlenswert ist daher die Etablierung eines kommunalen Planungsmanagements, in dem Lärm vermeidende/verlagernde/vermindernde Strategien und Maßnahmen im Sinne einer Lärmvorsorge obligatorisch Berücksichtigung finden. Hierzu gehört auch die integrierte Betrachtung des Lärmschutzes im Zusammenspiel mit anderen Fachplanungen und Themenfeldern wie der Stadt- und Bauleitplanung, der Verkehrsentwicklungsplanung, dem städtischen Klimaschutz oder der Verkehrssicherheit.

6. Maßnahmenvorschläge

Konkrete Maßnahmenforderungen

Maßnahme A: Bau der K44 „Buddenberg-Entlastungsstraße“ zur Anbindung des Gewerbegebietes an die B 236. Hierdurch erfolgt eine Entlastung der Kreisstraße im Ortskern um 12 %.

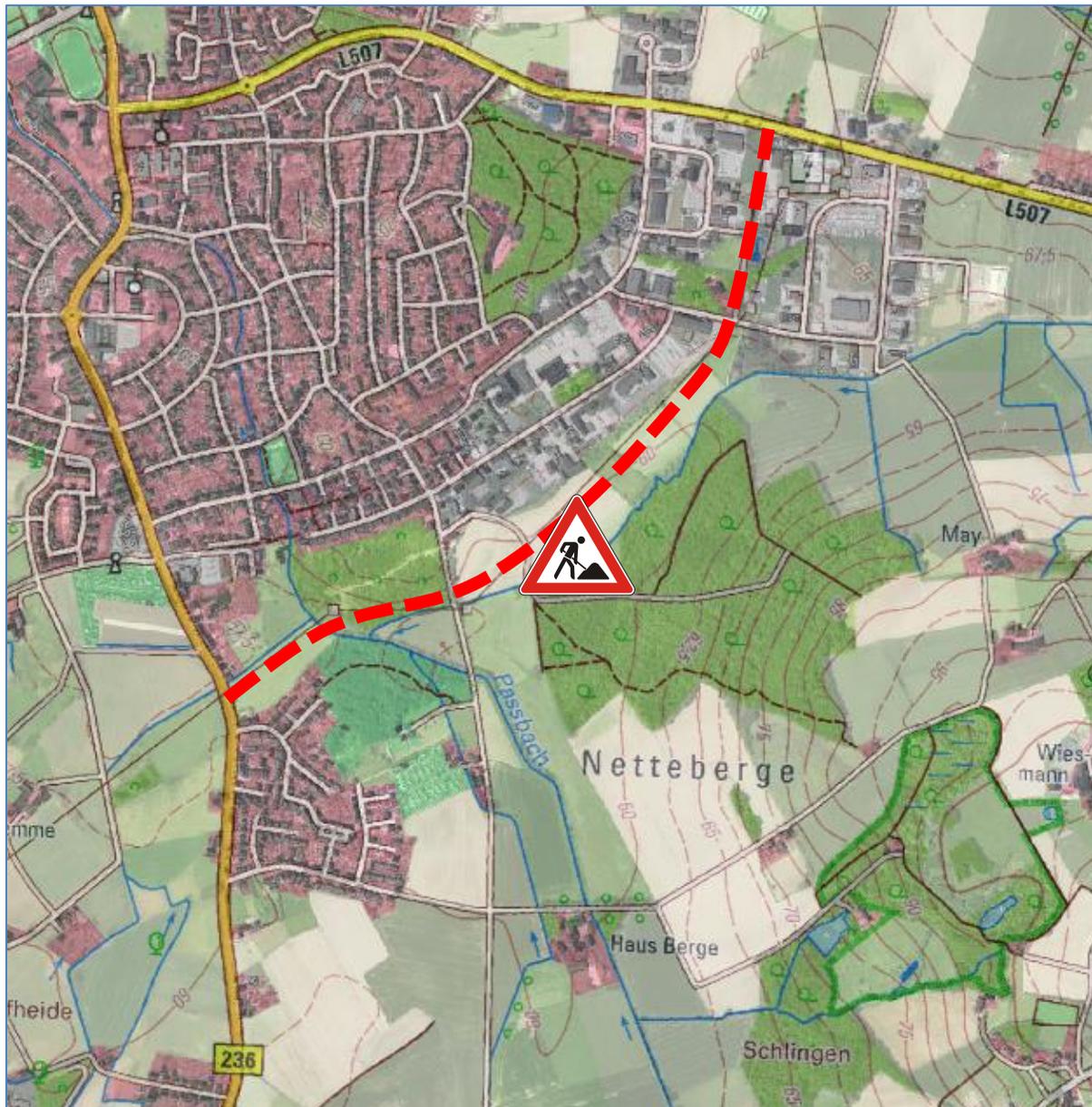


Abb.7: Maßnahme A

Maßnahme B: Weiterbau der K44 als Ostumgehung von Selm. Beginn einer Machbarkeitsstudie mit Trassenvarianten maßgeblich unter den Gesichtspunkten der Umweltverträglichkeit sowie der verkehrlichen Wirksamkeit. Die Maßnahme hat eine langfristige Perspektive mit hohem planungsrechtlichem Aufwand.



Abb. 8: Maßnahme B

Maßnahme C: Anlage weiterer Kreisverkehrsplätze zur Verstetigung (insbesondere in den Spitzenstunden) und Verlangsamung (insbesondere in den Nachtstunden) des Verkehrsablaufs



Abb. 9: Maßnahme C

Maßnahme D: Tempo 50 auf der Münsterlandstraße und Optimierung des Zustandes des Fahrbahnbelages, Querschnittsreduzierung der Fahrbahn mit Anlage von fahrbahnbegleitenden kombinierten Geh-/Radwegen

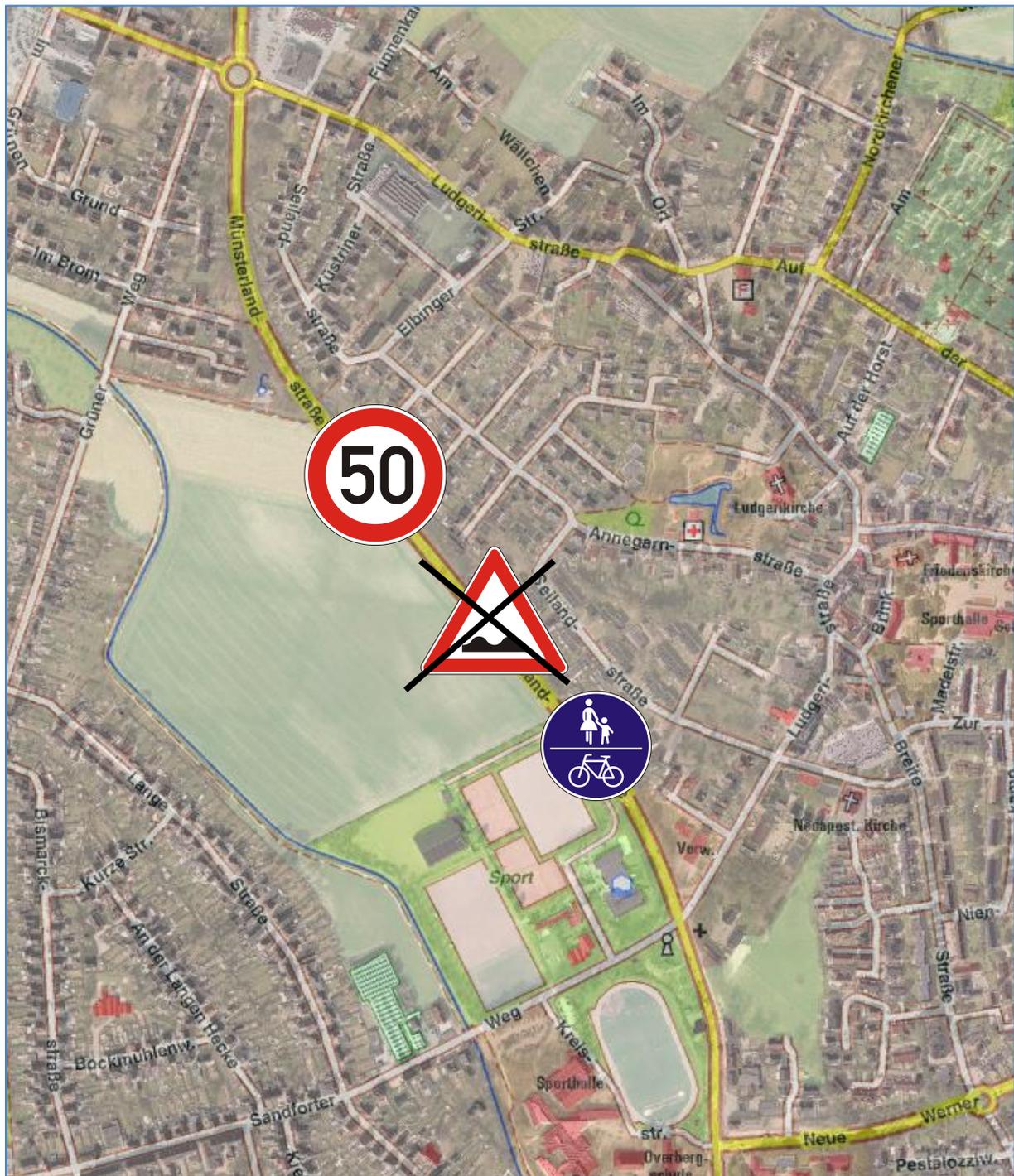


Abb. 10: Maßnahme D

Maßnahme E: Intensive oder stationäre Geschwindigkeitsüberwachung insbesondere auf der L 835 am nördlichen Ortsausgang von Selm, im Zuge der Münsterlandstraße sowie auf der L 809 Bork – Waltrop.

In der folgenden Abbildung sind die verschiedenen Maßnahmenschwerpunkte überlagert dargestellt.



Abb. 11: Übersicht der Maßnahmen

7. Öffentlichkeitsbeteiligung 2. Stufe

In einer weiteren Stufe der Bürgerbeteiligung wurden die Maßnahmenvorschläge der Öffentlichkeit vorgestellt und Stellungnahmen erbeten. Folgende Beiträge erreichten die Verwaltung:

Maßnahme A: Bau der K 44 „Buddenberg-Entlastungsstraße“	
	
Thema	Text
Vorschlag zur K44	<p>Sie schreiben hier 12% würde durch die K44 im Ortskern gespart, das könnte man noch erhöhen und zwar mit einer abknickenden Vorfahrtstraße. Der Kreisverkehr an der Kreisstraße würde durch Navi-Lenkung nur eines bezwecken, dass auswertige eventuell die erste Ausfahrt nehmen, siehe Südwall in Bork, selbst dort fahren viele durch den Ort. Dülmen und Lette haben eine Ortsumgehung mit abknickender Vorfahrt erstellt und dann auch ein LKW-Fahrverbot für den Ortsteil verhängt.</p>
Stellungnahme durch Stadt und Gutachter	<p>Die B 236 bleibt die Hauptverkehrsachse in Nord-Süd-Richtung in der Ortsdurchfahrt von Selm. Eine abknickende Vorfahrt oder ein teilweises Fahrverbot kommen nicht in Betracht.</p>

Maßnahme B: Weiterbau der K44 als Ostumgehung von Selm

Thema	Text
Lärmschutz Neue Werner Strasse	Eine Erweiterung der K 44 als Ortsumgehung wäre eine optimale Lösung. Da die Umsetzung aber 20- 30 Jahre in Anspruch nimmt, würden wir das nicht mehr erleben. Daher sollte eine einfache Lösung kurzfristig durch einen Lärmschutzwall -Wand umgesetzt werden. Dadurch könnten die Anwohner vom Pestalozziweg, Overbergweg und Kindergarten zeitnah vom Lärm geschützt werden.
Kurzfristige Lösung unbedingt notwendig!	Erst einmal vielen Dank, dass Sie uns die Möglichkeit geben, uns bei der Lärmaktionsplanung mit einzubringen! Es freut uns zu hören, dass nach einer langfristigen Lösung für die extrem starke Lärmbelastung im Bereich der Werner Str. / Pestalozziweg gesucht wird. Allerdings handelt es sich dabei wie gesagt leider nur um eine LANGFRISTIGE Lösung. Wir bitten daher inständig um eine sehr kurzfristige und zeitnahe Lösung! Es ist zwar gut, dass das Problem dauerhaft gelöst werden soll, es kann aber nicht sein, dass bis dahin (was bestimmt wieder 20-30 Jahre dauern wird) keine weitere Unterstützung der Anwohner umgesetzt wird!! Bitte prüfen Sie daher gleichzeitig eine sehr KURZFRISTIGE Umsetzung in Form von Lärmschutzwänden oder Ähnlichem in den bereits angesprochenen betroffenen Gebieten. Danke!
Neue Werner Strasse	Die angesprochene Umgehung ist sicher ein hohes Ziel, aber auch nur ein sehr langfristig erreichbares, wenn überhaupt. Die Stadt Selm behauptet, dass der Lärmpegel im Bereich der Neuen Werner Strasse zwischen Kreisverkehr und Ampelanlage nicht den für entsprechende Maßnahmen notwendigen Lärmpegel erreicht. Mich würde sehr interessieren, wer die Grundlage für diese Behauptung festgestellt/festgelegt hat. Ich glaube, Sie waren schon lange nicht mehr in diesem Bereich und lade Sie gern ein, an schönen Tagen auf unserem ach so ruhigen Grundstück zu verweilen. Bitte nehmen Sie die Kommentare der Bürgerbefragung ernst und überlegen Sie, welche der vorgeschlagenen Maßnahmen umsetzbar sein könnten.
K44n	Es muss eine nördliche Verlängerung als Ortsumgehung Selm geben, um den Lärm aus dem Ort zu verbannen.
Stellungnahme durch Stadt und Gutachter	Aufgrund des aktuellen und prognostizierten Verkehrsaufkommens (<3 Mio. Fahrzeuge/Jahr) ist der Bereich Neue Werner Straße nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung gem. §47 BImSchG.

Maßnahme C: Anlage weiterer Kreisverkehrsplätze

Thema	Text
Kreisverkehre	<p>Ich halte dies für einen guten Vorschlag, um den Verkehrsfluss zu verbessern und damit auch den Lärm zu mindern.</p> <p>Warum wurde denn die Kreuzung mit der Werner Str. nicht als Kreisverkehr gebaut?</p> <p>Zukünftig bitte drauf achten, dass solche Einzelumbauten auch unter dem Gesichtspunkt Lärmverminderung erfolgen.</p>
Allg.	<p>Es ist ein vernünftiges ÖPNV-Netz nötig, um die Menschen aus den Autos zu holen. Radwegkonzepte sind auch nötig. Nur weniger Pkw- und Lkw-Verkehr senkt den Lärm.</p>
Stellungnahme durch Stadt und Gutachter	<p>Eine Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß-Radverkehr) ist in jedem Fall sinnvoll und unterstützt die Ziele des Lärmaktionsplanes. Auch kleine punktuelle Maßnahmen können die Attraktivität der alternativen Verkehrsmittel fördern, jedoch sind diese Maßnahmen nicht quantifizierbar und sind somit nicht als Ergebnis im Lärmaktionsplan darstellbar.</p>

Maßnahme D: Tempo 50 auf der Münsterlandstraße

Thema	Text
Verminderung von Lärmquellen	<p>Die größten Lärmverursacher, und dies nicht nur auf der Münsterlandstraße, sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - der enorm zunehmende LKW Verkehr auf Landstraßen nach Einführung der LKW Maut auf Autobahnen. Hier ist die Einführung der LKW Maut auf Landstraßen erforderlich, aber mit einer höheren Km Gebühr als auf Autobahnen. Weiterhin gibt es bereits technische Möglichkeiten den LKW Motor mit Schallisierung auszuführen. - dann gibt es immer noch Kleinkrafträder deren Motorenlärm weit über L_{Night} von 55 dB(A) liegt. Mit entsprechenden Zulassungsvorschriften kann man dies auch abstellen. - Weiterhin fahren auf unseren Straßen Motorräder mit einem unerträglichen Lärmpegel der jenseits von Gut und Böse liegt. Es kann doch nicht sein, dass für Motorräder Schalldämpfer und Motoren zugelassen werden und sind, deren Lärmpegel an der Schmerzgrenze liegt. <p>Die Lärmreduzierung an den Lärmquellen muss vorrangig und energisch von den Gemeinden und Landkreisen über die Länder an die Bundesregierung herangetragen werden, und von der Bundesregierung Abhilfe verlangt werden.</p>
Stellungnahme durch Stadt und Gutachter	Die Vorschläge werden zur Kenntnis genommen. Die Maßnahmen liegen jedoch nicht im direkten Einflussbereich der Stadt Selm.

Mit Email vom 18.10.2013 wurde vom Kreis Unna eine Stellungnahme zu den Maßnahmenvorschlägen mit folgendem Inhalt abgegeben:

- **Kreisstraße**

In der Stellungnahme wird darauf hingewiesen, dass die Verlagerung des Verkehrs auf Rad, ÖPNV etc. nicht quantifizierbar und damit nicht als konkrete Maßnahme in die Berechnungen des LAP einfließen kann, die Stadt Selm dieses Ziel jedoch fördert. Dahingehend weise ich auf die Planungs- und Steuerungsmöglichkeiten hin, die vom Umweltbundesamt in der Veröffentlichung 48/2011 „Leitkonzept - Stadt und Region der kurzen Wege“ aufgezeigt hat.

- **Waltroper Straße / Bork**

Für den betroffenen Bereich ergaben sich offenbar zahlreiche Bürgeräußerungen. Durchgehend wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h (die es vormals offensichtlich schon einmal gab und im Verlauf der Straße auf Waltroper Gebiet bis heute gibt) vorgeschlagen. In der Stellungnahme wird dieser Aspekt jedoch nicht erwähnt. Da es in der Vergangenheit offenbar aufgrund überhöhter Geschwindigkeit zu Unfällen kam und dies auch für die Zukunft befürchtet wird, kommt ein von der Lärmaktionsplanung nicht erfasster Bereich hinzu, der jedoch durch eine Geschwindigkeitsreduzierung zum Teil mit gelöst werden könnte. Da aus Sicht des vorbeugenden Gesundheitsschutzes auch das Vermeiden von Ängsten ein zu der erreichbaren Lärmreduzierung zusätzlich anzustrebendes Ziel ist, wird von mir vorgeschlagen, den Aspekt der Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h zu prüfen.

Stellungnahme durch Stadt und Gutachter:

Die Anzahl der Betroffenen Anwohner im Bereich der Waltroper Straße ist relativ gering. Unabhängig von verkehrsrechtlichen Anordnungen auf Waltroper Stadtgebiet wird eine Geschwindigkeit von 70 km/h außerorts in diesem Bereich als angemessen angesehen. Die Stadt Selm wird sich nachdrücklich für eine verstärkte Überwachung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit einsetzen, um so die Lärmspitzen und Unfallgefährdung zu reduzieren.

Am 22.8.2013 hat ein Abstimmungstermin mit dem Landesbetrieb Strassen.NRW, Niederlassung Ruhr, stattgefunden, in dessen Rahmen die Verwaltung dem Landesbetrieb die Maßnahmenvorschläge vorgestellt hat. Mit Mail vom 23.9.2013 wurde hierzu folgende Stellungnahme vom Landesbetrieb abgegeben:

- **Geschwindigkeitsreduzierung auf der B 236**

Nach Meinung des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen wird der widmungsrechtliche Zweck einer Bundes- oder Landesstraße oftmals durch verkehrsrechtliche Anordnungen in Frage gestellt. Zudem kann durch eine Beschränkung des Verkehrs eine Verlagerung stattfinden, die eine Mehrbelastung an anderer Stelle hervorruft. Geschwindigkeitsbegrenzungen können dann in Betracht kommen, wenn u.a. die Lärmrichtwerte der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ („Lärmschutz-Richtlinien-StV“; Verkehrsblatt 2007, S. 767) überschritten werden, der LKW-Anteil unter 10 % liegt und der Pegel durch die Geschwindigkeitsbegrenzung um mindestens 3 dB(A) (Hörbarkeitsschwelle) gesenkt werden kann.

Für verkehrsrechtliche Anordnungen sind die jeweiligen Straßenverkehrsbehörden zuständig.

- **Optimierung des Fahrbahnbelags**

Offenporige Asphalte, wie auch andere lärmindernde Beläge, wie z.B. Splitmastixasphalt und Asphaltbeton erzielen ihre gewünschte Wirkung dann, wenn die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Sobald eine Deckensanierung in dem betroffenen Abschnitt ansteht, wird auch die Möglichkeit des Einsatzes von lärmindernden Fahrbahnoberflächen geprüft. Art und Umfang werden aber erst zu diesem Zeitpunkt festgelegt.

- **Bau einer Ortsumgehung sowie bauliche Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit**

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen nimmt die Maßnahmen zur Kenntnis. Jedoch kann kein Einvernehmen mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen vorausgesetzt werden.

Dies gilt insbesondere für den Bau der Ortsumgehung. Die Maßnahme ist nicht im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen enthalten. Damit besteht für den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen als Auftragsverwaltung des Bundes kein Planungsauftrag.

Weiter wurde der Knotenpunkt B 236/L 507 inklusive einer Lichtsignalanlage umgebaut und 2012 für den Verkehr freigegeben. Dem nochmaligen Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz kann aus heutiger Sicht nicht zugestimmt werden.

8. Wirkungsanalyse

Zur Abschätzung der Wirksamkeit verschiedener Maßnahmen, muss die Lärmbelastung für den Zustand nach Umsetzung der Maßnahmen berechnet werden.

Innerhalb der nächsten 5 Jahre bis zur Fortschreibung werden unabhängig von der aktuellen Einschätzung des Straßenbaulastträgers für möglich gehalten und sind in die Prognose eingeflossen:

- Einführung Tempo 50 auf der Münsterlandstraße
- Verwendung vom lärmoptimiertem Asphalt auf der Münsterlandstraße
- Fertigstellung der K44n „Buddenberg-Entlastungsstraße“

Weitere Maßnahmen wie

- intensive Geschwindigkeitsüberwachung
- Förderung ÖPNV, Fuß-/Radverkehr
- Anlage weiterer Kreisverkehrsplätze

sind zwar innerhalb des gegebenen Zeitraumes möglich, jedoch nicht quantifizierbar, so dass sie natürlich Gegenstand des Lärmaktionsplanes, jedoch nicht der Prognoseberechnung sind.

Die dargestellten Lärmschutzwände/-wälle sind vollständig im Bestand vorhanden.

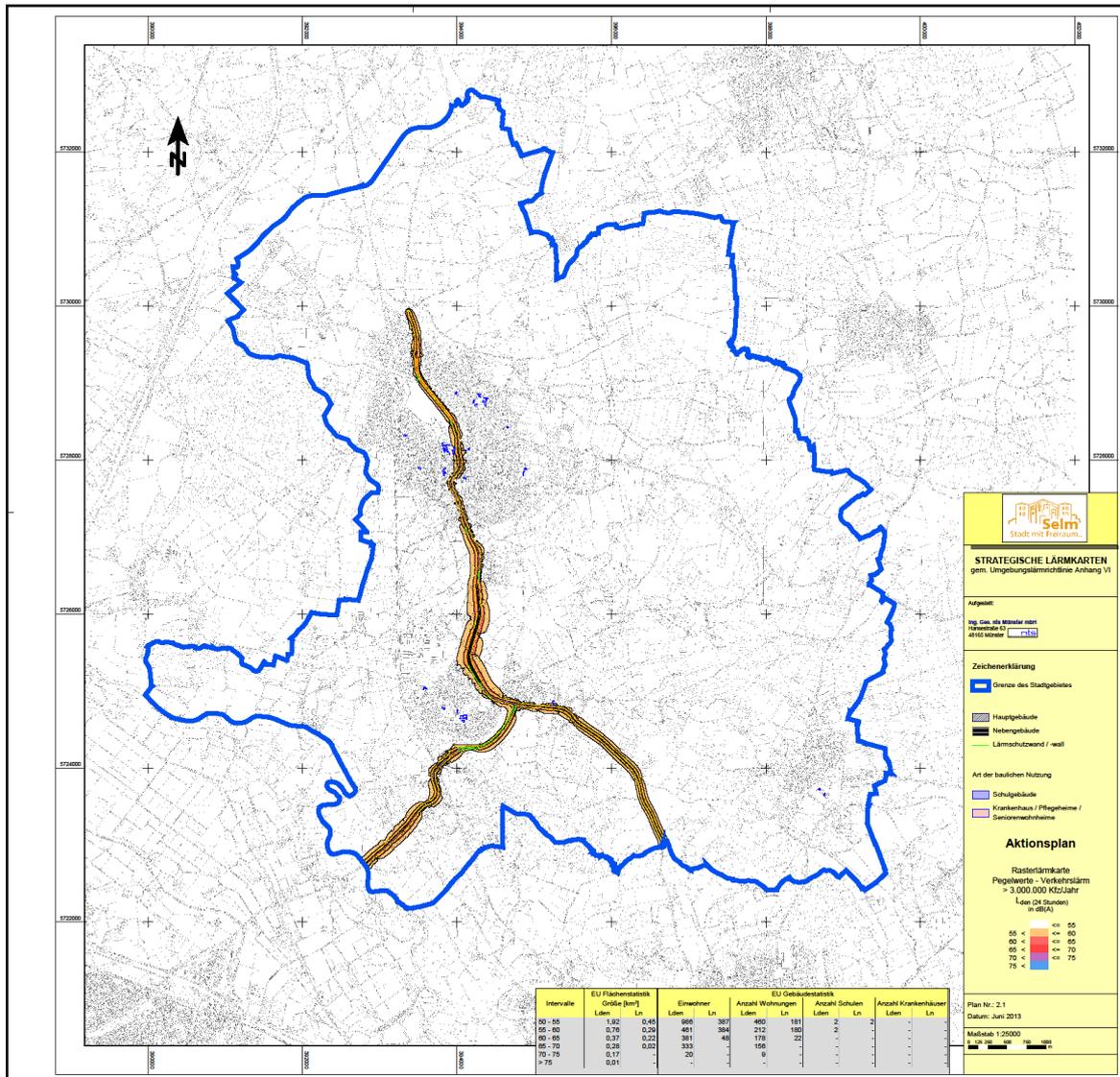


Abb. 12: Lden Prognose (vgl. Anlage 2.1)

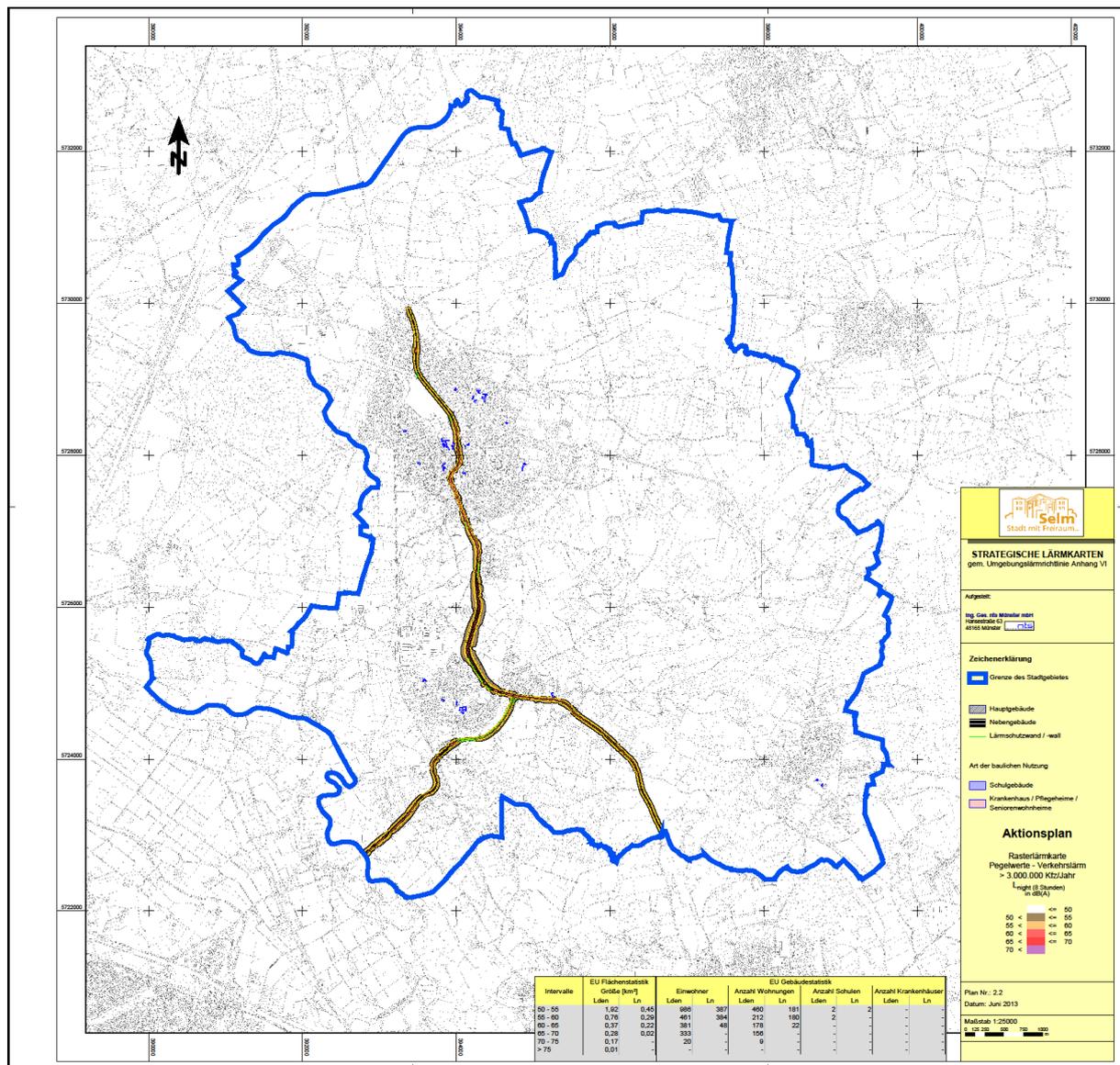


Abb. 13: Lnight Prognose (vgl. Anlage 2.2)

Die Darstellung der absoluten Belastung für Lden und Lnight unterscheiden sich optisch nur minimal von der Bestandsanalyse. Daher ist es notwendig, die Veränderung als Differenzkarte darzustellen. In der folgenden Karte sind die Veränderungen erst ab einer Differenz von mindestens 3 dB(A) dargestellt, da dies dem Schwellenwert des „hörbaren“ Unterschiedes entspricht.

Die dargestellte Differenz ist für die Bewertung Lden und Lnight identisch, da keine unterschiedlichen Maßnahmen in Abhängigkeit von der Tageszeit vorgesehen sind.

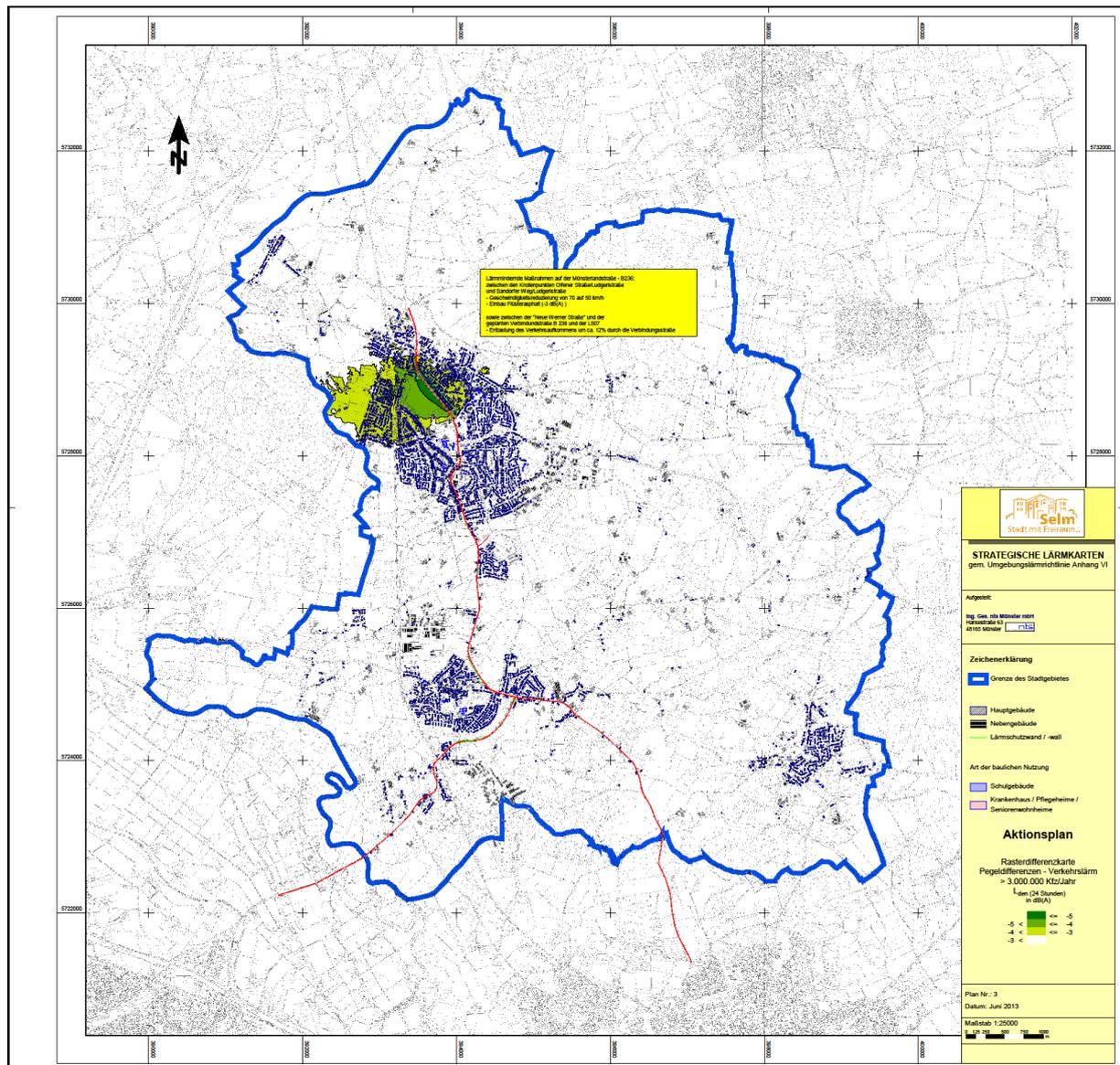


Abb. 14: Lden/night Differenz Prognose – bestehende Situation (vgl. Anlage 3)

Die Belastungsreduzierung im nördlichen Stadtgebiet ist durch die vorgeschlagenen Maßnahmen deutlich spürbar. Durch die großen Freiflächen westlich der Münsterlandstraße wirkt sich die Reduzierung in diesem Bereich sehr weit aus. Östlich der Münsterlandstraße ist die Reduzierungswirkung auf einen kleineren Bereich eingeschränkt, da durch die abschirmende Wirkung der Bestandsbebauung die hinterliegende Bebauung schon teilweise geschützt war.

Vorher:											
Intervalle	EU Flächenstatistik		EU Gebäudestatistik								
	Größe [km ²]		Einwohner		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser		
	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	
50 - 55	2,04	0,46	1136	431	529	200	3	2	-	-	
55 - 60	0,81	0,29	530	428	245	200	2	-	-	-	
60 - 65	0,37	0,25	414	63	192	29	-	-	-	-	
65 - 70	0,28	0,03	382	-	178	-	-	-	-	-	
70 - 75	0,20	-	22	-	10	-	-	-	-	-	
> 75	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

ca. -13% -25%

Nachher:											
Intervalle	EU Flächenstatistik		EU Gebäudestatistik								
	Größe [km ²]		Einwohner		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser		
	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	
50 - 55	1,92	0,45	986	387	460	181	2	2	-	-	
55 - 60	0,76	0,29	461	384	212	180	2	-	-	-	
60 - 65	0,37	0,22	381	48	178	22	-	-	-	-	
65 - 70	0,28	0,02	333	-	156	-	-	-	-	-	
70 - 75	0,17	-	20	-	9	-	-	-	-	-	
> 75	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Abb. 15: Gegenüberstellung der Betroffenheit

Die Anzahl der betroffenen Einwohner nimmt durchschnittlich um 13 % ab. Die Zahl der besonders stark betroffenen Einwohner nachts ($L_{\text{night}} > 60 \text{ dB(A)}$) kann durch die aufgeführten Maßnahmen um 25 % reduziert werden.

Die deutlich spürbaren Entlastungen konzentrieren sich wie dargestellt auf das nördliche Stadtgebiet von Selm im Bereich der Münsterlandstraße.

Bei den stark belasteten Anwohnern der B 236 im südlichen Stadtgebiet können zumindest die Spitzenbelastungen reduziert werden. Hier führt die Abnahme des Verkehrsaufkommens durch den Neubau der K44 „Buddenberg-Entlastungsstraße“ um 12 % dazu, dass die Spitzenbelastungen in der Nacht (L_n) unter die Marke von 60 dB(A) gesenkt werden.

9. Dringlichkeitsreihung und Bewertung

Zeithorizont	Maßnahme	Zuständigkeit
kurzfristig	Durchführung intensiver Geschwindigkeitsüberwachung im Zuge der L 835 Münsterlandstraße sowie der L 809 Waltroper Straße	Polizei / Kreis Unna
kurzfristig	Bau der K 44n „Buddenberg-Entlastungsstraße“	Kreis Unna
kurzfristig	Geschwindigkeitsreduzierung auf der B 236 Münsterlandstraße mit Optimierung des Fahrbahnbelages (LOA) und Einrichtung von kombinierten Geh-/Radwegen zur Angebotsverbesserung für den Radverkehr und gleichzeitig auch optischen Einengung des Querschnittes	Strassen.NRW
kurz-/mittelfristig	Einrichtung weiterer Kreisverkehrsplätze im Zuge der Ortsdurchfahrt zur Verstetigung und Verlangsamung des Verkehrsablaufes	Strassen.NRW / Stadt Selm
mittelfristig	Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für eine Ortsumgehung von Selm	Stadt Selm
mittelfristig	Förderung Umweltverbund (ÖPNV, Fuß-/Radverkehr)	Stadt Selm / Verkehrsbetriebe
langfristig	Bau einer Ortsumgehung für Selm	Stadt Selm (Kreis Unna, Strassen.NRW)

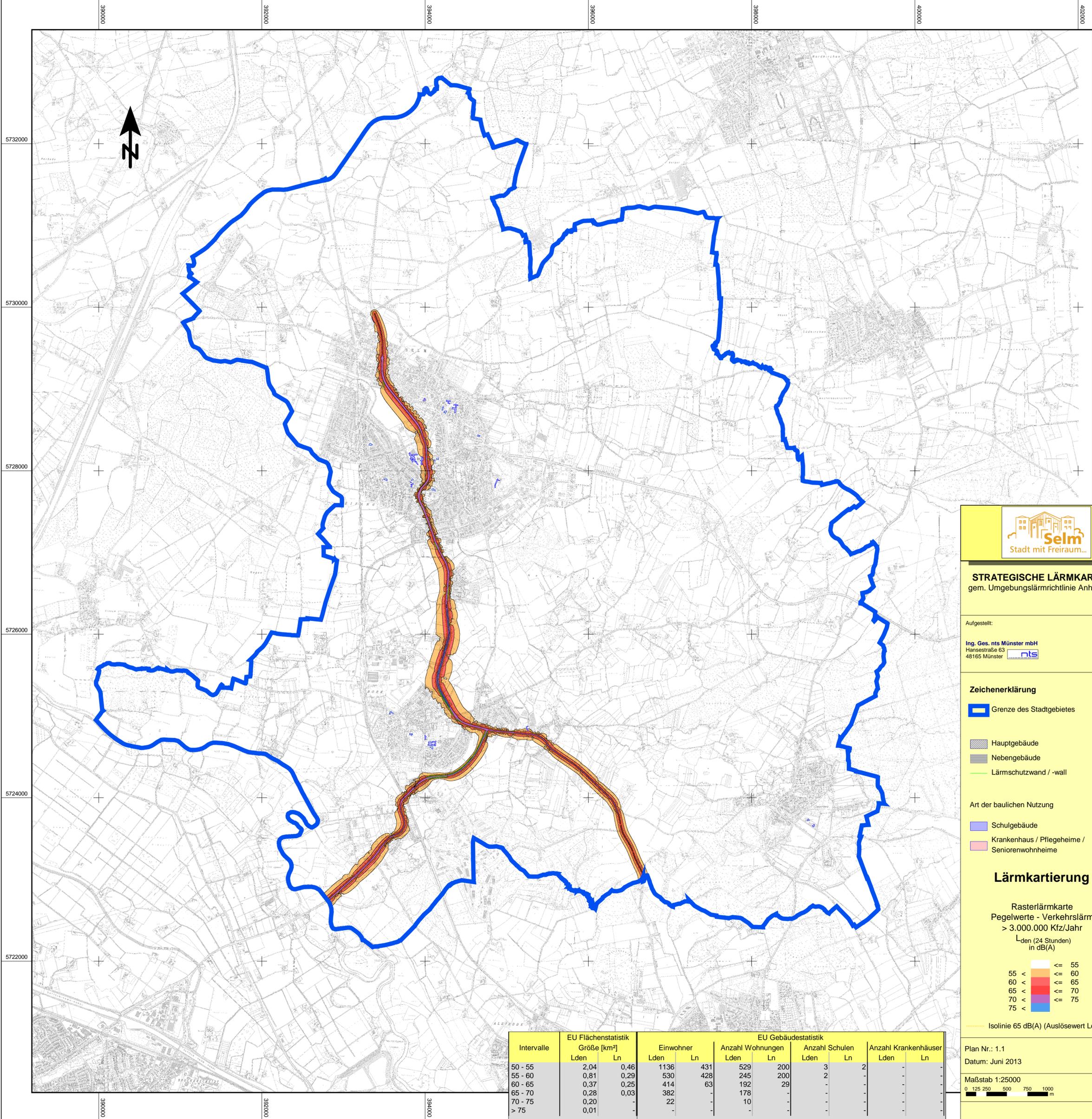
Abb. 16: Dringlichkeitsreihung

Auf einen Vergleich der Wirksamkeit einzelner Maßnahmen kann an dieser Stelle verzichtet werden, da bereits die günstigsten und effektivsten Maßnahmen ausgewählt worden sind. Bei den kurzfristigen Maßnahmen können nur in einem einzelnen lokalen Bereich hörbare Minderungen erzielt werden. Daher kann auch hier auf die Bildung von Rangfolgen verschiedener Maßnahmen verzichtet werden.

Basierend auf der Lärmkartierung hat die Stadt Selm somit nun einen Lärmaktionsplan erstellt, der Maßnahmen zur Lärmreduzierung (sogenannte Minderungsmaßnahmen) beinhaltet. Dieser Lärmaktionsplan wird entweder bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt seiner Aufstellung überprüft und gegebenenfalls überarbeitet. Dementsprechend sind die Lärmkartierung spätestens im Jahr 2017 sowie die Aktionsplanung im Jahr 2018 durchzuführen.

Der Einsatz einer Internetplattform im Rahmen der Bürgerbeteiligung ist von allen Beteiligten als sehr hilfreich beurteilt worden. Das Medium wurde für den Austausch mit den Bürgern intensiv genutzt, so dass zahlreiche konstruktive Beiträge eingegangen und in dem vorliegenden Bericht dargestellt worden sind.

Der Lärmaktionsplan wird künftig im Internet verfügbar sein. In allen Prozessen der Planung im öffentlichen Raum wird er dahingehend berücksichtigt werden, dass die Bedürfnisse der Gesundheitsvorsorge durch Reduzierung der Lärmbelastung in die Planungen einfließen und konkret abgewogen werden müssen. Verwaltung und Politik verstehen ihn als Handlungsleitfaden für die Ausformulierung sowohl strategischer Planungskonzepte sowie auch für die Ausarbeitung weiterer konkreter Detailplanungen.



STRATEGISCHE LÄRMKARTEN
gem. Umgebungslärmrichtlinie Anhang VI

Aufgestellt:

Ing. Ges. nts Münster mbH
Hansestraße 63
48165 Münster

Zeichenerklärung

Grenze des Stadtgebietes

Hauptgebäude

Nebengebäude

Lärmschutzwand / -wall

Art der baulichen Nutzung

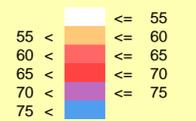
Schulgebäude

Krankenhaus / Pflegeheime /
Seniorenwohnheime

Lärmkartierung

Rasterlärmkarte
Pegelwerte - Verkehrslärm
> 3.000.000 Kfz/Jahr

L_{den} (24 Stunden)
in dB(A)



Isolinie 65 dB(A) (Auslösewert L_{den})

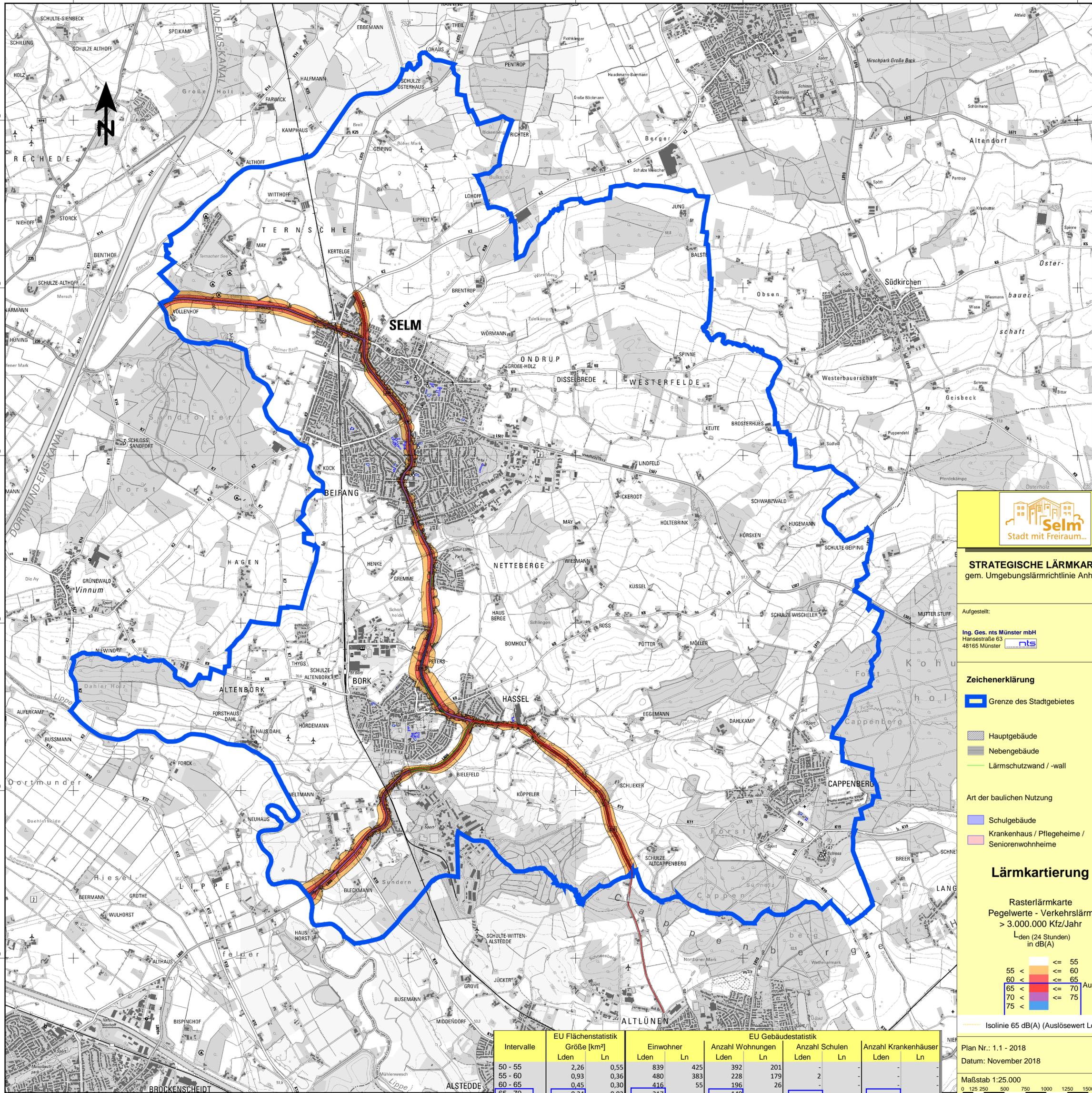
Intervalle	EU Flächenstatistik		EU Gebäudestatistik							
	Größe [km ²]		Einwohner		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
	L_{den}	L_n	L_{den}	L_n	L_{den}	L_n	L_{den}	L_n	L_{den}	L_n
50 - 55	2,04	0,46	1136	431	529	200	3	2	-	-
55 - 60	0,81	0,29	530	428	245	200	2	-	-	-
60 - 65	0,37	0,25	414	63	192	29	-	-	-	-
65 - 70	0,28	0,03	382	-	178	-	-	-	-	-
70 - 75	0,20	-	22	-	10	-	-	-	-	-
> 75	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Plan Nr.: 1.1

Datum: Juni 2013

Maßstab 1:25000





STRATEGISCHE LÄRMKARTEN
gem. Umgebungslärmrichtlinie Anhang VI

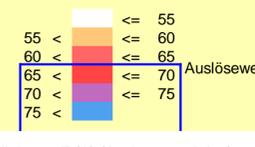
Aufgestellt:
Ing. Ges. nts Münster mbH
Hansestraße 63
48165 Münster [nts](http://www.nts.de)

- Zeichenerklärung**
- Grenze des Stadtgebietes
 - Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Lärmschutzwand / -wall

- Art der baulichen Nutzung**
- Schulgebäude
 - Krankenhaus / Pflegeheime / Seniorenwohnheime

Lärmkartierung

Rasterlärmkarte
Pegelwerte - Verkehrslärm
> 3.000.000 Kfz/Jahr
L_{den} (24 Stunden)
in dB(A)

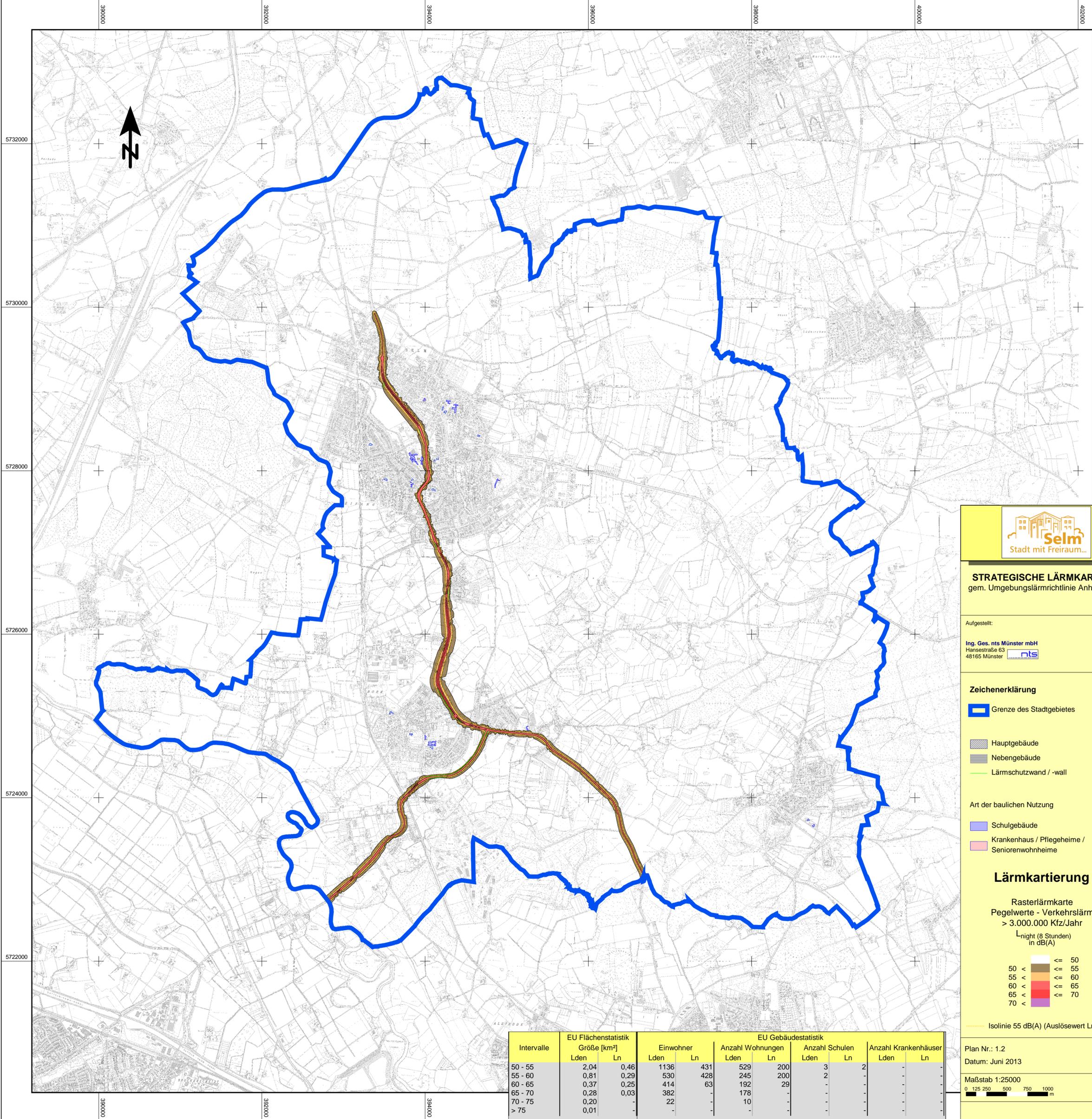


----- Isolinie 65 dB(A) (Auslösewert L_{den})

Intervalle	EU Flächenstatistik		EU Gebäudestatistik					
	Größe [km ²]	Ln	Einwohner	Anzahl Wohnungen	Anzahl Schulen	Anzahl Krankenhäuser	Ln	Ln
	L _{den}	Ln	L _{den}	L _{den}	L _{den}	L _{den}	L _{den}	L _{den}
50 - 55	2,26	0,55	839	425	392	201	-	-
55 - 60	0,93	0,36	480	383	228	179	2	-
60 - 65	0,45	0,30	416	55	196	26	-	-
65 - 70	0,34	0,03	317	-	149	-	-	-
70 - 75	0,25	-	27	-	12	-	-	-
> 75	0,01	-	-	-	-	-	-	-

Plan Nr.: 1.1 - 2018
Datum: November 2018





STRATEGISCHE LÄRMKARTEN
gem. Umgebungslärmrichtlinie Anhang VI

Aufgestellt:
Ing. Ges. nts Münster mbH
Hansestraße 63
48165 Münster

Zeichenerklärung

- Grenze des Stadtgebietes
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Lärmschutzwand / -wall

Art der baulichen Nutzung

- Schulgebäude
- Krankenhaus / Pflegeheime / Seniorenwohnheime

Lärmkartierung

Rasterlärmkarte
Pegelwerte - Verkehrslärm
> 3.000.000 Kfz/Jahr
L_{night} (8 Stunden)
in dB(A)

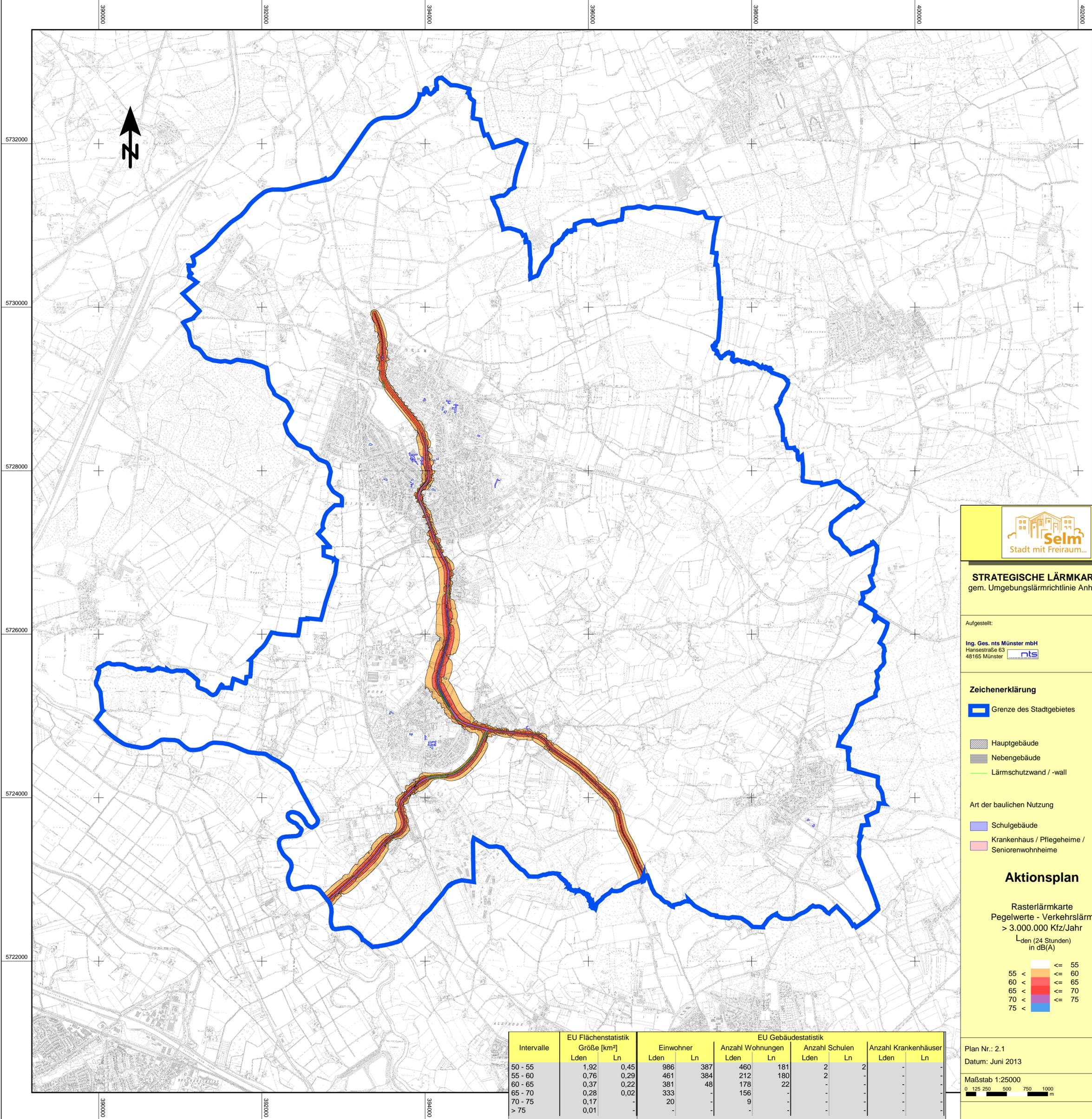
50 <	≤	50
55 <	≤	55
60 <	≤	60
65 <	≤	65
70 <	≤	70

— Isolinie 55 dB(A) (Auslösewert Lnigt)

Intervalle	EU Flächenstatistik		EU Gebäudestatistik							
	Größe [km ²]		Einwohner		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
50 - 55	2,04	0,46	1136	431	529	200	3	2	-	-
55 - 60	0,81	0,29	530	428	245	200	2	-	-	-
60 - 65	0,37	0,25	414	63	192	29	-	-	-	-
65 - 70	0,28	0,03	382	-	178	-	-	-	-	-
70 - 75	0,20	-	22	-	10	-	-	-	-	-
> 75	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Plan Nr.: 1.2
Datum: Juni 2013

Maßstab 1:25000
0 125 250 500 750 1000 m



STRATEGISCHE LÄRMKARTEN
gem. Umgebungslärmrichtlinie Anhang VI

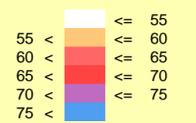
Aufgestellt:
Ing. Ges. nts Münster mbH
Hansestraße 63
48165 Münster

Zeichenerklärung

- Grenze des Stadtgebietes
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Lärmschutzwand / -wall
- Art der baulichen Nutzung
 - Schulgebäude
 - Krankenhaus / Pflegeheime / Seniorenwohnheime

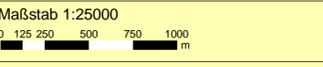
Aktionsplan

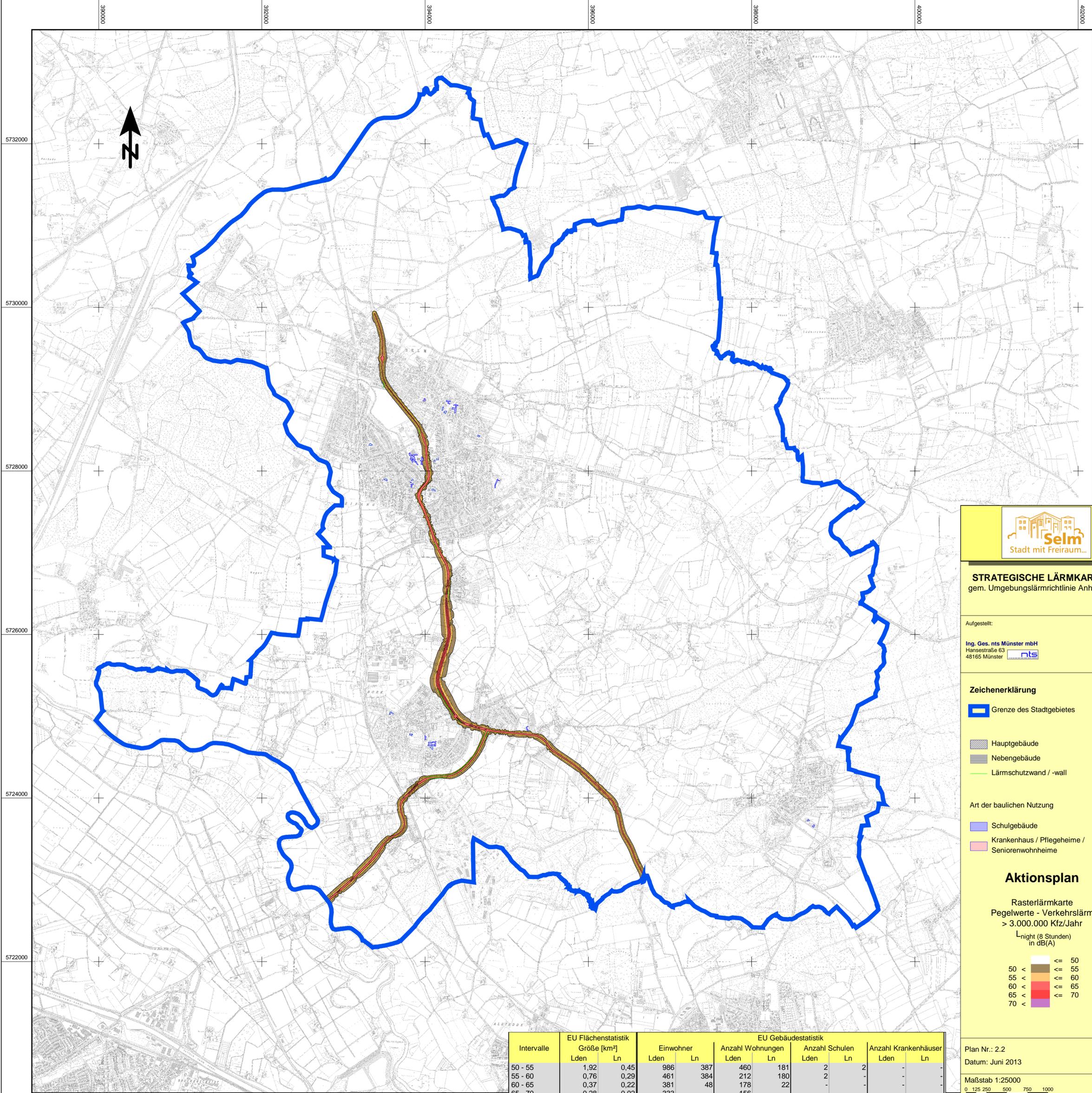
Rasterlärmkarte
Pegelwerte - Verkehrslärm
> 3.000.000 Kfz/Jahr
L_{den} (24 Stunden)
in dB(A)



Intervalle	EU Flächenstatistik		EU Gebäudestatistik							
	Größe [km ²]		Einwohner		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
50 - 55	1,92	0,45	986	387	460	181	2	2	-	-
55 - 60	0,76	0,29	461	384	212	180	2	-	-	-
60 - 65	0,37	0,22	381	48	178	22	-	-	-	-
65 - 70	0,28	0,02	333	-	156	-	-	-	-	-
70 - 75	0,17	-	20	-	9	-	-	-	-	-
> 75	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Plan Nr.: 2.1
Datum: Juni 2013





STRATEGISCHE LÄRMKARTEN
gem. Umgebungslärmrichtlinie Anhang VI

Aufgestellt:
Ing. Ges. nts Münster mbH
Hansestraße 63
48165 Münster

Zeichenerklärung

- Grenze des Stadtgebietes
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Lärmschutzwand / -wall
- Art der baulichen Nutzung
 - Schulgebäude
 - Krankenhaus / Pflegeheime / Seniorenwohnheime

Aktionsplan

Rasterlärmkarte
Pegelwerte - Verkehrslärm
> 3.000.000 Kfz/Jahr
L_{night} (8 Stunden)
in dB(A)

50 <	≤	50
55 <	≤	55
60 <	≤	60
65 <	≤	65
70 <	≤	70

Intervalle	EU Flächenstatistik		EU Gebäudestatistik							
	Größe [km ²]		Einwohner		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
50 - 55	1,92	0,45	986	387	460	181	2	2	-	-
55 - 60	0,76	0,29	461	384	212	180	2	-	-	-
60 - 65	0,37	0,22	381	48	178	22	-	-	-	-
65 - 70	0,28	0,02	333	-	156	-	-	-	-	-
70 - 75	0,17	-	20	-	9	-	-	-	-	-
> 75	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Plan Nr.: 2.2
Datum: Juni 2013

Maßstab 1:25000
0 125 250 500 750 1000 m

Lärmindernde Maßnahmen auf der Münsterlandstraße - B236:
 zwischen den Knotenpunkten Offener Straße/Ludgerstraße
 und Sandorfer Weg/Ludgerstraße
 - Geschwindigkeitsreduzierung von 70 auf 50 km/h
 - Einbau Flüsterasphalt (-3 dB(A))
 sowie zwischen der "Neue Werner Straße" und der
 geplanten Verbindungsstraße B 236 und der L507
 - Entlastung des Verkehrsaufkommens um ca. 12% durch die Verbindungsstraße



STRATEGISCHE LÄRMKARTEN
 gem. Umgebungslärmrichtlinie Anhang VI

Aufgestellt:

Ing. Ges. nts Münster mbH
 Hansestraße 63
 48165 Münster

Zeichenerklärung

Grenze des Stadtgebietes

Hauptgebäude

Nebengebäude

Lärmschutzwand / -wall

Art der baulichen Nutzung

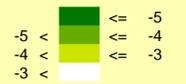
Schulgebäude

Krankenhaus / Pflegeheime /
 Seniorenwohnheime

Aktionsplan

Rasterdifferenzkarte
 Pegeldifferenzen - Verkehrslärm
 > 3.000.000 Kfz/Jahr

L_{den} (24 Stunden)
 in dB(A)



Plan Nr.: 3

Datum: Juni 2013

Maßstab 1:25000
 0 125 250 500 750 1000
 m

Im Auftrag der Stadt Selm



Anhang:
zum Lärmaktionsplan - Stufe 2/3
„ruhige Gebiete“



Auftraggeber

Stadt Selm
Adenauerplatz 2
59379 Selm

Verfasser

nts Ingenieurgesellschaft mbH
Hansestraße 63
48165 Münster
T. 025 01 27 60 – 0
F. 025 01 27 60 – 33
info@nts-plan.de
www.nts-plan.de

Ansprechpartner

Rolf Suhre
T. 025 01 27 60 - 25
rolf.suhre@nts-plan.de

Inhalt

Einleitung - was sind „Ruhige Gebiete“	4
Datengrundlagen	5
Auswahl möglicher „ruhiger Gebiete“ in der Stadt Selm	6
Vorschläge „ruhiger Gebiete“ in der Stadt Selm:.....	7
1. Ternsche (Bauernschaft)	7
2. Ondrup (Bauernschaft)	8
3. Netteberge (Bauernschaft)	9
4. Cappenberg / Forst Cappenberg	10
5. Altenbork.....	11
Vorgehensweise zur Bewertung der vorgeschlagenen „ruhigen Gebiete“	12
Fazit	13
Bürgerbeteiligung	14
Literatur und Quellen	22

Abbildungen

Abbildung 1: Lage möglicher "ruhiger Gebiete" im Stadtgebiet	6
Abbildung 2: Ausschnitt 1. Bereich "Ternsche" mit Darstellung der Verlärmung	7
Abbildung 3: Ausschnitt 2. Bereich "Ondrup" mit Darstellung der Verlärmung	8
Abbildung 4: Ausschnitt 3. Bereich "Netteberge" mit Darstellung der Verlärmung	9
Abbildung 5: Ausschnitt 4. Bereich "Cappenberg" mit Darstellung der Verlärmung	10
Abbildung 6: Ausschnitt 5. Bereich "Altenbork" mit Darstellung der Verlärmung	11

Tabellen

Tabelle 1: Gewichtung der Bewertung	12
Tabelle 2: Beurteilung der gewählten „ruhigen Gebiete“	12

Anhänge

Lageplan Plan Nr. 1.1	Rasterlärmkarte mit Darstellung der Pegelwerte L_{DEN} bedingt durch Verkehrslärm mit Straßen > 3.000.000 Kfz/Jahr mit Darstellung der Lage möglicher „ruhiger Gebiete“
Lageplan Plan Nr. 1.2	Landschaftsplan der Stadt Selm mit Darstellung der Lage möglicher „ruhiger Gebiete“

Einleitung - was sind „Ruhige Gebiete“¹⁾

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG soll es (auch) Ziel der Lärmaktionspläne sein, „ruhige Gebiete“ gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.

„Ruhige Gebiete“, sollen einen hohen Wert für die Erholung der Bevölkerung haben und vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden. Sie werden durch Ausweisung von Gebieten im Lärmaktionsplan festgelegt. (Die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes allein zum Schutz ruhiger Gebiete ist auch möglich, wenn sonst keine Lärmprobleme und Lärmauswirkungen vorliegen.) Da in der Lärmaktionsplanung nicht alle Lärmquellen berücksichtigt werden (§ 4 der 34. BImSchV), kann aus der Lärmaktionsplanung nur ein Indiz für ruhige Gebiete ermittelt werden.

Auszug aus dem Artikel 3 der Umgebungslärmrichtlinie (RL2002/49/EG):

l) "ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum" ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der LDEN-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;

m) "ruhiges Gebiet auf dem Land" ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;

Bei der Definition ruhiger Gebiete auf dem Land ist zunächst unerheblich, ob es sich um bebaute oder unbebaute Gebiete handelt. Es kommt lediglich darauf an, dass diese Gebiete keinem Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Die Definition „kein Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm“ ist im Sinne von „kein relevanter Lärm“ zu verstehen. Insofern können unter Umständen auch reine Wohngebiete zu den ruhigen Gebieten zählen. Die Kriterien, anhand derer die ruhigen Gebiete ausgewählt wurden, sind zu benennen und ggf. auch zu begründen.

Als ruhige Gebiete auf dem Land kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem Umgebungslärm (z. B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete. Ruhige Gebiete sind deshalb zunächst in den Bereichen zu suchen, die gemäß § 4 Abs. 4 der 34. BImSchV (Bestandteile der Lärmkartierung) nicht kartiert wurden. Die Auswahl der ruhigen Gebiete auf dem Land kann entweder durch Ortskenntnis und Vorwissen über die herrschende Lärmbelastung (Abwesenheit von relevanten Lärmeinwirkungen) oder durch Berechnung mit einem Lärmmodell erfolgen. Ein Anhaltspunkt für eine Festlegung ruhiger Gebiete ist zumindest dann gegeben, wenn die Pegelwerte den $L_{DEN} = 40 \text{ dB(A)}$ nicht überschreiten (in Ballungsräumen wird ein L_{DEN} von 55 dB(A) angestrebt).

Dabei kommen nicht sämtliche lärmarmen Bereiche in Betracht, sondern nur solche, die von Menschen auch zur Erholung genutzt werden können. Sumpfland z.B. ist kein ruhiges Gebiet im Sinne der Europarichtlinie. Die ruhigen Gebiete sollen dabei den tatsächlichen Bedarf an Erholungsflächen abbilden. Sie dienen dem Gesundheitsschutz und bieten Rückzugsmöglichkeiten. Ruhige Gebiete haben durch den Synergieeffekt auch eine positive Auswirkung auf die Tierwelt.

Diese Untersuchung hat das Ziel eine Arbeitshilfe zur Festlegung von „ruhigen Gebieten“ für die Stadt Selm zu sein.

¹⁾Teilweise aus „LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - Zweite Aktualisierung“ Fassung 09.03.2017 [8] entnommen.

Es empfiehlt sich textliche Festsetzungen (Kriterien) zu ruhigen Gebieten auf höchster landesplanerischer Ebene (Landesentwicklungsplanung) aufzunehmen. Damit wird eine in sich konsistente Planung auf weiteren Ebenen (Regionalplanung) gewährleistet.

Die Festlegungen eines Lärmaktionsplans sowie eines ruhigen Gebietes bzw. ruhiger Gebiete sind somit in die Abwägung aufzunehmen, können aber – da ruhige Gebiete keinem strikt zu beachtenden Verschlechterungsverbot unterfallen – beispielsweise durch Belange des Straßenverkehrs überwunden werden.

Datengrundlagen

Die Grundlagendaten (Straßennetz, Verkehrsbelastungsdaten aus der Straßenverkehrszählung 2015 - SVZ 2015, Geschwindigkeiten, Gebäudebestand, Lärmschutzwände und -wälle usw.) wurden von dem Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (LANUV), Fachbereich 45 mit Stand 2017 zur Verfügung gestellt und mit den Angaben der Stadt Selm abgeglichen.

Zur Ermittlung der lärmarmen Gebiete wurden hier auch Straßen berücksichtigt, sofern Verkehrsbelastungsdaten vorliegen, die aber nicht zur Kartierungspflicht der Lärmaktionsplanung der Stufe 3 zugehörig sind.

Für die Betroffenenanalyse werden gemäß der VBEB die Außenlärmpegel für Immissionsorte rund um alle Gebäude und auch die Rasterlärmkarten in 4,0 m Höhe über Grund berechnet. Aus dem berechneten Pegel werden die betroffenen Bewohner und Wohnungen gemäß der VBEB ermittelt. Die Betroffenenanalyse (Anzahl der betroffenen Einwohner und Wohnungen bzw. Schulen und Krankenhäuser) wird entsprechend den Vorgaben für die Lärmkarten nach den Lärmindizes und Belastungsstufen durchgeführt.

Für die computerunterstützten Berechnungen und Erstellung der Lärmkarten wurde das Software-Programm „Soundplan - Version 8.0“ der Soundplan GmbH, 71522 Backnang verwendet, welches nach ISO 9001-2008 zertifiziert und für die Lärmkartierung anerkannt ist.

Auswahl möglicher „ruhiger Gebiete“ in der Stadt Selm

Für die Stadt Selm wurden durch eine augenscheinliche Betrachtung der Gebietskarte (siehe Hintergrundkarte der Rasterlärmkarte mit Ausweisung der Gebiete mit $L_{DEN} < 40 \text{ dB(A)}$) im Anhang Lageplan Nr. 1.1), des Landschaftsplanes (siehe Hintergrundkarte im Anhang Lageplan Nr. 1.2), des Flächennutzungsplanes sowie durch Kenntnis der Örtlichkeit und in Zusammenarbeit mit der Stadt Selm 5 Bereiche für mögliche „ruhige Gebiete“ vorgeschlagen:

1. Ternsche
2. Ondrup
3. Netteberge
4. Cappenberg
5. Altenbork

Lage der möglichen ruhigen Gebiete innerhalb des Stadtgebietes der Stadt Selm:

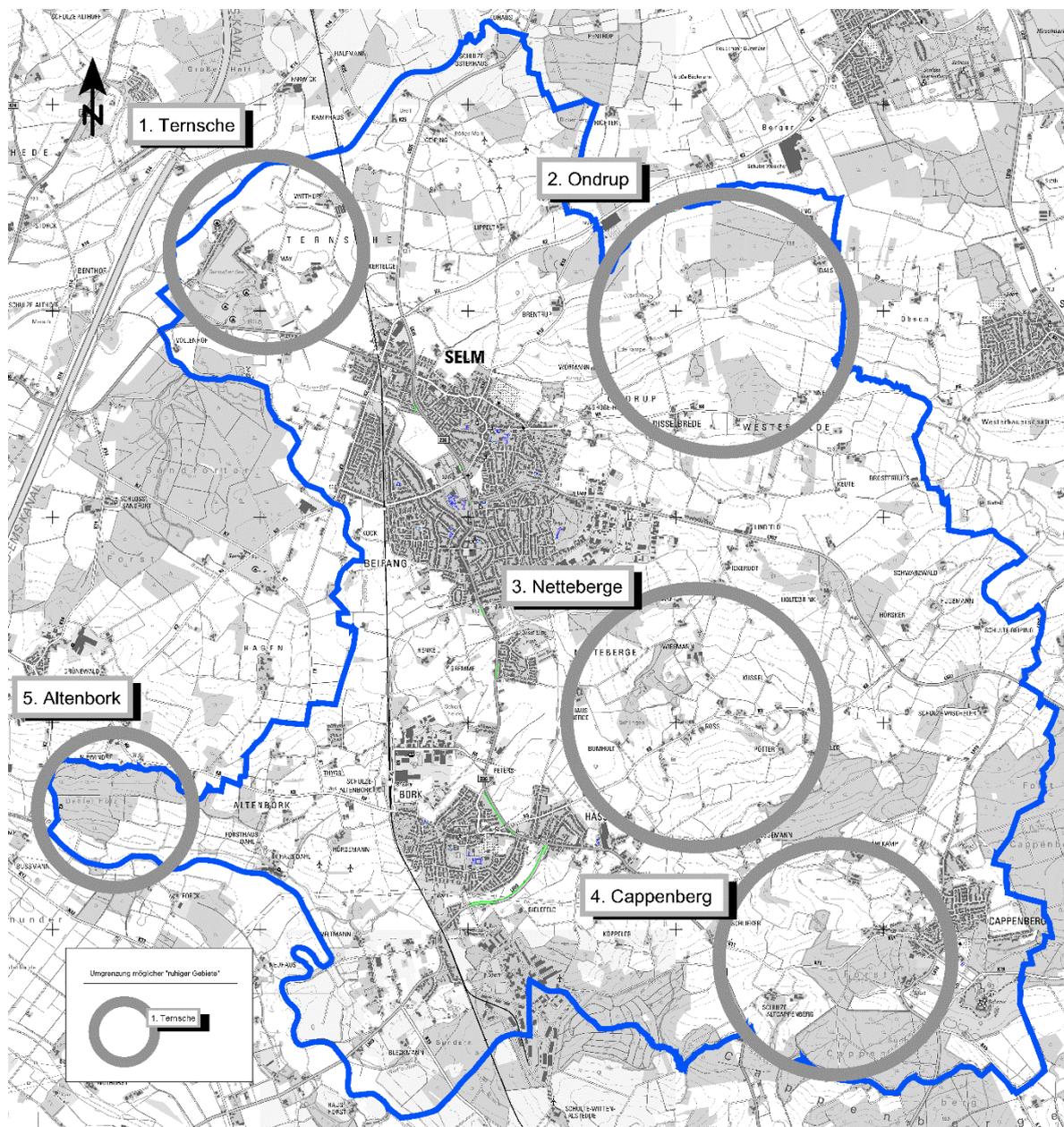


Abbildung 1: Lage möglicher „ruhiger Gebiete“ im Stadtgebiet

Vorschläge „ruhiger Gebiete“ in der Stadt Selm:

1. Ternsche (Bauernschaft)

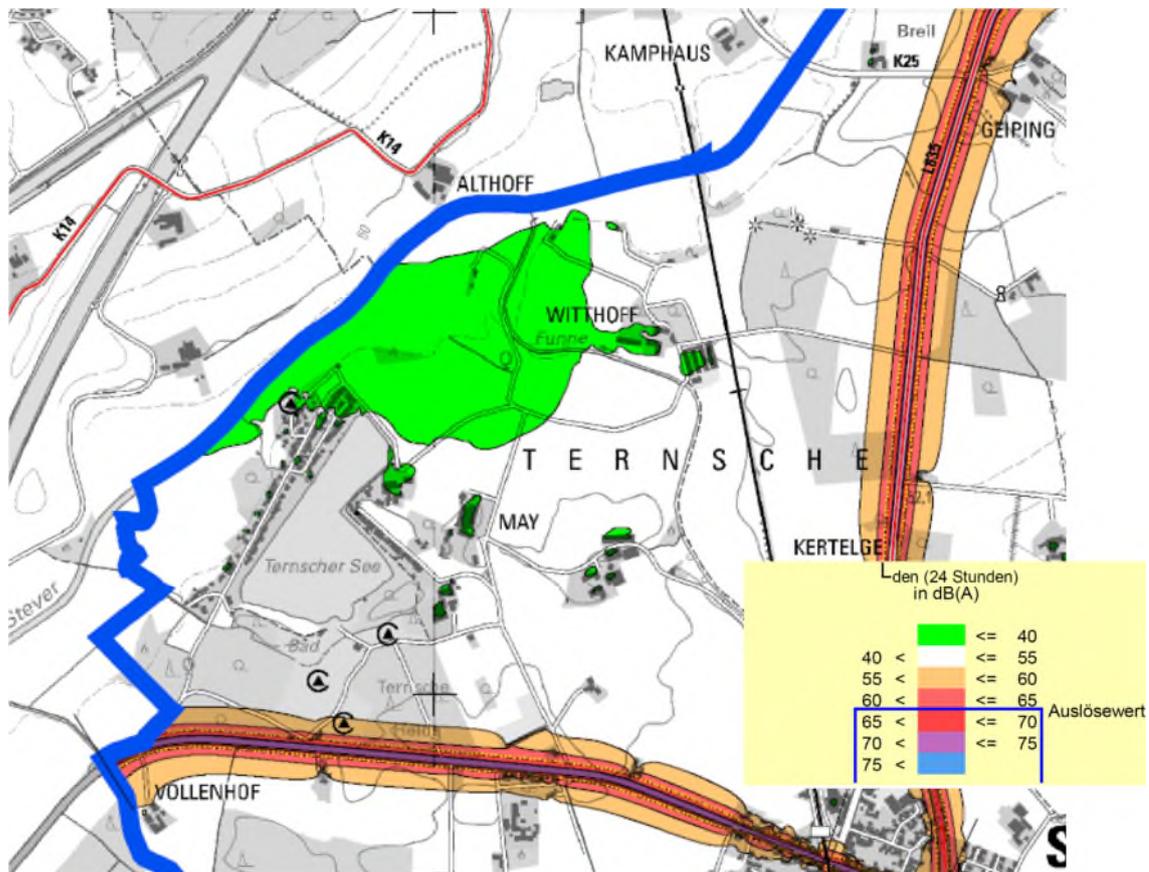


Abbildung 2: Ausschnitt Bereich 1. "Ternsche" mit Darstellung der Verlärmung

Lage: Nordwestlicher Bereich der Stadt Selm, am Stadtrand zu Olfen, nördlich der B 236, westlich der L 835

Beschreibung, Nutzung:

Ternscher See mit Strandbad, Campingplatz und Ferienwohnungen mit vielfältigen Freizeitangeboten für Sport und Spiel u.a.: Baden, Volleyball, Bolzwiesen, Kinderspielplätze und Angelsport

Landschaftsschutzgebiet, geringe Wohnbebauung, Waldflächen zwischen B 236 und Ternscher See, westlich verläuft die Stever (Gewässer) sowie landwirtschaftlich genutzte Flächen

- Entfernung vom Zentrum Selm (Kreisstraße/Botzlarstraße) ca. 5 km
- gute Erreichbarkeit mit Fahrrad und PKW
- öffentliche Verkehrsmittel: Linie 631
- Weitere Umgebung: Stadtrand Olfen, Stever (Gewässer), Dortmund-Ems-Kanal
- Verlärmung (siehe Karte): Verkehrslärm der B236, L835 und Freizeitlärm sowie von der östlich verlaufenden Bahnlinie Dortmund – Gronau

2. Ondrup (Bauernschaft)

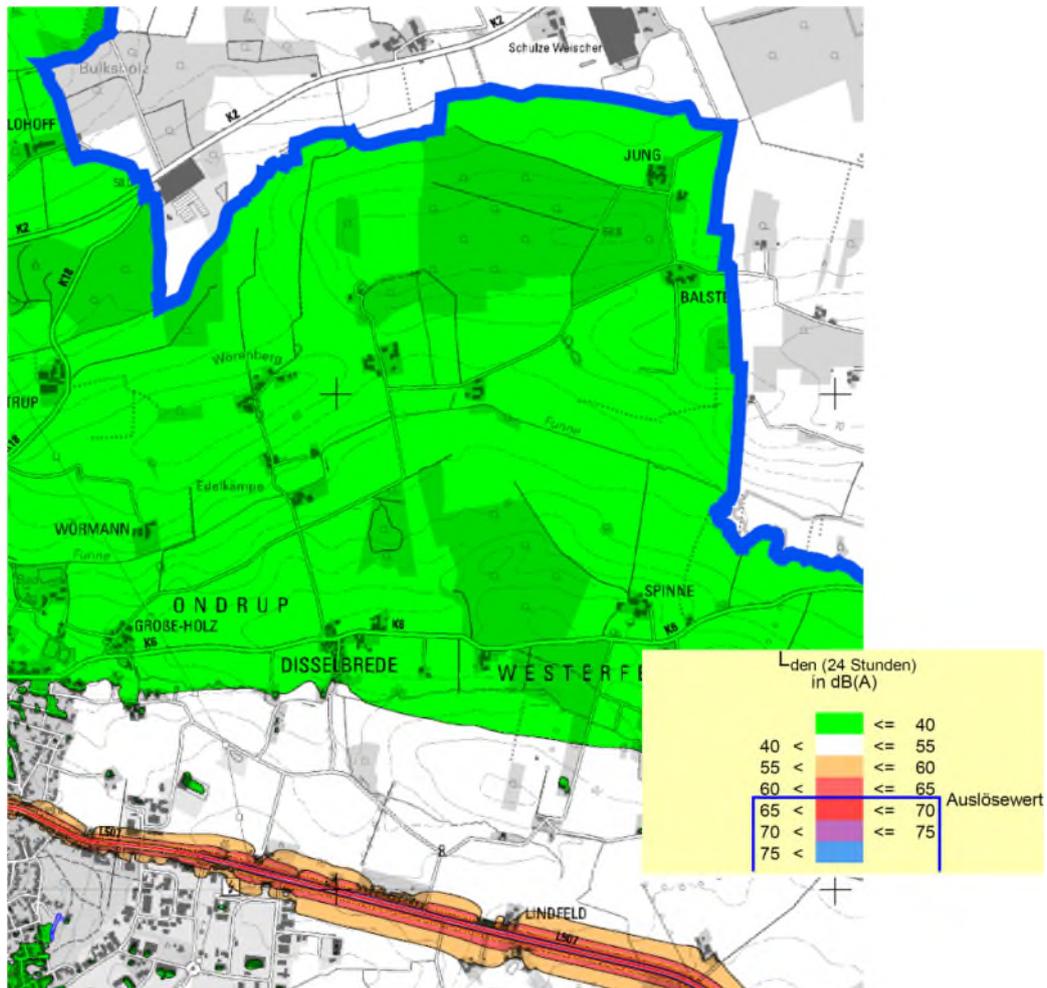


Abbildung 3: Ausschnitt 2. Bereich "Ondrup" mit Darstellung der Verlärmung

Lage: Nordöstlicher Bereich der Stadt Selm, am Stadtrand zu Nordkirchen und Südkirchen, nördlich der L507

Beschreibung, Nutzung:

Landschaftsschutzgebiet, Wildnisentwicklungsgebiet Spinnloh (WG-UN-0001), geringe Wohnbebauung, vorwiegend landwirtschaftliche Flächen, nördlicher Bereich auch Waldflächen, im südlichen Bereich verläuft die Funne (Gewässer)

- Entfernung vom Zentrum Selm (Kreisstraße/Botzlarstraße) ca. 5 km
- gute Erreichbarkeit mit Fahrrad und PKW
- öffentliche Verkehrsmittel: Linie 525 und 632
- Weitere Umgebung: landwirtschaftliche Flächen von Nordkirchen und Südkirchen
- Verlärmung (siehe Karte): Verkehrslärm der L507

3. Netteberge (Bauernschaft)

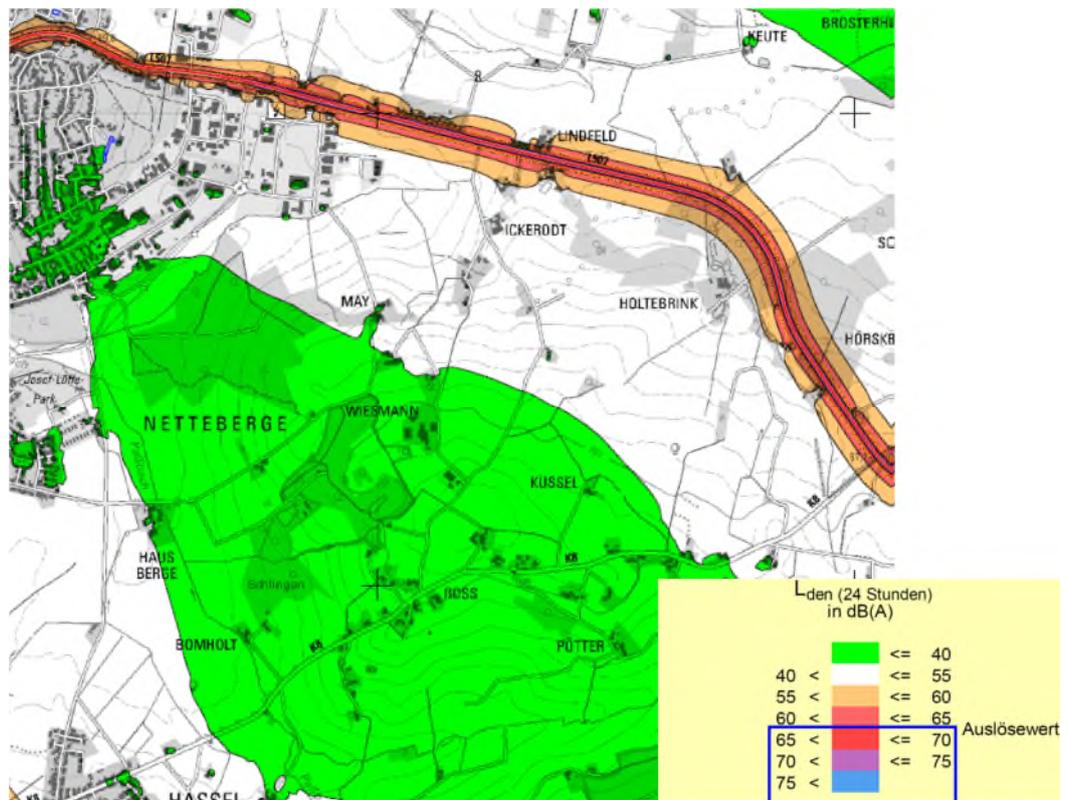


Abbildung 4: Ausschnitt 3. Bereich "Netteberge" mit Darstellung der Verlärmung

Lage: Nordwestlich des Ortsteiles Cappenberg, südöstlich vom Ortsteil Selm, südlich der L507

Beschreibung, Nutzung:

Landschafts- und teilweise Naturschutzgebiet, geringe Wohnbebauung, vorwiegend landwirtschaftliche Flächen, nördlicher Bereich auch Waldflächen, im südlichen Bereich verläuft die Funne (Gewässer)

- Entfernung vom Zentrum Selm (Kreisstraße/Botzlarstraße) ca. 4,5 km
- gute Erreichbarkeit mit Fahrrad und PKW
- öffentliche Verkehrsmittel: Linie 634
- Weitere Umgebung: angrenzende Wohnbebauung des Ortsteiles Selm nordwestlich Netteberge, sonst im Wesentlichen Bereich landwirtschaftliche Flächen mit landwirtschaftlichen Betrieben
- Verlärmung (siehe Karte): Verkehrslärm der L 507

4. Cappenberg / Forst Cappenberg

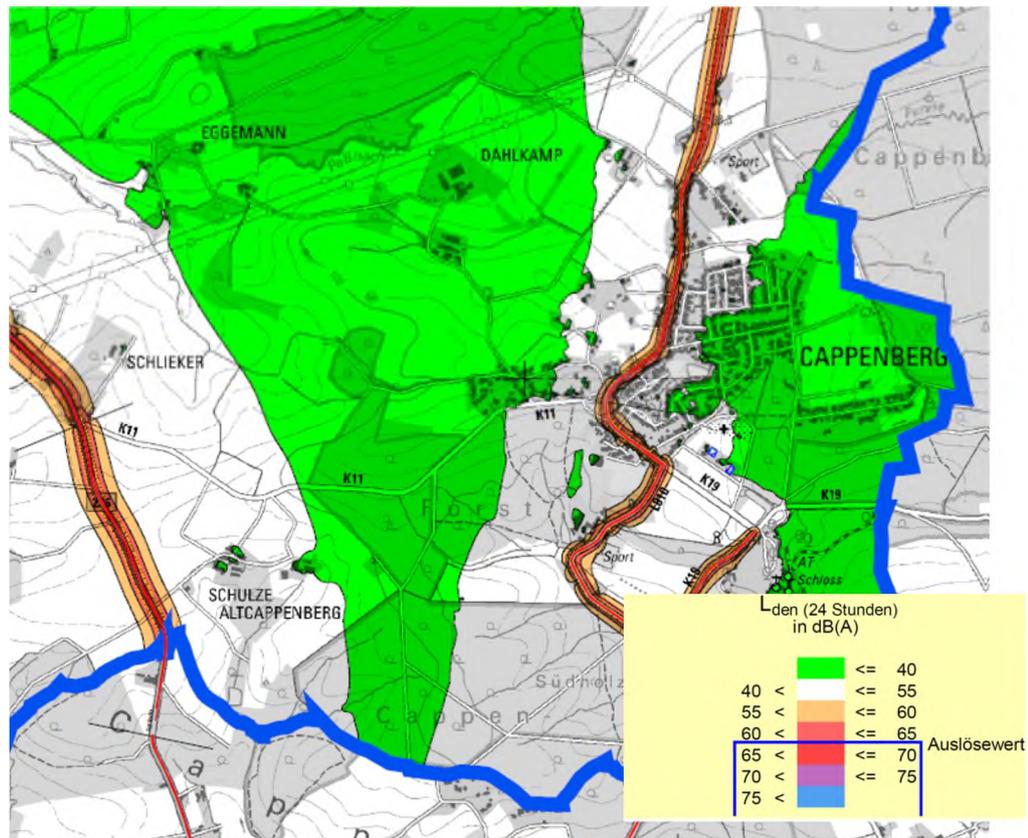


Abbildung 5: Ausschnitt 4. Bereich "Cappenberg" mit Darstellung der Verlärmung

Lage: Westlich und südwestlich des Ortsteiles Cappenberg, östlich der B 236 und westlich der L 810

Beschreibung, Nutzung:

Landschafts- und Naturschutzgebiet, geringe Wohnbebauung, Wald- und landwirtschaftliche Flächen

- Entfernung vom Zentrum Selm (Kreisstraße/Botzlarstraße) ca. 7 km
- Gute Erreichbarkeit mit Fahrrad und PKW
- Öffentliche Verkehrsmittel: Linie 530, 634, R19 (Borker Straße) oder 530, 550 (Lünener Straße / Borker Straße)
- Weitere Umgebung: Schloss Cappenberg, das südlich gelegene Naherholungsgebiet „Cappenberger See“ von Altlünen, sowie Wald- und landwirtschaftliche Flächen im Umfeld von Cappenberg
- Verlärmung (siehe Karte): Verkehrslärm der B 236 und L 810

5. Altenbork

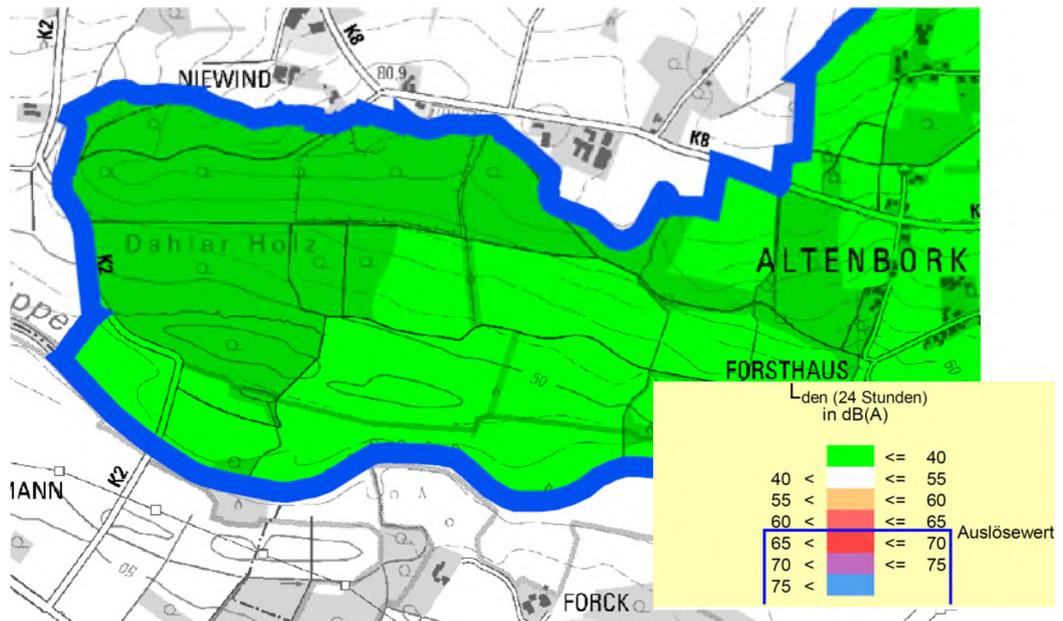


Abbildung 6: Ausschnitt 5. Bereich "Altenbork" mit Darstellung der Verlärmung

Lage: Westlich des Ortsteiles Bork, nördlich der Lippe

Beschreibung, Nutzung:

Landschafts- und teilweise Naturschutzgebiet, geringe Wohnbebauung, Wald- und landwirtschaftliche Flächen

- Entfernung vom Zentrum Selm (Kreisstraße/Botzlarstraße) ca. 5 km
- Gute Erreichbarkeit mit Fahrrad und PKW
- Öffentliche Verkehrsmittel: Linie 633 (Im Dahler Feld)
- Weitere Umgebung: Wald- und landwirtschaftliche Flächen, und das südwestlich angrenzende Naturschutzgebiet „Alstedder Mark“ von Lünen
- Verlärmung (siehe Karte): Verkehrslärm der nördlich gelegenen K 8

Vorgehensweise zur Bewertung der vorgeschlagenen „ruhigen Gebiete“

Zur Abwägung der möglichen „ruhigen Gebiete“ wurden 6 Kriterien gewählt:

- Erreichbarkeit – zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV, PKW
- Aufenthaltsqualität – z.B. befestigte Wege, Sitzmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten, Gastronomie
- Verlärmung Freizeit – z.B. Sport
- Verlärmung Verkehr – Straße, Schiene
- ungestörter Bereich – z.B. Natur- oder Landschaftsschutzgebiete
- Nähe zur Stadtgrenze – Einflüsse durch Nachbargemeinden möglich - Abstimmung erforderlich
(nah = ungünstig / fern = günstig)

und zur Bewertung in einer Matrix zusammengestellt.

Die Gewichtung der Bewertung erfolgt für die verschiedenen Kriterien durch [++ / + / o / - / --] :

Bewertung	von [++]	bis [--]
Erreichbarkeit	sehr gut	sehr schlecht
Aufenthaltsqualität	sehr gut	nichts vorhanden
Verlärmung	sehr gering	sehr hoch
Beeinträchtigung ungestörter Bereich	sehr gering	sehr hoch
Nähe zur Stadtgrenze	fern	nah

Tabelle 1: Gewichtung der Bewertung

Bewertung der möglichen "ruhigen Gebiete"

	1. Ternsche	2. Ondrup	3. Netteberge	4. Cappenberg	5. Altenbork
Erreichbarkeit	+	++	++	+	+
Aufenthaltsqualität	++	+	+	+	o
Verlärmung Freizeit	--	+	+	+	++
Verlärmung Verkehr	-	+	+	+	++
Beinträchtigung ungestörter Bereich	+	-	-	-	-
Nähe zur Stadtgebietsgrenze	-	-	++	-	--
Summe der "+ / -" Zeichen	0	3	6	2	2

Tabelle 2: Bewertung der möglichen „ruhigen Gebiete“

Die Bilanz ergibt sich aus der Summe der Pluszeichen und Minuszeichen. Das bevorzugte „ruhige Gebiet“ ist jenes mit der größten Summe.

Fazit

Als Ergebnis der Bewertung ist festzustellen, dass der Bereich „Netteberge“ in der Bewertung die meisten Pluspunkte erhalten hat.

Die Vorzüge des Bereiches Netteberge liegen in der zentralen Lage im Stadtgebiet Selm sowie der guten Erreichbarkeit durch die umgebenden Straßen. Einflüsse durch Planungen wie gewerbliche Einrichtungen o.ä. aus den angrenzenden Nachbargemeinden kann durch die Lage im Stadtgebiet ausgeschlossen werden. Die Verlärmung durch Verkehrslärm (ausschließlich Straßen, keine Schiene) liegt in einem Großteil des Bereiches unter 40 dB(A). Freizeitlärm der durch Einrichtungen von Sportanlagen entstehen könnte, sind nicht vorhanden. Die vielfach vorhandenen befestigten Straßen und Wege verlaufen durch Wälder sowie zwischen Äckern und Wiesen.

Von der Verwaltung der Stadt Selm wurden unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, z.B. Aussparung von landwirtschaftlichen Betrieben mit Expansionsabsichten, Flächen ausgemacht die für ein konkretes „ruhiges Gebiete“ ausgewiesen werden können. Die Flächen sind in dem Lageplan Anlage 1.2 im Bereich Netteberge schraffiert dargestellt.

Bürgerbeteiligung

Wie auch schon im Lärmaktionsplan 2013 wird der Bürgerbeteiligung auch bei der Fortschreibung der Planung eine große Bedeutung zugewiesen. Die Bürger wurden aufgefordert zu der Ausweisung der ruhigen Gebiete ihre Meinung zu äußern. Eingeladen zur Beteiligung waren darüber hinaus auch Unternehmen, Vereine, Verbände, Initiativen oder sonstige Institutionen.

Die Verwaltung hat eigens für die Bürgerbeteiligung eine Online-Plattform angegliedert an die Homepage der Stadt Selm im Internet geschaffen, auf der die aktuellen Planunterlagen zur Lärmaktionsplanung einsehbar waren sowie Beiträge online geschrieben und abgegeben werden konnten. In der aktiven Dialogphase (Zeitraum 07. März - 10. April 2019) wurden 9 Beiträge online, 1 Beitrag direkt in der Verwaltung sowie 2 Stellungnahmen von TÖB abgegeben.

Im weiteren Verlauf der Bearbeitung wurden die Beiträge zusammengefasst und ausgewertet. Teil der Prüfung war ein Abgleich mit den Lärmkarten der Stadt, ob die Beiträge innerhalb des Geltungsbereiches liegen und wie sie aus fachlicher Perspektive einzuschätzen sind. Beiträge, die Lärmprobleme anzeigen, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht behandelt werden können, werden an die zuständigen Stellen weitergegeben.

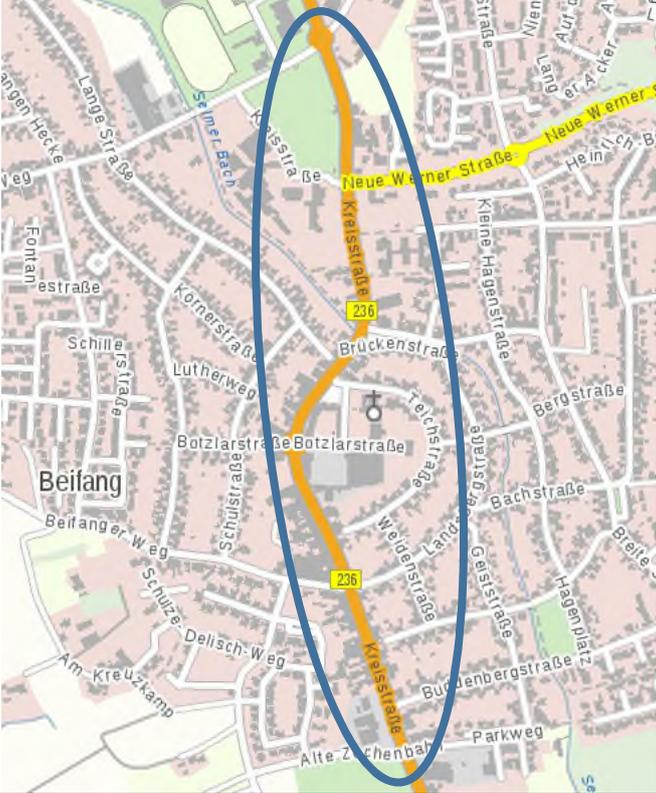
Die Fortschreibung des LAP dient maßgeblich der ergänzenden Festsetzung ruhiger Gebiete. Hierzu wurde lediglich eine Stellungnahme eingereicht:

Ruhige Gebiete	
Thema	Text
Ergänzung weiterer Gebiete	Der Kreis Unna regt aus Sicht des Gesundheitsschutzes an, die gefundenen ruhigen Gebiete durch den Beschluss des Planes festzulegen. Eine Einschränkung auf lediglich eines der Gebiete wird nicht für erstrebenswert erachtet. Weiterhin wird der Hinweis gegeben, dass eine Benennung von Schallschutzmaßnahmen auch an Straßen möglich ist, die nicht in der Baulast der Gemeinde liegen.
Stellungnahme durch Stadt und Gutachter	Im Rahmen der Bearbeitung der Aktualisierung des Lärmaktionsplanes wurden verschiedene ruhige Gebiete in Selm identifiziert. Aufgrund eines abgestimmten Kriterienkataloges wurde eine Rangfolge festgelegt. Zurzeit wird bis auf weiteres nur das Gebiet mit der höchsten Punktwertung als ruhiges Gebiet festgelegt. Die Festlegung weiterer Gebiete ist für die Zukunft nicht ausgeschlossen. Die weiteren Hinweise werden von der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

Eine Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg umfasste verschiedene Hinweise über die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Umsetzung einzelner Maßnahmen des Lärmaktionsplanes:

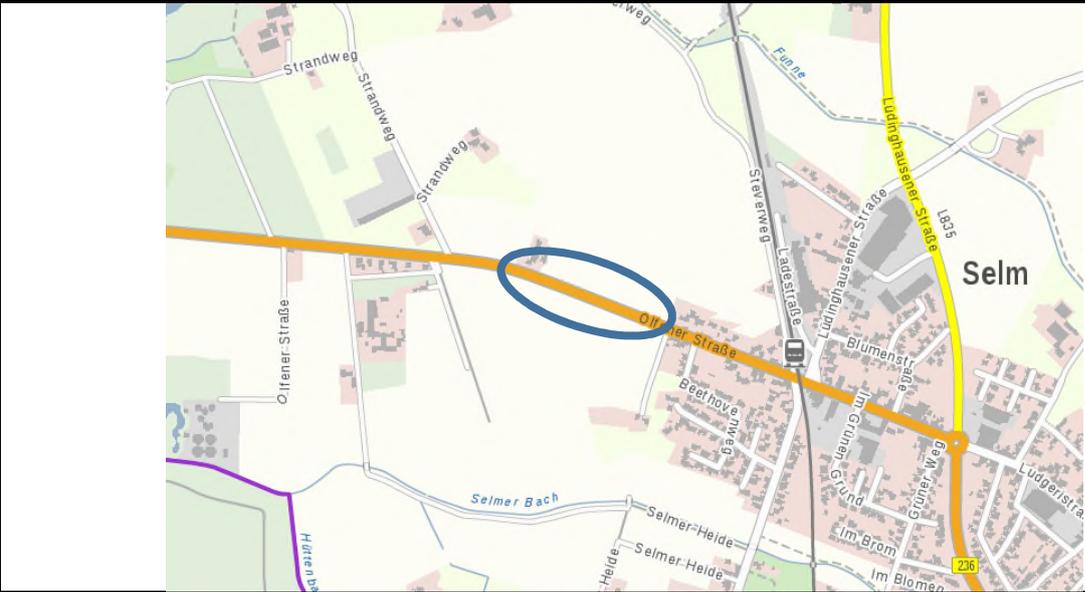
Weitere Hinweise	
Thema	Text
Sicherheit Radverkehr	Der Sicherheit von Radfahrern an Kreisverkehrsplätzen ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Die Anlage von Kreisverkehrsplätzen zur Beruhigung und Verstetigung des Verkehrsflusses für Kfz steht einem Sicherheitsdefizit für Radfahrer gegenüber.
Maßnahmen an Bundesstraßen	Grundsätzlich ist bei vorgesehenen Maßnahmen das Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger herzustellen.
Geschwindigkeitsüberwachung	Stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen sind im Rahmen der Unfallkommission einvernehmlich zu beschließen.
Stellungnahme durch Stadt und Gutachter	Die Hinweise werden von der Verwaltung zur Kenntnis genommen.

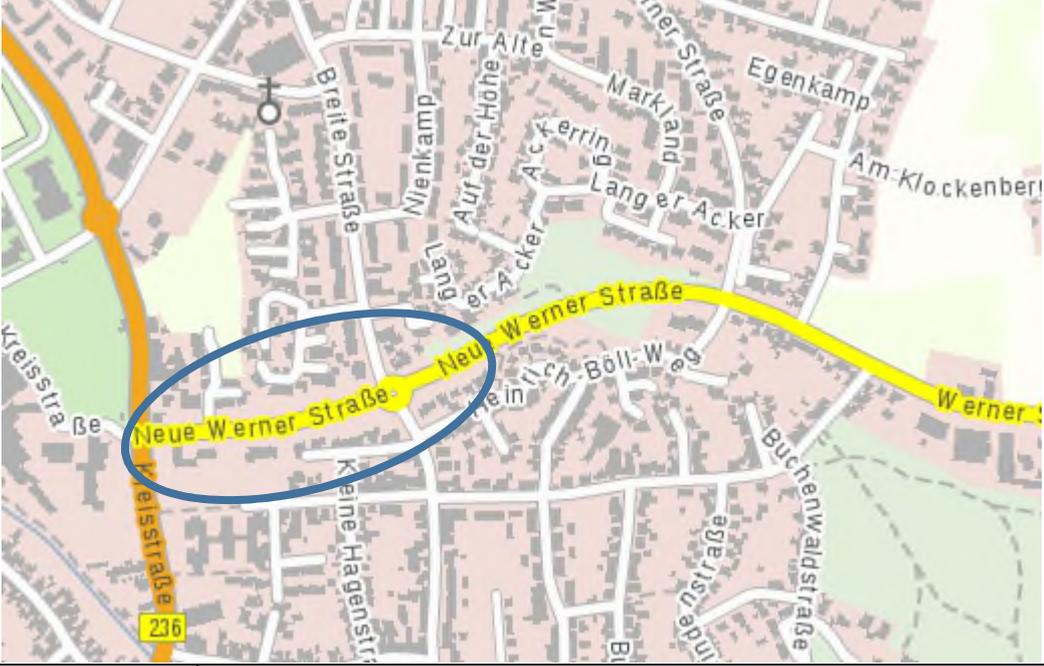
Weitere Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern betrafen verschiedene Problemstellungen innerhalb der Stadt. Sofern sie einen konkreten räumlichen Bezug haben werden diesen nachfolgend aufgeführt und gewürdigt.

Kreisstraße in Selm	
	
Thema	Text
Sperrung für LKW	Die Kreisstraße sollte für LKW gesperrt werden, damit es dort ruhiger wird. Die LKW können über die neue Umgehungsstraße geführt werden.
Tempo 30	Auf der Kreisstraße sollte im Bereich der Innenstadt (jetzige Aral bis Hallenbad) Tempo 30 ausgewiesen werden
Stellungnahme durch Stadt und Gutachter	<p>Ein Fahrverbot für LKW an Bundesstraßen ist kaum zu begründen, da die Verbindungsfunktion dieser Straßen ein Hauptaugenmerk darstellt. Eine teilweise Umleitung von LKW über die K 44n und L 507 zur Entlastung des Einkaufsbereichs im Selmer Zentrum würde zudem zu Leistungsfähigkeitsproblemen des Knotenpunktes der L 507 mit der B236 führen und die Anwohner der L 507 zusätzlich belasten. Zudem müsste der Lieferverkehr auf der B 236 sowieso bestehen bleiben.</p> <p>Verkehrslenkende Maßnahmen durch Beschilderung und LKW Routenplaner sind jedoch möglich.</p> <p>Eine Reduzierung der Geschwindigkeit von Tempo 50 auf 30 ist nicht möglich. Die grundsätzliche Geschwindigkeit auf Bundesstraßen innerorts liegt bei 50 km/h, eine Unterschreitung ist nur bei besonders empfindlichen Nutzungen wie Kindergärten und Schulen möglich.</p>

Kreisstraße zwischen Selm und Bork	
	
Thema	Text
Bau einer Lärm-schutzwand	Entlang der Kreisstraße soll in Höhe der Haus Berge Straße eine Lärm-schutzwand errichtet werden.
Durchgangsverkehr und parkende Autos verursachen Lärm	In der Ortsdurchfahrt Bork verursachen das An- und Abfahren von parkenden Autos sowie Geschwindigkeitsüberschreitungen Lärm
Stellungnahme durch Stadt und Gutachter	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, jedoch nicht als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die benannten Regionen sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens, da hier keine Betroffenheit im Sinne der Lärmaktionsplanung vorliegt.

Münsterlandstraße	
Thema	Text
Verkehrslärm-min- derung auf der Münsterlandstraße	Die Anwohner der Münsterlandstraße gegenüber der neuen Wohnsiedlung „Wohnen am Auenpark“ sowie die Anwohner im Bereich Seiland fordern den Bau einer Lärmschutzwand sowie die strengere Kontrolle des Tempolimits sowie ein Verbot für Motorräder am Wochenende.
Stellungnahme durch Stadt und Gutachter	<p>Die Stadt Selm ist in intensiven Gesprächen mit dem Baulastträger Straßen.NRW insbesondere in Bezug auf die</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausweisung des Streckenabschnittes als Innerortsstraße und die damit verbundene - dauerhafte Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 50 km/h und die - Sanierung der Fahrbahnoberfläche mit einem lärmarmen Belag. <p>Die Errichtung einer Lärmschutzwand wäre wünschenswert. Es besteht jedoch kein Anspruch auf die Umsetzung einer solchen Maßnahme gegenüber dem Baulastträger.</p> <p>Eine regelmäßige oder stationäre Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird gefordert.</p> <p>Aktuell ist durch den intensiven Baustellenverkehr lärmtechnisch eine besonders ungünstige Situation vorhanden, die sich mittelfristig jedoch wieder verbessern wird.</p>

Olfener Straße	
	
Thema	Text
Lärmschutz Flüsterasphalt	Im Bereich des Ortseingangs wird eine frühzeitige Reduzierung auf 50 km/h verbunden mit einer Einengung oder Verkehrsinsel gefordert.
Stellungnahme durch Stadt und Gutachter	Die Stadt prüft aktuell mögliche bauliche Maßnahmen in diesem Bereich. Die Errichtung einer Mittelinsel zur Betonung des Ortseingangs soll umgesetzt werden. Die tatsächliche Geschwindigkeit der Kfz soll überprüft werden.

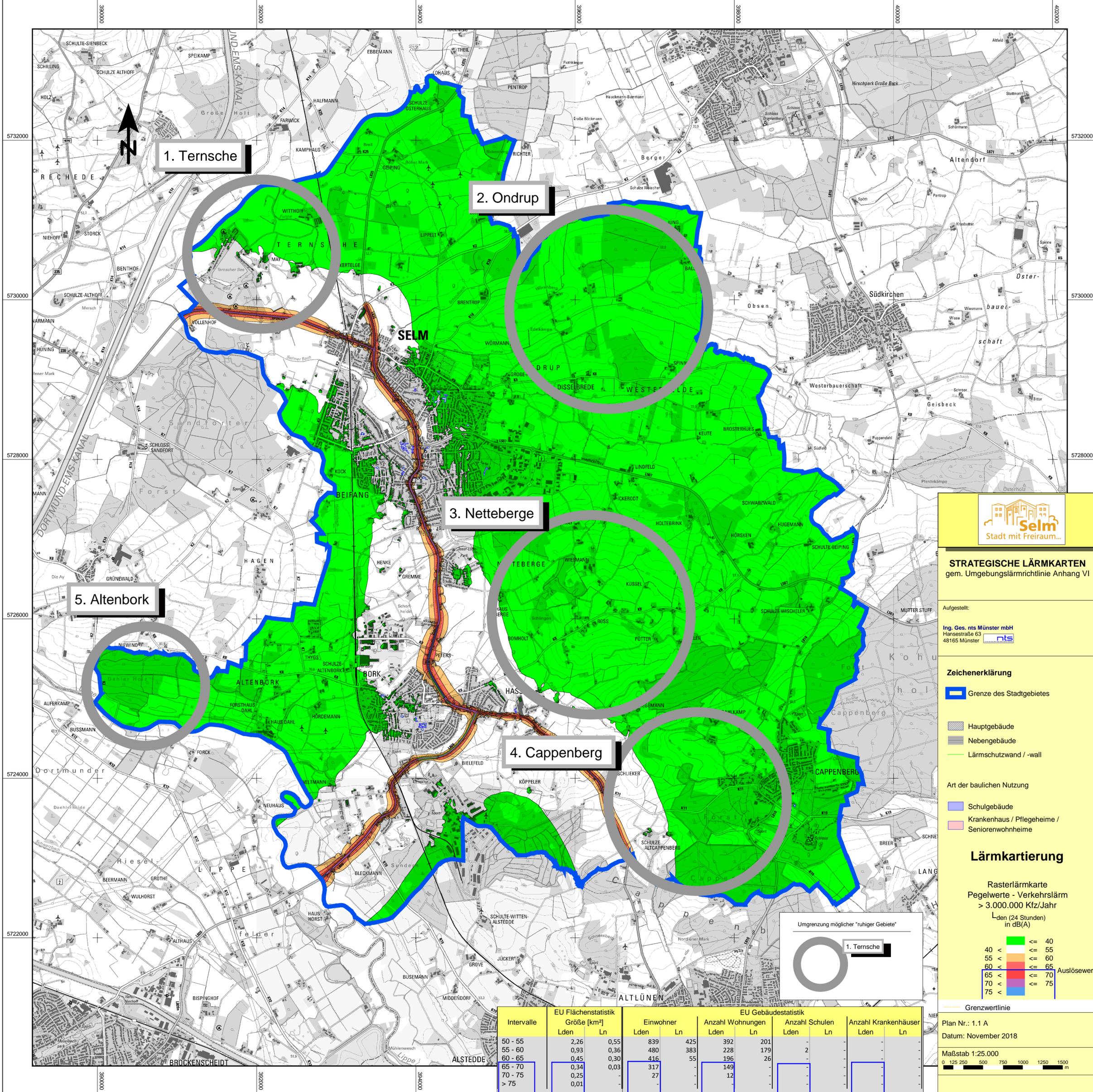
Neue Werner Straße	
	
Thema	Text
L 507 Lärmschutzmaßnahmen	<p>Die Neue Werner Straße zwischen Kreisverkehr und Ampelanlage ist trotz Flüsterasphalt seit Jahren immer lauter geworden. Gerade durch Lkw und Traktoren ist es sehr laut geworden.</p> <p>Es werden aktive lärmschutzmaßnahmen gefordert. Vielleicht könne ja den betroffenen Anwohnern auch die Möglichkeit zur Selbsthilfe geboten werden. Einige Anwohner möchten Lärmschutzwände in Eigenleistung errichten und benötigen hierfür eine Genehmigung.</p>
Stellungnahme durch Stadt und Gutachter	<p>Die Stadt Selm nimmt die Stellungnahmen der Bevölkerung zur Kenntnis. Das Verkehrsaufkommen auf der Werner Straße liegt jedoch unterhalb des Grenzwertes zur Lärmaktionsplanung, so dass die genannten Forderungen nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind.</p> <p>Die Anwohner können jedoch Gespräche mit der Stadt suchen, um die Genehmigungsfähigkeit möglicher privater Lärmschutzwände zu prüfen.</p>

Langer Acker	
	
Thema	Text
Verkehrsbelastung	Die Straße Langer Acker wird aufgrund der Baumaßnahme und damit verbundenen Sperrung der Straße In der Geist als Umleitung genutzt.
Stellungnahme durch Stadt und Gutachter	Die Stadt Selm nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Da es sich um eine temporäre Belastung handelt ist sie nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Fahrverhalten	
Thema	Text
Schalldämpfer	Von manipulierten Schalldämpfern von Motorrädern gehen erhebliche Lärmbelästigungen aus.
Hochtouriges Fahren	Hochtouriges Fahren und starkes Beschleunigen für zu erheblichen Lärmbelastungen.
Stellungnahme durch Stadt und Gutachter	Die Stadt Selm nimmt die Hinweise zur Kenntnis. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung können hier leider keine Maßnahmen umgesetzt werden. Die Verwaltung wird die Polizei um verstärkte Kontrollen bitten.

Literatur und Quellen

- [1.] BImSchG – Bundesimmissionsschutzgesetz, Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umweltwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge
- [2.] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV)
- [3.] Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach §5 Abs.1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV); 22. Mai 2006
- [4.] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- [5.] Homepages der Bundes- u. Landesministerien
- [6.] Homepage des Eisenbahn-Bundesamt (EBA)
- [7.] Homepage des Kreises Unna
- [8.] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - Zweite Aktualisierung“ Fassung 09.03.2017
- [9.] H. Wurster, D. Kupfer, B. Reuße (2016): Rechtsgutachten zur Festsetzung und zu den Rechtswirkungen ruhiger Gebiete nach der Umgebungslärmrichtlinie, vorgelegt für das Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Freiburg



STRATEGISCHE LÄRMKARTEN
gem. Umgebungslärmrichtlinie Anhang VI

Aufgestellt:
Ing. Ges. nts Münster mbH
Hansestraße 63
48165 Münster

Zeichenerklärung

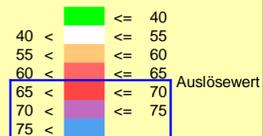
- Grenze des Stadtgebietes
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Lärmschutzwand / -wall

Art der baulichen Nutzung

- Schulgebäude
- Krankenhaus / Pflegeheime / Seniorenwohnheime

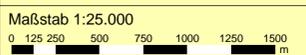
Lärmkartierung

Rasterlärmkarte
Pegelwerte - Verkehrslärm
> 3.000.000 Kfz/Jahr
L_{den} (24 Stunden)
in dB(A)

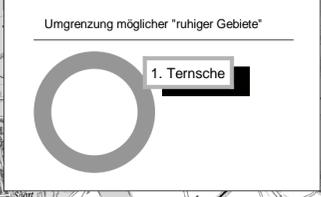


Grenzwertlinie

Plan Nr.: 1.1 A
Datum: November 2018

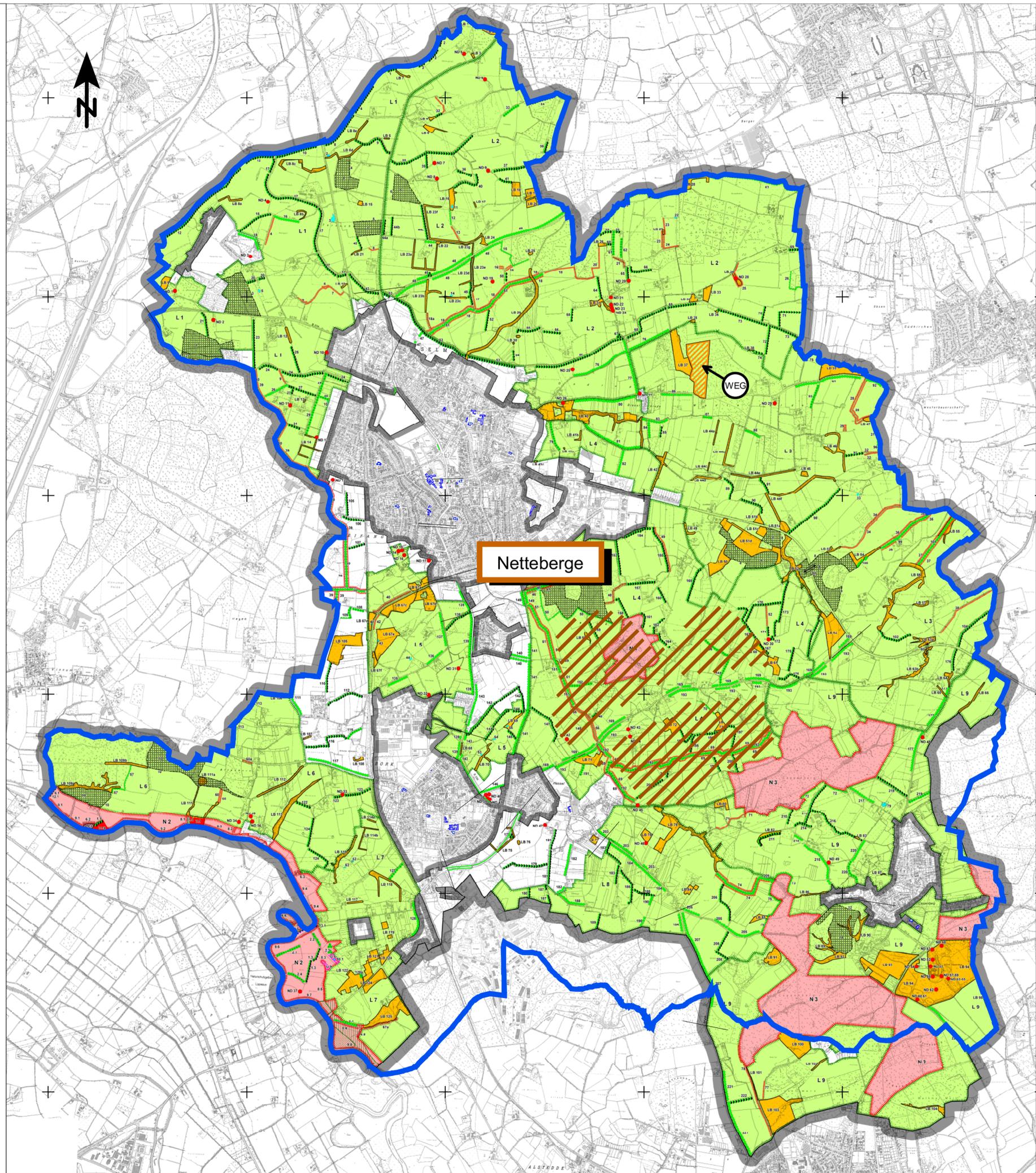


Intervalle	EU Flächenstatistik		EU Gebäudestatistik							
	Größe [km²]		Einwohner		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
50 - 55	2,26	0,55	839	425	392	201	-	-	-	-
55 - 60	0,93	0,36	480	383	228	179	2	-	-	-
60 - 65	0,45	0,30	416	55	196	26	-	-	-	-
65 - 70	0,34	0,03	317	-	149	-	-	-	-	-
70 - 75	0,25	-	27	-	12	-	-	-	-	-
> 75	0,01	-	-	-	-	-	-	-	-	-



390000 392000 394000 396000 398000 400000

5732000 5730000 5728000 5726000 5724000 5722000



Netteberge

WEG



STRATEGISCHE LÄRMKARTEN
gem. Umgebungsärmrichtlinie Anhang VI

Aufgestellt:
Ing. Ges. nts Münster mbH
Hansestraße 63
48165 Münster

Zeichenerklärung

- Grenze des Stadtgebietes
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Lärmschutzwand / -wall

Art der baulichen Nutzungen

- Schulgebäude
- Krankenhaus / Pflegeheime / Seniorenwohnheime

Legende Landschaftspläne 1-8 Kreis Unna
- Festsetzungskarte -

ZEICHENERKLÄRUNG
Besonders geschützte Teile von Natur und Landschaft gemäß §§ 19 - 23 Landschaftsgesetz NW (LGNW)

- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet

Sonstige Gebiete
 Wildnisentwicklungsgebiet (WEG-Sprinkoh, WG-UW-0001)

"ruhige Gebiete"

Flächen zur Entwicklung ruhiger Gebiete im Bereich Netteberge ca. 260 ha

Plan Nr.: 1.2 A

Datum: November 2018

Maßstab 1:25.000
0 125 250 500 750 1000 1250 1500 m

390000 392000 394000 396000 398000 400000