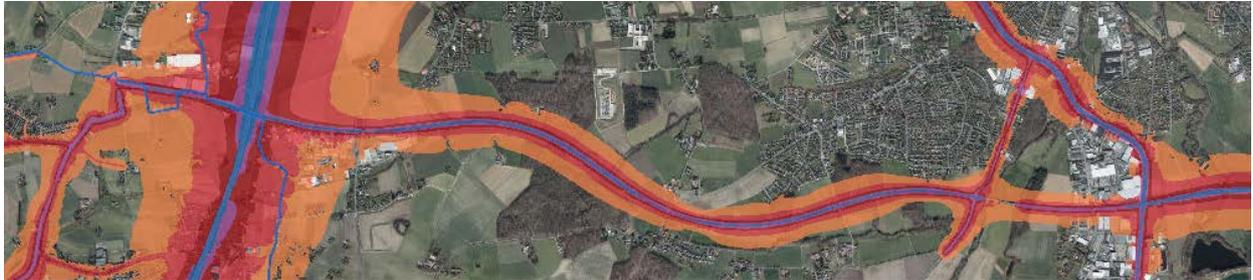


## Lärmaktionsplanung 2. Stufe L 712n Ostwestfalenstraße

### Teilaktionsplan Bad Salzuflen-2013-4

4a



#### Zugehörige Daten

##### L 712n – Abschnitt Stadtgrenze Herford bis zur B 239

Verkehrsstärke: ca. 4,5 Mio. Kfz/Jahr  
entspricht ca. 12.300 Kfz/24h  
Lärmquelle: Straßenverkehr  
Ortslage: außerhalb geschlossener Bebauung

4b



#### Zugehörige Daten

##### L 712n – Abschnitt B 239 bis zur Stadtgrenze Lemgo

Verkehrsstärke: ca. 7,4 Mio. Kfz/Jahr  
entspricht ca. 20.200 Kfz/24h  
Lärmquelle: Straßenverkehr  
Ortslage: außerhalb geschlossener Bebauung

#### Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeit wurde durch mehrere Presseartikel in einschlägigen Tageszeitungen auf das Thema aufmerksam gemacht. Eine Informationsvorlage über die Umgebungslärmrichtlinie allgemein sowie über die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde im Ausschuss für Klima und Umwelt öffentlich behandelt.

Die Lärmkarten sowie die dazugehörigen Tabellen wurden in der Zeit vom 21.01.2013 bis zum 18.02.2013 im Rathaus der Stadt Bad Salzuflen zur Einsichtnahme ausgelegt. Dort konnten die Bürgerinnen und Bürger ihre Anregungen zu Protokoll geben. Außerdem konnte per Email und per Post Stellung genommen werden.

In dieser 2. Stufe der Lärmaktionsplanung sind zusammengefasst folgende Anregungen der Bürgerinnen und Bürger für den Bereich der B 712n Ostwestfalenstraße eingegangen:

- Lärmschutz entlang der Ostwestfalenstraße im Bereich der Wohngebäude
- Wünschenswert wäre es, einen Anschluss an die Ostwestfalenstraße schon in Ehrsen zu errichten, um den Ortsteil Retzen-Grastrup zu entlasten.

### **Bewertung, Probleme, verbesserungswürdige Situationen**

Es handelt sich hier um eine Ortslage außerhalb geschlossener Bebauung. Entlang der L 712n Ostwestfalenstraße liegen keine Wohngebäude im Bereich der Auslösewerte  $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} = 60 \text{ dB (A)}$ , sodass entlang dieser Straße keine Personen betroffen sind. Die Lärmproblematik wird in diesem Bereich als nachrangig eingestuft.

### **Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen**

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: \_\_\_\_\_

Erläuterungen:

Die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger sind an den Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW weitergeleitet worden. Im Antwortschreiben vom 23.09.2013 erklärt dieser, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen und Anregungen zur Kenntnis genommen werden, dass jedoch dafür kein Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger vorausgesetzt werden kann.

### **Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung und ggf. zum Schutz ruhiger Gebiete**

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: \_\_\_\_\_

Erläuterungen:

In der Stufe 2 der Lärmaktionsplanung werden aufgrund der geringen Betroffenheit keine konkreten Maßnahmen zur Lärminderung geplant. Es wird aber auf die evtl. bestehende Fördermöglichkeit für passiven Lärmschutz durch den Straßenbaulastträger hingewiesen.

### **Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung (Qualitätssicherung)**

2018 werden die Lärmkarten überprüft und ggf. überarbeitet.

**- Ende Aktionsplan Bad Salzuflen-2013-4 -**

**Lärmaktionsplanung 2. Stufe  
L751  
Oerlinghauser Straße**

**Teilaktionsplan Bad Salzuflen-2013-5**



**Zugehörige Daten**

**L 751 – Abschnitt Wülferstraße bis zur B 239**

Verkehrsstärke:	ca. 3,2 Mio. Kfz/Jahr entspricht ca. 8.800 Kfz/24h
Lärmquelle:	Straßenverkehr
Ortslage:	außerhalb und innerhalb geschlossener Bebauung

**Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Die Öffentlichkeit wurde durch mehrere Presseartikel in einschlägigen Tageszeitungen auf das Thema aufmerksam gemacht. Eine Informationsvorlage über die Umgebungslärmrichtlinie allgemein sowie über die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde im Ausschuss für Klima und Umwelt behandelt.

Die Lärmkarten sowie die dazugehörigen Tabellen wurden in der Zeit vom 21.01.2013 bis zum 18.02.2013 im Rathaus der Stadt Bad Salzuflen zur Einsichtnahme ausgelegt. Dort konnten die Bürgerinnen und Bürger ihre Anregungen zu Protokoll geben. Außerdem konnte per Email und per Post Stellung genommen werden.

In dieser 2. Stufe der Lärmaktionsplanung sind zusammengefasst folgende Anregungen der Bürgerinnen und Bürger für den Bereich der L 751 Oerlinghauser Straße eingegangen:

- Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags

- Schnellstmöglicher Ausbau/Neubau der B 239 Richtung Lage mit einer leistungsfähigen Verknüpfung zur L 712n
- Verkehrsbeschränkungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (und Abgasen), z.B. Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und Sperrung für LKW-Durchgangsverkehr
- Beseitigung des Kreisverkehrs und Wiederherstellung der Kreuzung L751 / L712n in ihrem der Planung zugrundeliegenden Zustand (Vorfahrtsregelung für die L 712n)
- Verkehrslenkungen zur Reduzierung der Verkehrsmenge

### **Bewertung, Probleme verbesserungswürdige Situationen**

Es handelt sich in diesem betroffenen Bereich um eine Ortslage außerhalb und innerhalb geschlossener Bebauung. Für einen Teilbereich gibt es einen Bebauungsplan, der jedoch keine Festsetzungen in Bezug auf Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Lärmeinwirkungen enthält. Entlang der L 751 Oerlinghauser Straße liegen in diesem Streckenabschnitt mehrere Gewerbebetriebe sowie sechs bzw. elf Wohngebäude innerhalb der Bereiche, in denen die Auslösewerte  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  erreicht bzw. überschritten werden, aber kein Gebäude wird vollständig von den Auslösewerten umschlossen. Es sind in allen Fällen nur die straßenseitigen Gebäudeteile betroffen, und auch hier bei den meisten betroffenen Wohngebäuden nur punktuell. Es kann also insgesamt von einer geringen Betroffenheit ausgegangen werden, sodass dieser Abschnitt hinsichtlich der Lärmproblematik als nachrangig eingestuft wird.

### **Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen**

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: \_\_\_\_\_

### **Erläuterungen:**

Die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger sind an den Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW weitergeleitet worden. Im Antwortschreiben vom 23.09.2013 erklärt dieser, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen und Anregungen zur Kenntnis genommen werden, dass jedoch dafür kein Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger vorausgesetzt werden kann. Es wird darauf verwiesen, dass Bundesfern- und Landesstraßen infolge ihrer Widmung bestimmte Anforderungen zu erfüllen haben. Oftmals stehen Beschränkungen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, LKW-Fahrverbote zu bestimmten Zeiten etc. dieser Widmung entgegen.

Zu der Anregung, den Kreisverkehr zu beseitigen und die Kreuzung L751 / L712n in ihrem der Planung zugrundeliegenden Zustand (Vorfahrtsregelung für die L 712n) wieder herzustellen, ist zu sagen, dass z.Zt. ein Planfeststellungsverfahren zum Neubau eines planfreien Knotens im Bereich der L 712n / L 751 durchgeführt wird.

Die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zur Begrenzung bzw. Reduzierung der Geschwindigkeit sind an die zuständige Verkehrs-/Polizeibehörde des Kreises Lippe weitergeleitet worden. Diese erklärt, dass, bevor eine Begrenzung bzw. Reduzierung der Geschwindigkeit aus Gründen des Lärmschutzes vorgenommen werden kann, zu prüfen ist, ob eine Lärminderung durch andere geeignete Maßnahmen, z.B. Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden und Straßen, erfolgsversprechend ist.

Da es sich bei diesem Streckenabschnitt größtenteils um eine Ortsdurchfahrt handelt, gibt es eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h.

### **Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung und ggf. zum Schutz ruhiger Gebiete**

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: \_\_\_\_\_

#### **Erläuterungen:**

Es handelt sich bei diesem Streckenabschnitt der L 751 – Oerlinghauser Straße - um eine Verbindung von der überörtlichen Ostwestfalenstraße in Richtung Werl-Aspe/Schötmar/Bad Salzuflen. Z.Zt. wird ein Planfeststellungsverfahren zum Neubau eines planfreien Knotens im Bereich der L 712n / L 751 durchgeführt. Inwieweit dieses Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung und die Lärmsituation auf der L 751 haben wird, bleibt abzuwarten.

In der Stufe 2 der Lärmaktionsplanung werden aufgrund der geringen Betroffenheit keine konkreten Maßnahmen zur Lärminderung geplant. Es sind in allen Fällen nur die straßenseitigen Gebäudeteile betroffen, und auch hier bei den meisten betroffenen Wohngebäuden nur punktuell. Es kann also insgesamt von einer geringen Betroffenheit ausgegangen werden, sodass dieser Abschnitt hinsichtlich der Lärmproblematik als nachrangig eingestuft.

Es wird aber auf die evtl. bestehende Fördermöglichkeit für passiven Lärmschutz durch den Straßenbaulastträger hingewiesen.

### **Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung (Qualitätssicherung)**

2018 werden die Lärmkarten überprüft und ggf. überarbeitet.

**- Ende Aktionsplan Bad Salzuflen-2013-5 -**

**Lärmaktionsplanung 2. Stufe**  
**L 772**  
**Werler Straße**  
**Brüderstraße/Bismarckstraße/Extersche Straße**

**Teilaktionsplan Bad Salzuflen-2013-6**



**6a Werler Straße**



**Zugehörige Daten**

**B 772 – Abschnitt von der B 239 bis zur Hindenburgstraße**

Verkehrsstärke: ca. 3,5 Mio. Kfz/Jahr  
entspricht ca. 9.600 Kfz/24h

Lärmquelle: Straßenverkehr

Ortslage: außerhalb und innerhalb geschlossener Bebauung

## 6b Brüderstraße/Bismarckstraße/Extersche Straße



### Zugehörige Daten

#### B 772 – Abschnitt von der Hindenburgstraße bis zur Flachsheide

Verkehrsstärke:	ca. 3,3 Mio. Kfz/Jahr entspricht ca. 9.000 Kfz/24h
Lärmquelle:	Straßenverkehr
Ortslage:	innerhalb geschlossener Bebauung

### Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeit wurde durch mehrere Presseartikel in einschlägigen Tageszeitungen auf das Thema aufmerksam gemacht. Eine Informationsvorlage über die Umgebungslärmrichtlinie allgemein und die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde im Ausschuss für Klima und Umwelt behandelt.

Die Lärmkarten sowie die dazugehörigen Tabellen wurden in der Zeit vom 21.01.2013 bis zum 18.02.2013 im Rathaus der Stadt Bad Salzuflen zur Einsichtnahme ausgelegt. Dort konnten die Bürgerinnen und Bürger ihre Anregungen zu Protokoll geben. Außerdem konnte per Email und per Post Stellung genommen werden.

In dieser 2. Stufe der Lärmaktionsplanung sind zusammengefasst folgende Anregungen der Bürgerinnen und Bürger für den Bereich der L 772 eingegangen:

#### Extersche Straße/Brüderstraße/Bismarckstraße

- Die Stadt als Verkehrsordnungsbehörde ordnet zur Verkehrsberuhigung die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h an.
- Installation ortsfester Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung bzw. regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen (auch nachts).
- Bei Geschwindigkeitsüberschreitung bremsende „Rotschaltung“ der Fußgängerlichtzeichenanlagen

- Überwachung des Durchfahrtsverbots für LKW
- Bei zukünftigen Instandsetzungsarbeiten wird ein lärmreduzierender Straßenbelag (Flüsterasphalt) eingebaut.
- Zusätzlicher Fußgängerüberweg
- Verschmälerung der Fahrbahn

### **Werler Straße**

- Überwachung und Kontrolle der gefahrenen Geschwindigkeiten, z.B. durch ortsfeste Anlagen
- Befahren der Straße mit LKW nur für Anlieger freigeben
- Überarbeitung der Ampelschaltungen, um einen Rückstau vor der Ampel Werler Straße/Bahnhofstraße bis zur Ziegelstraße zu vermeiden.

### **Bewertung, Probleme, verbesserungswürdige Situationen**

Die L 772 ist in zwei Abschnitte eingeteilt, die sich zum einen von der B 239 bis zur Einmündung der Hindenburgstraße und zum anderen von der Hindenburgstraße bis zur Flachsheide, z.T. außerhalb und z.T. innerhalb geschlossener Bebauung, erstrecken. Von der B 239 bis zum Bahnübergang liegen keine Bebauungspläne vor, im weiteren Verlauf der Strecke bis zur Flachsheide gibt es verschiedene Bebauungspläne. Jedoch werden nur in zwei B-Plänen, und zwar im B-Plan Nr. 0182 „Wohnpark Goethestraße“ und im B-Plan Nr. 0164/1 „Therapiezentrum“ Flächen für Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Lärmeinwirkungen festgesetzt.

#### 1. Abschnitt: **Werler Straße** - von der B 239 bis zur Hindenburgstraße (Ortseingang Salzuflen)

Zu Beginn dieses Abschnitts sind bis zur Werre acht Wohngebäude sehr stark betroffen. Bei sechs von ihnen liegen die  $L_{DEN}$ -Werte über 75 dB(A) und die  $L_{Night}$ -Werte über 65 dB(A). Im weiteren Verlauf bis zur Hindenburgstraße werden an sechs Wohngebäuden die Auslösewerte für  $L_{DEN}$  erreicht bzw. überschritten, bei einem liegt der Wert über 75 dB(A). Bei acht Wohngebäuden wird in diesem Streckenabschnitt der  $L_{Night}$ -Auslösewert von 60 dB (A) erreicht bzw. überschritten, bei dem Gebäude, das auch beim  $L_{DEN}$  am stärksten betroffen ist, liegt der  $L_{Night}$ -Wert über 65 dB(A). Bei allen in diesem Streckenabschnitt liegenden betroffenen Wohngebäuden, auch bei dem am stärksten belasteten Gebäude, sind nur die straßenseitigen Gebäudeteile betroffen, bei einigen auch nur punktuell. Die hinteren Gebäudeteile weisen in vielen Fällen vor allem in den Nachtstunden Werte unter 50 dB(A) auf.

#### 2. Abschnitt: **Brüderstraße/Bismarckstraße/Extersche Straße** – von der Hindenburgstraße bis zur Flachsheide

In diesem Bereich befinden sich entlang der Straßen Wohngebäude, ein Altenheim, Kureinrichtungen sowie einige kleinere Freiflächen. Es handelt sich hier insgesamt um eine geschlossene Bebauung.

Bei der **Brüderstraße** handelt es sich um eine schmale Straße, die beidseitig bis an die Straßenparzelle sehr dicht mit Wohngebäuden bebaut ist. In diesem Straßenzug werden die Auslösewerte  $L_{DEN} = 70$  dB(A) und  $L_{Night} = 60$  dB (A) bei allen Gebäuden, allerdings ausschließlich an der straßenseitigen Fassaden, erreicht bzw. überschritten.

An der **Bismarckstraße** werden bei einem Wohngebäude ausschließlich an der straßenseitigen Fassade die Auslösewerte  $L_{DEN} = 70$  dB(A) und  $L_{Night} = 60$  dB (A) erreicht bzw. überschritten. Bei der vom Lärm betroffenen Kureinrichtung gibt es Festsetzungen im B-Plan Nr. 0164/1 „Therapiezentrum“ zum

Schutz vor schädlichen Lärmeinwirkungen, z.B. sind hier passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen.

An der **Exterschen Straße** werden die Auslösewerte von  $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} = 60 \text{ dB (A)}$  an keinem Wohngebäude erreicht.

### Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: \_\_\_\_\_

### Erläuterungen:

Der Abschnitt **Werler Straße** ist von der B 239 bis zur Werre am stärksten belastet. Hier sind die Bewohner besonders starkem Lärm, sowohl tagsüber als auch nachts ausgesetzt. In diesem Bereich greift das z.Zt. laufende Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der B 239, das sich kurz vor dem Abschluss befindet. Der Erörterungstermin ist für Januar 2016 terminiert. Im Rahmen dieses Verfahrens wird auch die Lärmproblematik geprüft. Nach Abschluss des Verfahrens wird sich die Lärmsituation für die Anwohner erheblich verbessern.

Im weiteren Streckenverlauf sind die Bewohner von acht Gebäuden Lärmwerten ausgesetzt, die über den Auslösewerten liegen. Allerdings sind nur die straßenseitigen Gebäudeteile betroffen, einige nur punktuell. Die hinteren Gebäudeteile weisen in vielen Fällen vor allem in den Nachtstunden Werte von weniger als 50 db(A) auf, sodass von einer geringen Betroffenheit ausgegangen werden kann. Für den Bereich zwischen Bahnhofstraße und Hindenburgstraße ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h geplant, sodass sich die Lärmsituation in diesem Bereich leicht verbessern wird.

Der Abschnitt **Brüderstraße/Bismarckstraße/Extersche Straße** ist unterschiedlich stark belastet. In den Streckenabschnitten Bismarckstraße und Extersche Straße kann insgesamt von einer geringen Betroffenheit ausgegangen werden, da nur an einem Wohngebäude die Auslösewerte erreicht bzw. überschritten werden. Diese Abschnitte werden deshalb hinsichtlich der Lärmproblematik als nachrangig eingestuft.

Die Brüderstraße ist sehr stark belastet. Eine Verlagerung des Verkehrs auf andere Straßen ist schwierig, da es sich zum einen um Ziel-/Quellverkehr handelt und zum anderen die für die Verlagerung des Verkehrs in Frage kommende Straße derzeit schon ein höheres Verkehrsaufkommen als die Brüderstraße selbst aufweist und ebenfalls bei der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen ist. Es ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h geplant, sodass sich die Lärmsituation in diesem Bereich leicht verbessern wird. Weiterhin gibt es für diesen Streckenabschnitt ein Fahrverbot für LKW im Durchgangsverkehr bis zur Loose.

Es wird ausdrücklich auf die evtl. bestehende Fördermöglichkeit für passiven Lärmschutz durch den Straßenbaulastträger hingewiesen.

Die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger sind an den Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW weitergeleitet worden. Im Antwortschreiben vom 23.09.2013 erklärt dieser, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen und Anregungen zur Kenntnis genommen werden, dass jedoch dafür kein Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger vorausgesetzt

werden kann. Es wird darauf verwiesen, dass Bundesfern- und Landesstraßen infolge ihrer Widmung bestimmte Anforderungen zu erfüllen haben.

Die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zur Installation ortsfester Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung bzw. Durchführung regelmäßiger Geschwindigkeitskontrollen sind an die zuständige Verkehrs-/Polizeibehörde des Kreises Lippe weitergeleitet worden. Antwort: Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Rahmen der polizeilichen Möglichkeiten überwacht. Die Installation ortsfester Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung ist an eine Vielzahl von Kriterien geknüpft. Eine wichtige Voraussetzung ist u.a. eine Unfallhäufung, die ursächlich mit der Geschwindigkeit in Verbindung gebracht werden kann. Dieses ist im Bereich der L 772 nicht der Fall. Bevor eine Begrenzung bzw. Reduzierung der Geschwindigkeit aus Gründen des Lärmschutzes vorgenommen werden kann, ist zu prüfen, ob eine Lärminderung durch andere geeignete Maßnahmen, z.B. Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden und Straßen, erfolgsversprechend ist.

### **Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung und ggf. zum Schutz ruhiger Gebiete**

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: \_\_\_\_\_

### **Langfristige Strategie der Lärminderung**

- Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs. Das vorliegende Radverkehrskonzept soll im nächsten Jahr überarbeitet werden.
- Verbesserung des Verkehrsflusses
- passiver Lärmschutz

### **Finanzielle Informationen**

Bei der Maßnahme zur Lärminderung durch das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der B 239, das sich kurz vor dem Abschluss befindet, handelt es sich um Baumaßnahmen, die der zuständige Straßenbaulastträger durchführt. Für die Stadt Bad Salzuflen entstehen dadurch keine Kosten.

### **Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung (Qualitätssicherung)**

2018 werden die Lärmkarten überprüft und ggf. überarbeitet.

**- Ende Aktionsplan Bad Salzuflen-2013-6 -**

**Lärmaktionsplanung 2. Stufe  
L 535  
Beetstraße/Wüstener Straße  
Walhallastraße  
Lockhauser Straße**

**Teilaktionsplan Bad Salzuflen-2013-7**

**7a Beetstraße/Wüstener Straße**



**Zugehörige Daten**

**L 535 – Abschnitt Walhallastraße bis Alte Vlothoer Straße**

Verkehrsstärke: ca. 5,4 Mio. Kfz/Jahr  
entspricht ca. 14.800 Kfz/24h

Lärmquelle: Straßenverkehr

Ortslage: innerhalb geschlossener Bebauung

**7b Walhallastraße**



**Zugehörige Daten**

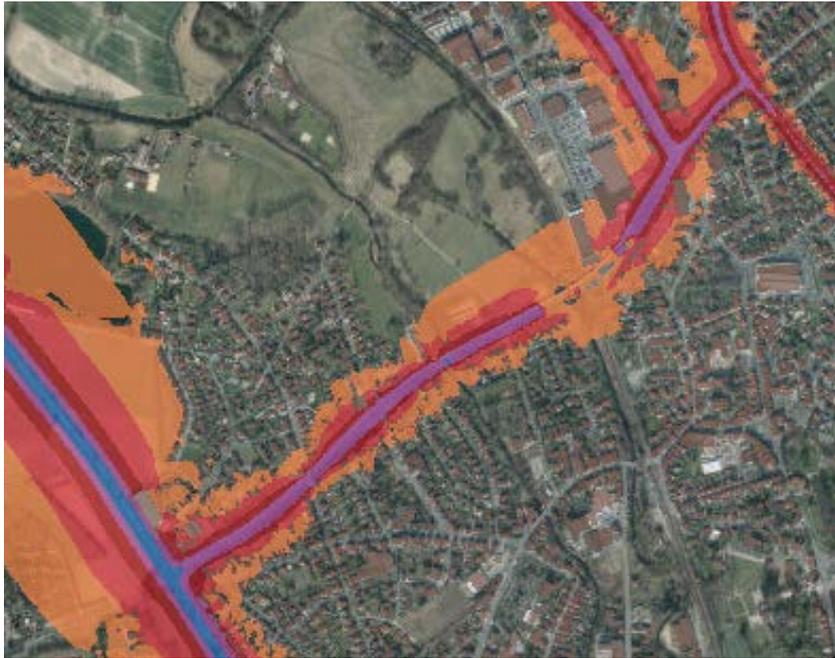
**L 535 – Abschnitt Beetstraße bis Rudolph-Brandes-Allee**

Verkehrsstärke: ca. 5,1 Mio. Kfz/Jahr  
entspricht ca. 13.800 Kfz/24h

Lärmquelle: Straßenverkehr

Ortslage: innerhalb geschlossener Bebauung

## 7c Lockhauser Straße



### Zugehörige Daten

#### L 535 – Abschnitt Rudolph-Brandes-Allee bis B 239

Verkehrsstärke:	ca. 6,3 Mio. Kfz/Jahr entspricht ca. 17.100 Kfz/24h
Lärmquelle:	Straßenverkehr
Ortslage:	innerhalb geschlossener Bebauung

### Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeit wurde durch mehrere Presseartikel in einschlägigen Tageszeitungen auf das Thema aufmerksam gemacht. Eine Informationsvorlage über die Umgebungslärmrichtlinie allgemein und die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde im Ausschuss für Klima und Umwelt behandelt.

Die Lärmkarten sowie die dazugehörigen Tabellen wurden in der Zeit vom 21.01.2013 bis zum 18.02.2013 im Rathaus der Stadt Bad Salzflun zur Einsichtnahme ausgelegt. Dort konnten die Bürgerinnen und Bürger ihre Anregungen zu Protokoll geben. Außerdem konnte per Email und per Post Stellung genommen werden.

In dieser 2. Stufe der Lärmaktionsplanung sind zusammengefasst folgende Anregungen der Bürgerinnen und Bürger für den Bereich der L 535 eingegangen:

#### Lockhauser Straße und Walhallastraße

- Installation ortsfester Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung bzw. regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen vor allem hinter den Ampeln.
- Die Stadt als Verkehrsordnungsbehörde ordnet eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf z.B. 50 km/h an.
- Bei zukünftigen Renovierungsarbeiten wird ein lärmreduzierender Straßenbelag (Flüsterasphalt) eingebaut.

#### Beetstraße/Wüstener Straße

- Fahrverbot für LKW am besten rund um die Uhr, auf jeden Fall aber nachts.
- Lärmrentlastung durch Verkehrsumleitung, z.B. ein LKW-Abfahrtsverbot an der Autobahnabfahrt in Exter bzw. eine LKW-Umleitung zur B 239 Herford.

- Die Stadt als Verkehrsordnungsbehörde ordnet die Reduzierung der Geschwindigkeit tagsüber (6 – 22 Uhr) auf unter 50 km/h an.
- Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch mobile und stationäre Geräte rund um die Uhr.
- Synchronisation von Ampeln, sodass die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht mehr effektiv ist.
- Aufbringen eines lärmindernden Fahrbahnbelags (Flüsterasphalt)
- Errichtung von Kreisverkehren, z.B. Mini-Roundabouts

### **Bewertung, Probleme, verbesserungswürdige Situationen**

Die L 535 ist in mehreren Abschnitten betroffen, und zwar der Bereich Beetstraße/Wüstener Straße von der Walhallastraße bis zur Alten Vlothoer Straße, dann die Walhallastraße selbst von der Beetstraße bis zur Rudolph-Brandes-Allee und die Lockhauser Straße von der Rudolph-Brandes-Allee bis B 239. Dabei verläuft die L 535 z.T. außerhalb und z.T. innerhalb geschlossener Bebauung.

Es liegen für fast alle Bereiche entlang der L 535 Bebauungspläne vor bis auf ein Gebiet im 1. Abschnitt (Beetstraße/Wüstener Straße) zwischen der Ahornstraße und der Waldstraße. In fünf dieser Bebauungspläne sind Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Lärmeinwirkungen festgesetzt worden.

#### **1. Abschnitt: Beetstraße/Wüstener Straße** von der Walhallastraße bis Alten Vlothoer Straße

Zu Beginn dieses Abschnitts von der Walhallastraße bis zur Ahornstraße ist nur ein Wohngebäude Werten oberhalb der Auslösewerte ausgesetzt. Bei allen anderen Wohngebäuden greifen die im Bebauungsplan 0137 „Verlängerte Beetstraße“ getroffenen Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Lärmeinwirkungen. Im Bereich von der Ahornstraße bis zur Alten Vlothoer Straße werden an ca. 55 Wohngebäuden die Auslösewerte sowohl für  $L_{DEN}$  als auch für  $L_{Night}$  erreicht bzw. überschritten.

Bei allen in diesem Streckenabschnitt liegenden Wohngebäuden, bei denen die Auslösewerte erreicht bzw. überschritten werden, sind nur die straßenseitigen Gebäudeteile betroffen, bei etwa der Hälfte der Wohnhäuser auch nur punktuell. Die hinteren Gebäudeteile weisen alle vor allem in den Nachtstunden Werte von weniger als 55 db(A) auf. Insgesamt sind jedoch in diesem Abschnitt eine große Anzahl von Personen erhöhten Lärmwerten ausgesetzt.

#### **2. Abschnitt: Walhallastraße** von der Beetstraße bis zur Rudolph-Brandes-Allee

An der südöstlichen Straßenseite der Walhallastraße befinden sich acht Wohngebäude, bei denen die Auslösewerte sowohl für  $L_{DEN}$  als auch für  $L_{Night}$  erreicht bzw. überschritten. Der hier geltende Bebauungsplan Nr. 0210 „Im Gänsefeld“ aus dem Jahr 1980 sieht keinen Lärmschutz vor.

Bei allen in diesem Streckenabschnitt liegenden Wohngebäuden, bei denen die Auslösewerte erreicht bzw. überschritten werden, sind nur die straßenseitigen Gebäudeteile betroffen, diese aber meist auf der gesamten Straßenseite. Die hinteren Gebäudeteile weisen alle vor allem in den Nachtstunden Werte von weniger als 55 db(A) auf.

Der nordwestliche Bereich, der an die Straße grenzt, ist mit dem Rathaus bebaut. Weiterhin befinden sich dort Stellplätze sowie eine Grünfläche, sodass auf dieser Straßenseite keine Wohngebäude betroffen sind.

3. Abschnitt: **Lockhauser Straße** von der Rudolph-Brandes-Allee bis B 239

Dieser Abschnitt der L 535 verläuft teilweise über eine Brücke sowie z.T. in einem Einschnitt. Zu beiden Seiten dieses Streckenabschnitts gibt es insgesamt drei Bebauungspläne, die Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Lärmeinwirkungen festsetzen. Außerdem gibt es in Teilbereichen Lärmschutzwände, die die Wohnhäuser vor dem Straßenlärm schützen. Aus diesem Grund liegen nur zwei der Wohngebäude sowohl beim  $L_{DEN}$  als auch beim  $L_{Night}$  in Bereichen, bei denen die Auslösewerte erreicht bzw. überschritten werden. Bei einem weiteren Wohngebäude wird der Auslösewert  $L_{Night}$  punktuell an der straßenseitigen Fassade erreicht.

Da in diesem Straßenabschnitt nur drei Wohngebäude und somit nur eine geringe Anzahl von Menschen betroffen sind, wird dieser Streckenabschnitt der L 535 hinsichtlich der Lärmproblematik als nachrangig eingestuft.

### Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: \_\_\_\_\_

### Erläuterungen:

Die Abschnitte **Beetstraße/Wüstener Straße** und **Walhallastraße** sind am stärksten belastet. Hier sind die Bewohner besonders starkem Verkehrslärm, sowohl tagsüber als auch nachts ausgesetzt.

Im Bereich der Beetstraße/Wüstener Straße wurde eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Zeit von 22 – 6 Uhr angeordnet. Für das Jahr 2017 ist eine Deckenerneuerung vorgesehen. Der Straßenbaulastträger wird gebeten, einen lärmindernden Fahrbahnbelag, sogenannten „Flüsterasphalt“, zu verwenden. Dieses führt zu einer geringfügigen Verbesserung der Lärmsituation vor Ort. Ein Fahrverbot für LKW, wie von den Anwohnern gewünscht, ist nicht durchführbar, da schon im Bereich der L 772 „Brüderstraße/Bismarckstraße/ Extersche Straße“ ein Fahrverbot für LKW im Durchgangsverkehr ausgeschildert ist.

Der Abschnitt **Walhallastraße** ist sehr stark belastet. Eine Verlagerung des Verkehrs auf andere Straßen ist nicht möglich.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Wälle oder Wände sind in diesen beiden Streckenabschnitten im Bereich der betroffenen Wohngebäude nicht realisierbar.

Es wird ausdrücklich auf die evtl. bestehende Fördermöglichkeit für passiven Lärmschutz durch den Straßenbaulastträger hingewiesen.

Der Bereich **Lockhauser Straße**, in dem nur drei Wohngebäude und somit nur eine geringe Anzahl von Menschen betroffen sind, wird hinsichtlich der Lärmproblematik als nachrangig eingestuft.

Die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger sind an den Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW weitergeleitet worden. Im Antwortschreiben vom 23.09.2013 erklärt dieser, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen und Anregungen zur Kenntnis genommen werden, dass jedoch dafür kein Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger vorausgesetzt

werden kann. Es wird darauf verwiesen, dass Bundesfern- und Landesstraßen infolge ihrer Widmung bestimmte Anforderungen zu erfüllen haben.

Die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zur Installation ortsfester Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung bzw. Durchführung regelmäßiger Geschwindigkeitskontrollen sind an die zuständige Verkehrs-/Polizeibehörde des Kreises Lippe weitergeleitet worden. Antwort: Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Rahmen der polizeilichen Möglichkeiten überwacht. Die Installation ortsfester Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung ist an eine Vielzahl von Kriterien geknüpft. Eine wichtige Voraussetzung ist u.a. eine Unfallhäufung, die ursächlich mit der Geschwindigkeit in Verbindung gebracht werden kann. Dieses ist im Bereich der L 535 nicht der Fall. Bevor eine weitere Begrenzung bzw. Reduzierung der Geschwindigkeit aus Gründen des Lärmschutzes vorgenommen werden kann, ist zu prüfen, ob eine Lärminderung durch andere geeignete Maßnahmen, z.B. Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden und Straßen, erfolgversprechend ist.

### **Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung und ggf. zum Schutz ruhiger Gebiete**

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: \_\_\_\_\_

### **Langfristige Strategie der Lärminderung**

- Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs. Das vorliegende Radverkehrskonzept soll im nächsten Jahr überarbeitet werden.
- Verbesserung des Verkehrsflusses
- passiver Lärmschutz

### **Finanzielle Informationen**

Bei der Maßnahme zur Deckenerneuerung handelt es sich um eine Baumaßnahme des zuständigen Straßenbaulastträgers. Für die Stadt Bad Salzuflen entstehen dadurch keine Kosten.

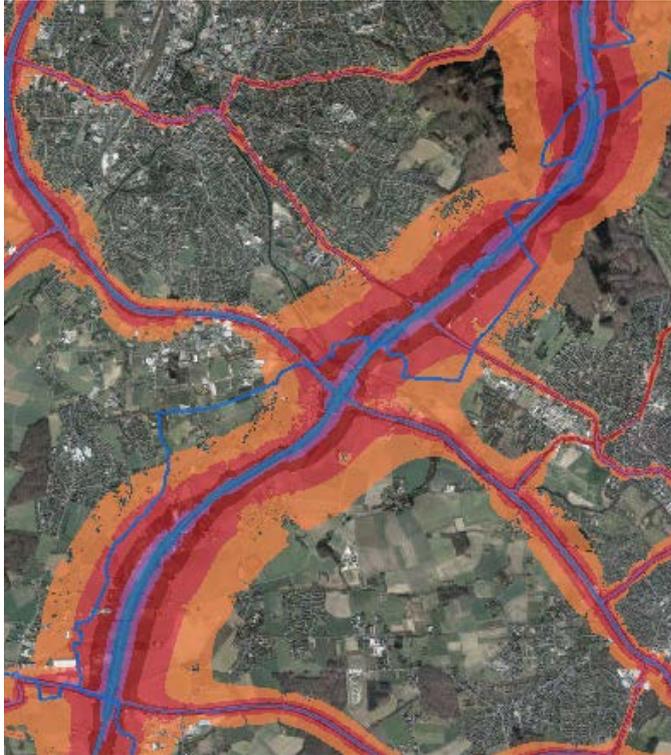
### **Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung (Qualitätssicherung)**

2018 werden die Lärmkarten überprüft und ggf. überarbeitet.

**- Ende Aktionsplan Bad Salzuflen-2013-7 -**

## Lärmaktionsplanung 2. Stufe A2

### Teilaktionsplan Bad Salzuflen-2013-1



#### Zugehörige Daten

##### A 2 – gesamter Streckenverlauf

Verkehrsstärke:	ca. 26,5 Mio. Kfz/Jahr entspricht ca. 72.400 Kfz/24h
Lärmquelle:	Straßenverkehr
Ortslage:	außerhalb geschlossener Bebauung

#### Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeit wurde durch mehrere Presseartikel in einschlägigen Tageszeitungen auf das Thema aufmerksam gemacht. Eine Informationsvorlage über die Umgebungslärmrichtlinie allgemein sowie über die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde im Ausschuss für Klima und Umwelt öffentlich behandelt.

Die Lärmkarten sowie die dazugehörigen Tabellen wurden in der Zeit vom 21.01.2013 bis zum 18.02.2013 im Rathaus der Stadt Bad Salzuflen zur Einsichtnahme ausgelegt. Dort konnten die Bürgerinnen und Bürger ihre Anregungen zu Protokoll geben. Außerdem konnte per Email und per Post Stellung genommen werden.

In dieser 2. Stufe der Lärmaktionsplanung sind keine Anregungen der Bürgerinnen und Bürger für den Bereich der A 2 eingegangen. In der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde angeregt, die Lärmschutzwand im Zuge der Errichtung der Tank- und Rastanlage bis zur Brücke zu verlängern. Diese Anregung wurde an den zuständigen Straßenbaulastträger weitergeleitet.

#### Bewertung, Probleme, verbesserungswürdige Situationen

Die Bundesautobahn 2 ist im gesamten Streckenverlauf im Bereich der Stadt Bad Salzuflen betroffen. Sie verläuft außerhalb geschlossener Bebauung und passiert einzelne Höfe und

Gebäude. Im Bereich der Heinrich-Drake-Siedlung, dem einzigen Bereich, in dem eine Gebäudezeile bis an die Autobahn heranreicht, verhindert eine Lärmschutzwand, dass die Auslösewerte  $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} = 60 \text{ dB (A)}$  erreicht bzw. überschritten werden.

Es liegen insgesamt ca. 20 Gebäude in dem gesamten Streckenabschnitt der A 2 über dem Auslösewert für  $L_{DEN}$ . Der Richtwert für  $L_{Night}$  wird bei 11 Gebäuden erreicht bzw. überschritten.

### **Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen**

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: \_\_\_\_\_

### **Erläuterungen:**

Der Abschnitt der A 2 wurde bereits in der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung betrachtet. Dem zuständigen Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW), Autobahniederlassung Hamm, wurden die im Jahr 2009 eingegangenen Anregungen und Maßnahmenvorschläge der Bürgerinnen und Bürger übergeben. Es wurde um Prüfung der Lärmsituation und ggf. um Umsetzung der Anregungen und Maßnahmenvorschläge gebeten. Die folgende Antwort des **Landesbetriebs Straßen.NRW** (Schreiben vom 11.09.2009) zeigt, dass im Bereich der A 2 keine weitergehenden Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden:

*„Der Ausbau der A 2 im Bereich der Stadt Bad Salzuflen wurde mit Beschlüssen aus den Jahren 1994 - 1997 planfestgestellt. Im Zuge der Planfeststellung wurden lärmtechnische Untersuchungen erstellt, aus denen die heute an der A 2 in diesem Bereich vorhandenen Lärmschutzanlagen resultieren. Für Gebäude, die durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht oder nicht ausreichend geschützt werden konnten, wurde zusätzlicher passiver Lärmschutz (z.B. Lärmschutzfenster) angeordnet.*

*Den Planfeststellungsbeschlüssen bzw. den lärmtechnischen Untersuchungen lagen Verkehrsprognosen für das Jahr 2010 zugrunde. Diese Prognosewerte bzw. die daraus resultierenden Lärmemissionen sind bis heute nicht erreicht, so dass die seinerzeit angeordneten Lärmschutzmaßnahmen noch ausreichend dimensioniert sind.*

*Bemessungskriterien für die Lärmschutzmaßnahmen waren außerdem die zulässigen Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge, die deutlich unter denen der Lärmsanierung bzw. der EU-Umgebungslärmrichtlinie liegen.*

*Aus den vorgenannten Gründen können daher weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zu Lasten des Straßenbaulastträgers nicht in Betracht kommen.“*

### **Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung und ggf. zum Schutz ruhiger Gebiete**

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: \_\_\_\_\_

Erläuterungen:

Die Ausführungen von Straßen.NRW (Autobahnniederlassung Hamm) aus dem Jahr 2009 machen deutlich, dass weder in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung noch in den kommenden Jahren Lärmschutzmaßnahmen an der A 2 im Bereich Bad Salzuflen geplant sind, solange sich das Verkehrsaufkommen noch im Bereich der Verkehrsprognosen bewegt, die den Planfeststellungsbeschlüssen bzw. den lärmtechnischen Untersuchungen zugrunde liegen. Die daraus resultierenden Lärmemissionen sind bis heute nicht erreicht, so dass die seinerzeit angeordneten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen noch ausreichend dimensioniert sind.

### **Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung (Qualitätssicherung)**

2018 werden die Lärmkarten überprüft und ggf. überarbeitet.

**- Ende Aktionsplan Bad Salzuflen-2013-1 -**

Teilaktionsplan Bad Salzuflen-2013-2



**Zugehörige Daten**

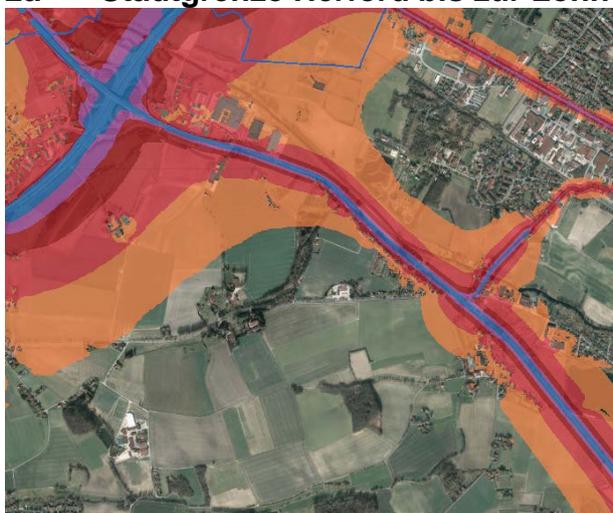
**B 239 – gesamter Streckenverlauf**

Verkehrsstärke: ca. 7,2 Mio. Kfz/Jahr  
entspricht ca. 19.700 Kfz/24h

Lärmquelle: Straßenverkehr

Ortslage: außerhalb und innerhalb geschlossener Bebauung

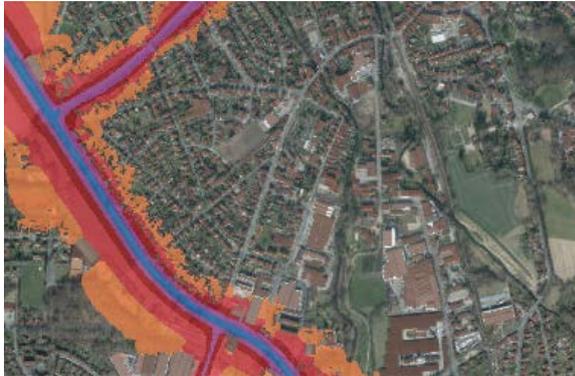
**2a Stadtgrenze Herford bis zur Lohheide**



**2b Lohheide bis zur Lockhauser Straße**



**2c Lockhauser Straße bis zur Oerlinghauser Straße**



**2d Oerlinghauser Straße bis zur Stadtgrenze Lage**



## Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeit wurde durch mehrere Presseartikel in einschlägigen Tageszeitungen auf das Thema aufmerksam gemacht. Eine Informationsvorlage über die Umgebungslärmrichtlinie allgemein sowie über die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde im Ausschuss für Klima und Umwelt öffentlich behandelt.

Die Lärmkarten sowie die dazugehörigen Tabellen wurden in der Zeit vom 21.01.2013 bis zum 18.02.2013 im Rathaus der Stadt Bad Salzungen zur Einsichtnahme ausgelegt. Dort konnten die Bürgerinnen und Bürger ihre Anregungen zu Protokoll geben. Außerdem konnte per Email und per Post Stellung genommen werden.

In dieser 2. Stufe der Lärmaktionsplanung sind zusammengefasst folgende Anregungen der Bürgerinnen und Bürger für den Bereich der B 239 (Hauptstraße und Am Zubringer) eingegangen:

- Errichtung von Lärmschutzwänden in besonders vom Lärm betroffenen Straßenabschnitten (u.a. im Bereich der Wilhelm-Busch-Straße/Grabbestraße/Tucholskystraße sowie im Bereich Thüringer Straße), die begrünt werden sollten.
- Sollte der Bau von Lärmschutzwänden nicht möglich sein, sollten dichte Abpflanzungen mit Bäumen und Sträuchern in diesen Bereichen erfolgen.
- Minderung der Lärmwerte durch den Einbau bzw. die Erhöhung der geplanten Lärmschutzwand im Zuge des Ausbaus der B 239 im Bereich des Riedweges.
- Optimierung der Lichtsignalanlagen (Grüne Welle) für eine Verstärkung des Verkehrsflusses bei Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung.

## Bewertung, Probleme, verbesserungswürdige Situationen

Die Bundesstraße 239 ist im gesamten Streckenverlauf betroffen. Sie erstreckt sich von der Stadtgrenze Lage bis zur Stadtgrenze Herford. Dabei verläuft sie z.T. außerhalb und z.T. innerhalb geschlossener Bebauung. Sie weist ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Ein Teil der Fahrzeuge hat nicht das Stadtgebiet von Bad Salzungen als Ziel, sondern fährt nach Verlassen der Autobahn weiter in die angrenzenden Kommunen. Eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation wird sich für die betroffenen Anwohner erst nach Abschluss der Planfeststellungsverfahren durch den Bau der B 239 n ergeben, von denen sich das erste kurz vor dem Abschluss befindet.

Die B 239 wurde zur besseren Bewertung der Lärmsituation in mehrere Abschnitte eingeteilt:

1. Abschnitt: Stadtgrenze Herford bis zur Lohheide  
(2a) Hier werden an mehreren Wohngebäude die Auslösewerte  $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} = 60 \text{ dB (A)}$  erreicht bzw. überschritten.
2. Abschnitt: Lohheide bis zur Lockhauser Straße  
(2b) Hier verläuft die Straße außerhalb geschlossener Bebauung, sodass nur bei einem Gebäude die Auslösewerte  $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} = 60 \text{ dB (A)}$  erreicht bzw. überschritten werden.
3. Abschnitt: Lockhauser Straße bis zur Oerlinghauser Straße  
(2c) In diesem Streckenabschnitt befindet sich entlang der B 239 nur an der nordöstlichen Straßenseite Bebauung. Dort sind ca. 20 Wohngebäude betroffen, bei denen die Auslösewerte  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  erreicht bzw. überschritten werden. Es gibt für diesen Bereich keinen Bebauungsplan. Südwestlich der B 239 sind in diesem Abschnitt der Straße nur Freiflächen vorhanden, sodass dort keine Wohngebäude bzw. Personen betroffen sind.
4. Abschnitt: Oerlinghauser Straße bis zur Stadtgrenze Lage  
(2d) Hier handelt es sich größtenteils um eine geschlossene Ortslage, in der viele Wohngebäude und somit auch eine größere Anzahl von Menschen sowohl

beim 24 h-Pegel als auch beim Nachtpegel betroffen sind. In diesem Bereich gibt es verschiedene Bebauungspläne für Gewerbe, Messe und Wohnen, die aber keine Festsetzungen in Bezug auf die Straßenverkehrslärmproblematik enthalten.

### **Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen**

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: \_\_\_\_\_

#### **Erläuterungen:**

Für den 1. Abschnitt der B 239 läuft z.Zt. ein Planfeststellungsverfahren, das sich kurz vor dem Abschluss befindet. Der Erörterungstermin ist für Januar 2016 terminiert. Im Rahmen dieses Verfahrens wird auch die Lärmproblematik geprüft. Nach Abschluss des Verfahrens wird sich die Lärmsituation für die Anwohner u.a. durch den Bau von Schallschutzwänden verbessern.

Das Planfeststellungsverfahren soll in den kommenden Jahren fortgeführt werden. Dabei werden aktive Lärmschutzmaßnahmen geplant und umgesetzt, sodass sich dann auch für die anderen Straßenabschnitte eine Verbesserung der Lärmsituation ergeben wird.

Da im Abschnitt 2 nur ein Wohngebäude und somit nur eine geringe Anzahl von Menschen betroffen sind, wird dieser Abschnitt hinsichtlich der Lärmproblematik als nachrangig eingestuft.

In den Abschnitten 3 und 4 werden bei einer größeren Anzahl von Wohngebäuden die Auslösewerte  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  erreicht bzw. überschritten, sodass hier eine größere Anzahl von Personen erhöhten Lärmwerten ausgesetzt ist. Obwohl auch hier ein Planfeststellungsverfahren (Ortsumgehung) durchgeführt werden soll, sollte versucht werden, kurzfristig durch geeignete Maßnahmen die Situation für die Anwohner im Bereich der Ortsdurchfahrt Holzhausen zu verbessern, z.B. durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h in Absprache mit dem Straßenbaulastträger.

Für die Abschnitte 2, 3 und 4 wird ausdrücklich auf die Fördermöglichkeit für passiven Lärmschutz hingewiesen.

Die von den Bürgerinnen und Bürgern in diesem Bereich vorgeschlagenen o.g. Maßnahmen und Anregungen zur Lärminderung sind an den Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW weitergeleitet worden. Im Antwortschreiben vom 23.09.2013 erklärt dieser, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen und Anregungen zur Kenntnis genommen werden, dass jedoch für den überwiegenden Teil kein Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger vorausgesetzt werden kann. Dem Wunsch nach Minderung der Lärmwerte durch den Einbau bzw. die Erhöhung der geplanten Lärmschutzwand im Zuge des Ausbaus der B 239 im Bereich des Riedweges wird im Zuge des Planfeststellungsverfahrens gemäß der geltenden Richtlinien entsprochen.

## **Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung und ggf. zum Schutz ruhiger Gebiete**

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: \_\_\_\_\_

## **Langfristige Strategie der Lärminderung**

- Fortführung der Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der B 239 von der Lohheide bis zur Stadtgrenze Lage
- Damit verbunden ist die Umsetzung der im rechtswirksamen Flächennutzungsplan dargestellten Ortsumgehung, die den Ortsteil Holzhausen im Hinblick auf Lärm und Abgase merklich entlasten wird, da der Durchgangsverkehr auf die Umgehungsstraße verlagert werden soll.
- Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs. Das vorliegende Radverkehrskonzept soll im nächsten Jahr überarbeitet werden.
- Verbesserung des Verkehrsflusses durch z.B. Herstellung von Linksabbiegespuren
- passiver Lärmschutz

## **Finanzielle Informationen**

Bei den langfristigen Maßnahmen zur Lärminderung handelt es sich überwiegend um Baumaßnahmen, die der zuständige Straßenbaulastträger durchzuführen hat. Für die Stadt Bad Salzuflen entstehen dadurch keine Kosten.

## **Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung (Qualitätssicherung)**

2018 werden die Lärmkarten überprüft und ggf. überarbeitet.

**- Ende Aktionsplan Bad Salzuflen-2013-2 -**

**Lärmaktionsplanung 2. Stufe  
L 712  
Lemgoer Straße/Liemer Straße  
Wasserfuhr  
Rudolph-Brandes-Allee/Bahnhofstraße  
Herforder Straße/Bahnhofstraße**

**Teilaktionsplan Bad Salzuflen-2013-3**



**3a Lemgoer Straße/Liemer Straße**



**Zugehörige Daten**

**L 712 – Abschnitt Ostwestfalenstraße bis Ortseingang Ehrsen (Osterkamp)**

Verkehrsstärke: ca. 3,1 Mio. Kfz/Jahr  
entspricht ca. 8.500 Kfz/24h

Lärmquelle: Straßenverkehr

Ortslage: außerhalb geschlossener Bebauung

### 3b Wasserfuhr



#### Zugehörige Daten

##### L 712 – Abschnitt Heldmannstraße bis Walhallastraße

Verkehrsstärke: ca. 3,0 Mio. Kfz/Jahr  
entspricht ca. 8.300 Kfz/24h

Lärmquelle: Straßenverkehr

Ortslage: innerhalb geschlossener Bebauung

### 3c Rudolph-Brandes-Allee/Bahnhofstraße



#### Zugehörige Daten

##### L 712 – Abschnitt Walhallastraße bis Werler Straße

Verkehrsstärke: ca. 6,5 Mio. Kfz/Jahr  
entspricht ca. 17.700 Kfz/24h

Lärmquelle: Straßenverkehr

Ortslage: innerhalb geschlossener Bebauung

### 3d **Bahnhofstraße/Herforder Straße**



#### **Zugehörige Daten**

##### **L 712 – Abschnitt Werler Straße bis Stadtgrenze Herford**

Verkehrsstärke:	ca. 4,2 Mio. Kfz/Jahr entspricht ca. 11.600 Kfz/24h
Lärmquelle:	Straßenverkehr
Ortslage:	innerhalb und außerhalb geschlossener Bebauung

#### **Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Die Öffentlichkeit wurde durch mehrere Presseartikel in einschlägigen Tageszeitungen auf das Thema aufmerksam gemacht. Eine Informationsvorlage über die Umgebungslärmrichtlinie allgemein und die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde im Ausschuss für Klima und Umwelt behandelt.

Die Lärmkarten sowie die dazugehörigen Tabellen wurden in der Zeit vom 21.01.2013 bis zum 18.02.2013 im Rathaus der Stadt Bad Salzuflen zur Einsichtnahme ausgelegt. Dort konnten die Bürgerinnen und Bürger ihre Anregungen zu Protokoll geben. Außerdem konnte per Email und per Post Stellung genommen werden.

In dieser 2. Stufe der Lärmaktionsplanung sind zusammengefasst folgende Anregungen der Bürgerinnen und Bürger für den Bereich der L 712 eingegangen:

- Die Stadt als Verkehrsordnungsbehörde ordnet die Reduzierung der Geschwindigkeit auf unter 50 km/h für LKW, Busse und Motorräder an.
- Installation ortsfester Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung bzw. regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen
- Deutliche Hinweise zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h
- Errichtung von Lärmschutzwänden im Bereich der Wohnhäuser
- Bei zukünftigen Instandsetzungsarbeiten wird ein lärmreduzierender Straßenbelag (Flüsterasphalt) eingebaut.

## **Bewertung, Probleme, verbesserungswürdige Situationen**

Die L 712 ist in mehreren Abschnitten betroffen, die sich von der L 712 n Ostwestfalenstraße mit Unterbrechungen bis zur Stadtgrenze Herford erstrecken. Dabei verläuft sie mehr oder weniger parallel zur B 239 z.T. außerhalb und z.T. innerhalb geschlossener Bebauung.

Die L 712 wurde zur besseren Bewertung der Lärmsituation in folgende Abschnitte eingeteilt:

1. Abschnitt: **Lemgoer Straße/Liemer Straße** – von der Ostwestfalenstraße bis zum Orts-  
eingang  
Für diesen Abschnitt liegen keine Bebauungspläne vor. Hier werden an sechs Wohngebäuden die Auslösewerte  $L_{DEN} = 70$  dB(A) sowie an neun Gebäuden die Auslösewerte  $L_{Night} = 60$  dB (A) erreicht bzw. überschritten. Bei allen genannten Gebäuden ist lediglich die vordere Fassade betroffen und dort meist auch nur punktuell. Es kann also insgesamt von einer geringen Betroffenheit ausgegangen werden, sodass dieser Abschnitt hinsichtlich der Lärmproblematik als nachrangig eingestuft wird.
2. Abschnitt: **Wasserfuhr** – von der Heldmannstraße bis zur Walhallastraße  
In diesem Bereich schließt sich auf beiden Seiten der Straße Wohnbebauung an. Bei zwei Gebäuden werden die Auslösewerte  $L_{DEN} = 70$  dB(A) sowie bei zehn Gebäuden die Werte von  $L_{Night} = 60$  dB (A) erreicht bzw. überschritten werden. Bei allen genannten Gebäuden ist lediglich die vordere Fassade betroffen und dort meist auch nur punktuell. Die hinteren Gebäudeteile weisen in vielen Fällen vor allem in den Nachtstunden Werte unter 50 db(A) auf. Es kann also von einer geringen Betroffenheit ausgegangen werden, sodass dieser Abschnitt hinsichtlich der Lärmproblematik als nachrangig eingestuft wird.
3. Abschnitt: **Rudolph-Brandes-Allee/Bahnhofstraße** – von der Walhallastraße bis zur-  
Werler Straße  
In diesem Streckenabschnitt liegen mehrere Gewerbebetriebe, Verwaltungsgebäude, das Bahnhofsgebäude, eine Sparkasse, Seniorenheime sowie eine größere Anzahl von Wohngebäuden innerhalb der Bereiche, in denen die Auslösewerte  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  erreicht bzw. überschritten werden, aber kein Gebäude wird vollständig von den Auslösewerten umschlossen. Es sind in den meisten Fällen wiederum nur die straßenseitigen Gebäudeteile betroffen, allerdings im Gegensatz zu den Abschnitten 2 und 3, häufig die gesamte Fassade. Es gibt aber auch eine Reihe von Wohngebäude, bei denen die Auslösewerte nur punktuell an der Fassade bzw. auch gar nicht erreicht werden. Für den größten Teil dieses Streckenabschnittes liegen Bebauungspläne vor. Nur in einem kleinen Bereich südlich der Bahnhofstraße, der überwiegend mit Gewerbebetrieben bebaut ist, gibt es keine B-Pläne. Im Bebauungsplan Nr. 0178A/I „Hoffmannstraße - südlicher Teil“ (10.06.1998) sind entlang der Rudolph-Brandes-Allee als Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen entsprechende Lärmpegelbereiche (40 bis 50 dB(A)) festgesetzt worden, die bei Aufenthaltsräumen für Wohnungen im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen sind.
4. Abschnitt: **Bahnhofstraße/Herforder Straße** – von der Werler Straße bis Stadtgrenze  
Herford  
Dieser Abschnitt wird weitgehend von Bebauungsplänen bis auf einen Bereich, der sich von der Einmündung Hellweg bis zur Stadtgrenze Herford nördlich der L 712 erstreckt, abgedeckt. Hier besteht die Bebauung aus wenigen Einzelhäusern im Gegensatz zum übrigen Abschnitt der Straße, in welchem es sich um eine geschlossene Ortslage handelt. Auch in diesem Streckenabschnitt liegen keine Gebäude vollständig in Bereichen, in denen die Auslösewerte erreicht bzw. überschritten werden. Es sind in den meisten Fällen nur die straßenseitigen Gebäudeteile betroffen. Es gibt aber auch Wohngebäude, bei denen die Auslösewerte an der Fassade nur punktuell bzw. gar nicht erreicht werden.

## Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: \_\_\_\_\_

### Erläuterungen:

Die **Abschnitte 1** - Lemgoer Straße/Liemer Straße - **und 2** – Wasserfuhr - der L 712 weisen mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 8.400 Kfz/Jahr eine geringere Belastung auf als die Abschnitte 3 (17.700 Kfz/24h) und 4 (11.600 Kfz/24h). Es handelt sich hier um eine Verbindung von der überörtlichen Ostwestfalenstraße in Richtung Ehrsen/Schötmar/Bad Salzuflen. Es werden keine konkreten Empfehlungen für diese Abschnitte gegeben, da von einer geringen Betroffenheit ausgegangen werden kann.

Der **3. Abschnitt** der L 712 - Rudolph-Brandes-Allee/Bahnhofstraße - war schon bei der Stufe I der Lärmaktionsplanung betrachtet worden. Zum damaligen Zeitpunkt war der Straßenbelag schadhaft. Der Straßenbaulastträger Straßen NRW hat in der Zwischenzeit eine Deckensanierung durchgeführt, leider nicht mit „Flüsterasphalt“ wie von Seiten der Stadt Bad Salzuflen gewünscht. Die Deckensanierung führte jedoch trotzdem zu einer leichten Verbesserung der Lärmsituation. Eine Geschwindigkeitsreduzierung, wie von den Anwohnern auch schon in der Stufe I der Lärmaktionsplanung angeregt, wurde vom Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW schon damals abgelehnt und ist auch z.Zt. nicht vorgesehen. In einem Teilabschnitt sind über einen Bebauungsplan Lärmpegelbereiche bei Aufenthaltsräumen für Wohnungen sowie für Bürogebäude festgesetzt worden.

Im **Abschnitt 4** - Bahnhofstraße/Herforder Straße - werden bei einer größeren Anzahl von Wohngebäuden die Auslösewerte  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  erreicht bzw. überschritten, sodass hier eine größere Anzahl von Personen erhöhten Lärmwerten ausgesetzt ist. Da es sich um eine Ausfallstraße in Richtung Herford handelt, ist eine Verlagerung des Verkehrs auf andere Straßen kaum möglich.

Für alle Abschnitte wird ausdrücklich auf eine evtl. Fördermöglichkeit für passiven Lärmschutz hingewiesen.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen wie die Errichtung von Lärmschutzwänden im Bereich der Wohngebäude, wie dies von Anwohnern angeregt worden ist, sind nicht realisierbar und aus städtebaulichen Gründen in diesen Bereichen auch nicht erwünscht.

Die von den Bürgerinnen und Bürgern in diesem Bereich vorgeschlagenen o.g. Maßnahmen und Anregungen zur Lärminderung sind an den Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW weitergeleitet worden. Im Antwortschreiben vom 23.09.2013 erklärt dieser, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen und Anregungen zur Kenntnis genommen werden, dass für diese Maßnahmen jedoch kein Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger vorausgesetzt werden kann.

Die Anregungen der Bürger und Bürgerinnen zur Installation ortsfester Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung bzw. Durchführung regelmäßiger Geschwindigkeitskontrollen sind an die zuständige Verkehrs-/Polizeibehörde des Kreises Lippe weitergeleitet worden. Antwort: Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Rahmen der polizeilichen Möglichkeiten überwacht. Die Installation ortsfester Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung ist an eine

Vielzahl von Kriterien geknüpft. Eine wichtige Voraussetzung ist u.a. eine Unfallhäufung, die ursächlich mit der Geschwindigkeit in Verbindung gebracht werden kann. Dieses ist im Bereich der L 712 nicht der Fall. Bevor eine Begrenzung bzw. Reduzierung der Geschwindigkeit aus Gründen des Lärmschutzes vorgenommen werden kann, ist zu prüfen, ob eine Lärminderung durch andere geeignete Maßnahmen, z.B. Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden und Straßen, erfolgversprechend ist.

### **Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung und ggf. zum Schutz ruhiger Gebiete**

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize
- sonstige: \_\_\_\_\_

### **Langfristige Strategie der Lärminderung**

- Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs. Das vorliegende Radverkehrskonzept soll im nächsten Jahr überarbeitet werden.
- Verbesserung des Verkehrsflusses
- passiver Lärmschutz

### **Finanzielle Informationen**

Derzeit sind keine konkreten Maßnahmen im Bereich der L 712 geplant, die Kosten verursachen werden.

### **Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung (Qualitätssicherung)**

2018 werden die Lärmkarten überprüft und ggf. überarbeitet.

**- Ende Aktionsplan Bad Salzuflen-2013-3 -**