

AMTSBLATT der STADT OCHTRUP



Verbreitungsgebiet:
Stadtteile Ochtrup - Langenhorst - Welbergen

Herausgeber:
Stadt Ochtrup, Prof.-Gärtner-Str. 10, 48607 Ochtrup, Tel.: 73-0

Jahrgang 2024

Ochtrup, den 03.05.2024

Nr. 6

Inhalt:

Lfd. Nr.	Datum	Titel	Seite
25.)	30.04.2024	Bekanntmachung über das Recht auf Einsicht in das Wählerverzeichnis und die Erteilung von Wahlscheinen für die Wahl zum Europäischen Parlament am 09.06.2024	122
26.)	02.05.2024	Bekanntmachung zur Einziehung einer öffentlichen Verkehrsfläche gemäß § 7 Straßen- und Wegegesetz NRW hier: Wegeparzelle Gemarkung Ochtrup Flur 39, Flurstück 9 (westlicher Teil)	125
27.)	02.05.2024	Bekanntmachung zur Einziehung einer öffentlichen Verkehrsfläche gemäß § 7 Straßen- und Wegegesetz NRW hier: Wegeparzelle Gemarkung Ochtrup Flur 39, Flurstück 9 (östlicher Teil)	128
28.)	02.05.2024	Bekanntmachung zur Einziehung einer öffentlichen Verkehrsfläche gemäß § 7 Straßen- und Wegegesetz NRW hier: Wegeparzelle Gemarkung Ochtrup Flur 116, Flurstück 49 teilweise u. 56 teilweise	131
29.)	02.05.2024	Bekanntmachung zum Lärmaktionsplan der Stadt Ochtrup hier: Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47 d Abs. 3 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Zeit vom 06.05.2024 bis 26.05.2024	134

Bezugsmöglichkeiten des Amtsblattes:

Das Amtsblatt der Stadt Ochtrup kann kostenfrei per E-Mail abonniert werden. Hierzu senden Sie eine formlose E-Mail an post@ochtrup.de. Einzelexemplare können im Rathaus, Zimmer 14, Prof.-Gärtner-Str. 10, 48607 Ochtrup, (Tel.: 02553/73-133) ebenfalls kostenfrei angefordert werden. Darüber hinaus steht das Amtsblatt auf der Internetseite der Stadt Ochtrup www.ochtrup.de zum kostenfreien Download zur Verfügung. Das aktuelle Amtsblatt hängt an der Bekanntmachungstafel im Stadtteil Ochtrup (Prof.-Gärtner-Str. 10/vor dem Rathaus) sowie an den Aushangtafeln der Stadtteile Langenhorst (Hauptstraße / Höhe Stiftskirche) und Welbergen (Dorfstraße / Höhe Kapellenhof) – soweit aus Platzgründen möglich – aus.

25.) Bekanntmachung über das Recht auf Einsicht in das Wählerverzeichnis und die Erteilung von Wahlscheinen für die Wahl zum Europäischen Parlament am 09.06.2024

Bekanntmachung

über das Recht auf Einsicht in das Wählerverzeichnis und die Erteilung von Wahlscheinen

für die Wahl zum Europäischen Parlament am 09.06.2024

1. Das Wählerverzeichnis für die Stimmbezirke der Stadt Ochtrup wird in der Zeit vom **21.05.2024. bis 24.05.2024**

während der Dienststunden und zwar:

montags	von 08.30 Uhr bis 12.30 Uhr und von 14.00 Uhr bis 16.00 Uhr
dienstags	von 08.30 Uhr bis 12.30 Uhr und von 14.00 Uhr bis 16.00 Uhr
mittwochs	von 08.30 Uhr bis 12.30 Uhr und von 14.00 Uhr bis 16.00 Uhr
donnerstags	von 08.30 Uhr bis 12.30 Uhr und von 14.00 Uhr bis 18.00 Uhr
freitags	von 08.30 Uhr bis 12.00 Uhr

im Rathaus, Zimmer 8, Prof.-Gärtner-Straße 10, 48607 Ochtrup

für Wahlberechtigte zur Einsichtnahme bereitgehalten. Jede/r Wahlberechtigte kann die Richtigkeit oder Vollständigkeit der zu seiner/ihrer Person im Wählerverzeichnis eingetragenen Daten überprüfen. Sofern ein/e Wahlberechtigte/r die Richtigkeit oder Vollständigkeit der Daten von anderen im Wählerverzeichnis eingetragenen Personen überprüfen will, hat er/sie Tatsachen glaubhaft zu machen, aus denen sich eine Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit des Wählerverzeichnisses ergeben kann. Das Recht auf Überprüfung besteht nicht hinsichtlich der Daten von Wahlberechtigten, für die im Melderegister ein Sperrvermerk gemäß § 51 Absatz 1 des Bundesmeldegesetzes eingetragen ist.

Wählen kann nur, wer in das Wählerverzeichnis eingetragen ist oder einen Wahlschein hat.

2. Wer das Wählerverzeichnis für unrichtig oder unvollständig hält, kann während der Einsichtsfrist, spätestens am **27.05.2019, 12:00 Uhr**, beim der Bürgermeisterin der **Stadt Ochtrup, Prof.-Gärtner-Straße 10, 48607 Ochtrup** Einspruch einlegen.
Der Einspruch kann schriftlich oder durch Erklärung zur Niederschrift eingelegt werden.
3. Wahlberechtigte, die in das Wählerverzeichnis eingetragen sind, erhalten bis spätestens zum **24.05.2024** eine Wahlbenachrichtigung.
Wer keine Wahlbenachrichtigung erhalten hat, aber glaubt, wahlberechtigt zu sein, muss Einspruch gegen das Wählerverzeichnis einlegen, wenn er/sie nicht Gefahr laufen will, dass er/sie sein Wahlrecht nicht ausüben kann.
Wahlberechtigte, die nur auf Antrag in das Wählerverzeichnis eingetragen werden und die bereits einen Wahlschein und Briefwahlunterlagen beantragt haben, erhalten keine Wahlbenachrichtigung.

4. Wer einen Wahlschein hat, kann an der Wahl im Kreis Steinfurt

durch Stimmabgabe in einem beliebigen Wahlraum des Kreises Steinfurt oder durch Briefwahl teilnehmen.

5. Einen Wahlschein erhält auf Antrag

5.1 ein/e in das Wählerverzeichnis eingetragene/r Wahlberechtigte/r,

5.2 ein/e nicht in das Wählerverzeichnis eingetragene/r Wahlberechtigte/r, wenn

- a) er/sie nachweist, dass er/sie ohne sein/ihr Verschulden, die Antragsfrist auf Aufnahme in das Wählerverzeichnis bei Deutschen nach § 17 Absatz 1 der Europawahlordnung, bei Unionsbürgern nach § 17a Absatz 2 der Europawahlordnung bis zum 05.05.2019 oder die Einspruchsfrist gegen das Wählerverzeichnis nach § 21 Absatz 1 der Europawahlordnung bis zum 10.05.2019 versäumt hat,
- b) wenn sein/ihr Recht auf Teilnahme an der Wahl erst nach Ablauf der Antragsfrist bei Deutschen nach § 17 Absatz 1 der Europawahlordnung, bei Unionsbürgern nach § 17a Absatz 2 der Europawahlordnung oder der Einspruchsfrist nach § 21 Absatz 1 der Europawahlordnung entstanden ist,
- c) wenn sein/ihr Wahlrecht im Einspruchsverfahren festgestellt worden ist und die Feststellung erst nach Abschluss des Wählerverzeichnisses zur Kenntnis der Gemeindebehörde gelangt ist.

6. Wahlscheine können von in das Wählerverzeichnis eingetragenen Wahlberechtigten bis zum **07.06.2024, 18.00 Uhr**, bei der Stadt Ochtrup, Wahlamt mündlich oder schriftlich beantragt werden.

Im Falle nachweislich plötzlicher Erkrankung, die ein Aufsuchen des Wahlraumes nicht oder nur unter nicht zumutbaren Schwierigkeiten möglich macht, kann der Antrag noch bis zum Wahltag, 15.00 Uhr, gestellt werden.

Versichert ein/e Wahlberechtigte/r glaubhaft, dass ihm/ihr der beantragte Wahlschein nicht zugegangen ist, kann ihm/ihr bis zum Tage vor der Wahl, 12.00 Uhr, ein neuer Wahlschein erteilt werden.

Nicht in das Wählerverzeichnis eingetragene Wahlberechtigte können aus den unter 5.2 Buchstaben a) bis c) genannten Gründen den Antrag auf Erteilung eines Wahlscheines noch bis zum Wahltag, 15.00 Uhr, stellen.

Wer den Antrag für einen anderen stellt, muss durch Vorlage einer schriftlichen Vollmacht nachweisen, dass er/sie dazu berechtigt ist. Ein/e Wahlberechtigte/r mit Behinderungen kann sich bei der Antragstellung der Hilfe einer anderen Person bedienen.

7. Der/die Wahlberechtigte erhält mit dem Wahlschein zugleich

1. einen amtlichen Stimmzettel,
2. den amtlichen blauen Stimmzettelumschlag,
3. den amtlichen, mit der Anschrift, an die der Wahlbrief zurückzusenden ist, versehenen roten Wahlbriefumschlag und
4. ein Merkblatt für die Briefwahl.

Die Abholung von Wahlschein und Briefwahlunterlagen für einen anderen ist nur möglich, wenn die Berechtigung zur Empfangnahme der Unterlagen durch Vorlage einer schriftlichen Vollmacht nachgewiesen wird und die bevollmächtigte Person nicht mehr als vier Wahlberechtigte vertritt; dies hat sie der Gemeindebehörde vor Empfangnahme der Unterlagen schriftlich zu versichern. Auf Verlangen hat sich die bevollmächtigte Person auszuweisen,

Bei Briefwahl muss der Wähler/die Wählerin den Wahlbrief mit dem Stimmzettel und den Wahlschein so rechtzeitig an die angegebene Stelle absenden, dass der Wahlbrief dort spätestens am Wahltag bis 18.00 Uhr eingeht.

Die Wahlbriefe werden innerhalb des Bundesgebietes als Standardbrief ohne besondere Versendungsform von der Deutschen Post AG unentgeltlich befördert.

Ochtrup, 30.04.2024

Stadt Ochtrup
Die Bürgermeisterin
gez. Christa Lenderich

**26.) Bekanntmachung zur Einziehung einer öffentlichen Verkehrsfläche gemäß § 7 Straßen- und Wegegesetz NRW
hier: Wegeparzelle Gemarkung Ochtrup Flur 39, Flurstück 9 (westlicher Teil)**

Bekanntmachung

**Einziehung einer öffentlichen Verkehrsfläche gemäß § 7 Straßen- und Wegegesetz NRW
hier: Wegeparzelle Gemarkung Ochtrup Flur 39, Flurstück 9 (westlicher Teil)**

Der Rat der Stadt Ochtrup hat in seiner Sitzung am 25.04.2024 folgenden Beschluss gefasst:

„Die öffentliche Verkehrsfläche Gemarkung Ochtrup, Flur 39, Flurstück 9 (westlicher Teil), wird gemäß § 7 Abs. 4 Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG NRW) eingezogen, weil hierfür ein öffentliches Verkehrsbedürfnis nicht mehr besteht und überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für ihre Erhaltung nicht vorliegen.“

Die Absicht der Einziehung ist am 22.12.2023 gemäß § 7 Abs. 4 StrWG NRW bekannt gemacht worden. Einwendungen wurden nicht erhoben.

Planunterlagen, aus denen der Umfang der Einziehung des genannten Weges ersichtlich ist, können im Fachbereich III – Planen, Bauen und Umwelt - der Stadt Ochtrup, Hinterstr. 20, 48607 Ochtrup, während der Dienststunden

montags - mittwochs	von 09.00 – 12.00 Uhr und 14.00 – 16.00 Uhr
donnerstags	von 09.00 – 12.00 Uhr und 14.00 – 18.00 Uhr
freitags	von 09.00 – 12.00 Uhr

eingesehen werden. Um vorherige Terminabsprache, z.B. per Telefon unter 02553/73-311, per E-Mail: nils.suenker@ochtrup.de oder schriftlich wird gebeten.

Vorstehende Einziehung der oben genannten öffentlichen Verkehrsfläche gilt ab dem Tage nach dieser Bekanntmachung als bekannt gemacht.

Diese Bekanntmachung ist im Amtsblatt der Stadt Ochtrup veröffentlicht und kann unter www.ochtrup.de, auf der Pinnwand unter „Aktuelle Amtsblätter und Amtsblattarchiv“ abgerufen werden.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Einziehung kann vor dem Verwaltungsgericht Münster, Piusallee 38, 48147 Münster (oder Postfach 8048, 48043 Münster) binnen eines Monats nach Bekanntgabe des Verwaltungsaktes schriftlich Klage erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, die angefochtene Verfügung soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden.

48607 Ochtrup, den 02.05.2024

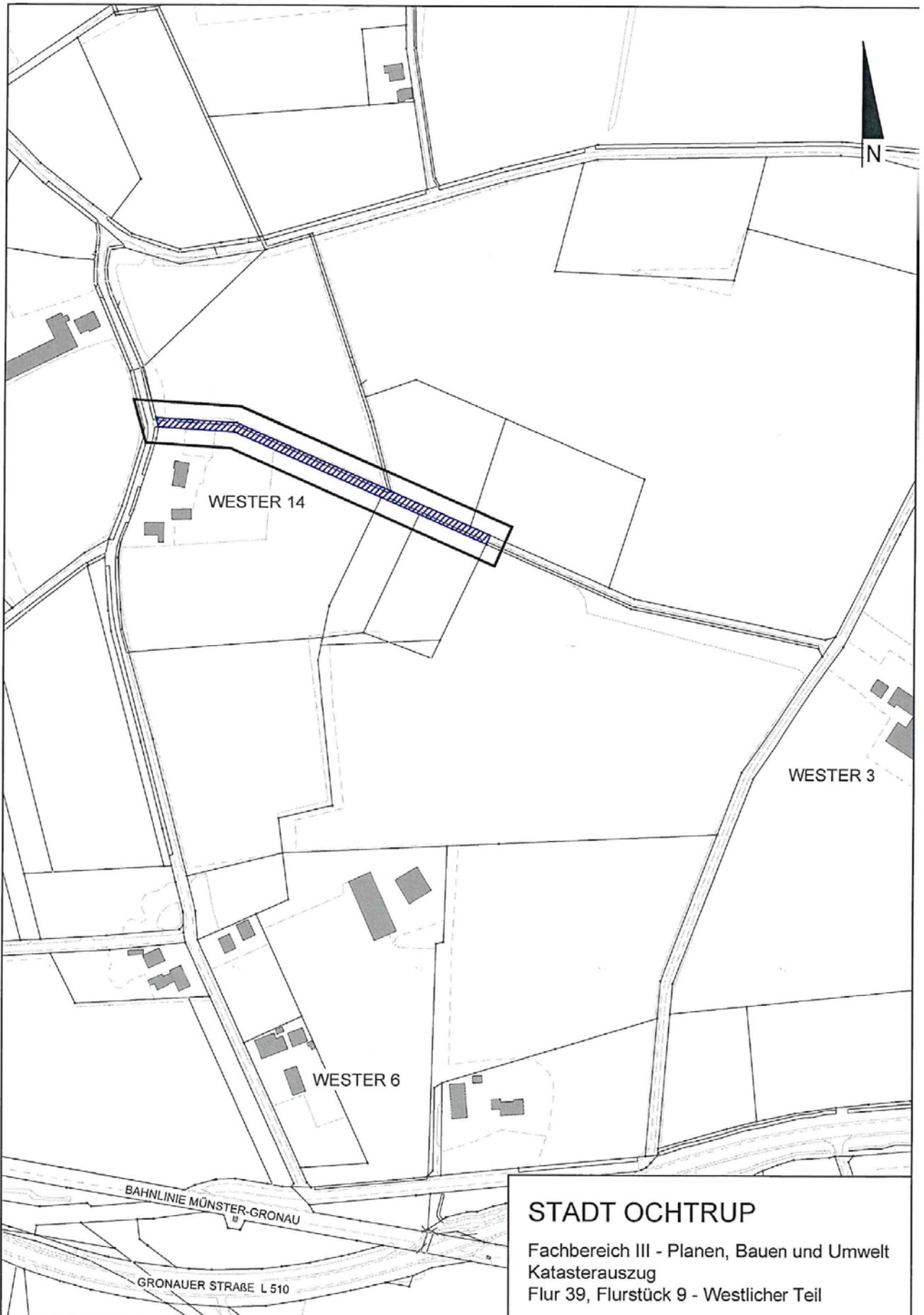
Stadt Ochtrup
gez. Christa Lenderich
Bürgermeisterin

Katastrerauszug

Flur 39, Flurstück 9 - Westlicher Teil

Übersichtsplan





STADT OCHTRUP

Fachbereich III - Planen, Bauen und Umwelt
Katastrerauszug
Flur 39, Flurstück 9 - Westlicher Teil

**27.) Bekanntmachung zur Einziehung einer öffentlichen Verkehrsfläche gemäß § 7 Straßen- und Wegegesetz NRW
hier: Wegeparzelle Gemarkung Ochtrup Flur 39, Flurstück 9 (östlicher Teil)**

Bekanntmachung

**Einziehung einer öffentlichen Verkehrsfläche gemäß § 7 Straßen- und Wegegesetz NRW
hier: Wegeparzelle Gemarkung Ochtrup Flur 39, Flurstück 9 (östlicher Teil)**

Der Rat der Stadt Ochtrup hat in seiner Sitzung am 25.04.2024 folgenden Beschluss gefasst:

„Die öffentliche Verkehrsfläche Gemarkung Ochtrup, Flur 39, Flurstück 9 (östlicher Teil), wird gemäß § 7 Abs. 4 Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG NRW) eingezogen, weil hierfür ein öffentliches Verkehrsbedürfnis nicht mehr besteht und überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für ihre Erhaltung nicht vorliegen.“

Die Absicht der Einziehung ist am 22.12.2023 gemäß § 7 Abs. 4 StrWG NRW bekannt gemacht worden. Einwendungen wurden nicht erhoben.

Planunterlagen, aus denen der Umfang der Einziehung des genannten Weges ersichtlich ist, können im Fachbereich III – Planen, Bauen und Umwelt - der Stadt Ochtrup, Hinterstr. 20, 48607 Ochtrup, während der Dienststunden

montags - mittwochs	von 09.00 – 12.00 Uhr und 14.00 – 16.00 Uhr
donnerstags	von 09.00 – 12.00 Uhr und 14.00 – 18.00 Uhr
freitags	von 09.00 – 12.00 Uhr

eingesehen werden. Um vorherige Terminabsprache, z.B. per Telefon unter 02553/73-311, per E-Mail: nils.suenker@ochtrup.de oder schriftlich wird gebeten.

Vorstehende Einziehung der oben genannten öffentlichen Verkehrsfläche gilt ab dem Tage nach dieser Bekanntmachung als bekannt gemacht.

Diese Bekanntmachung ist im Amtsblatt der Stadt Ochtrup veröffentlicht und kann unter www.ochtrup.de, auf der Pinnwand unter „Aktuelle Amtsblätter und Amtsblattarchiv“ abgerufen werden.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Einziehung kann vor dem Verwaltungsgericht Münster, Piusallee 38, 48147 Münster (oder Postfach 8048, 48043 Münster) binnen eines Monats nach Bekanntgabe des Verwaltungsaktes schriftlich Klage erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, die angefochtene Verfügung soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden.

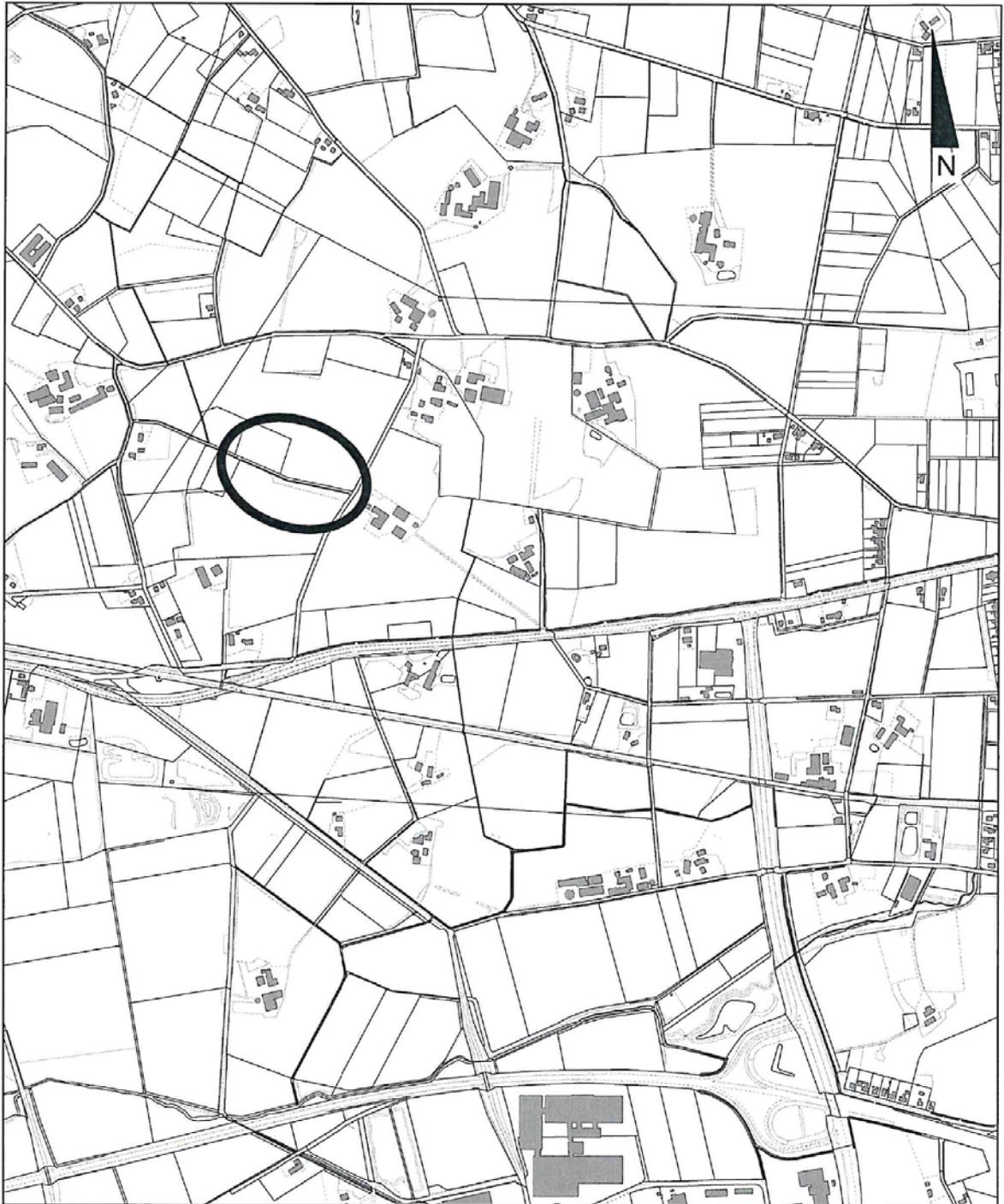
48607 Ochtrup, den 02.05.2024

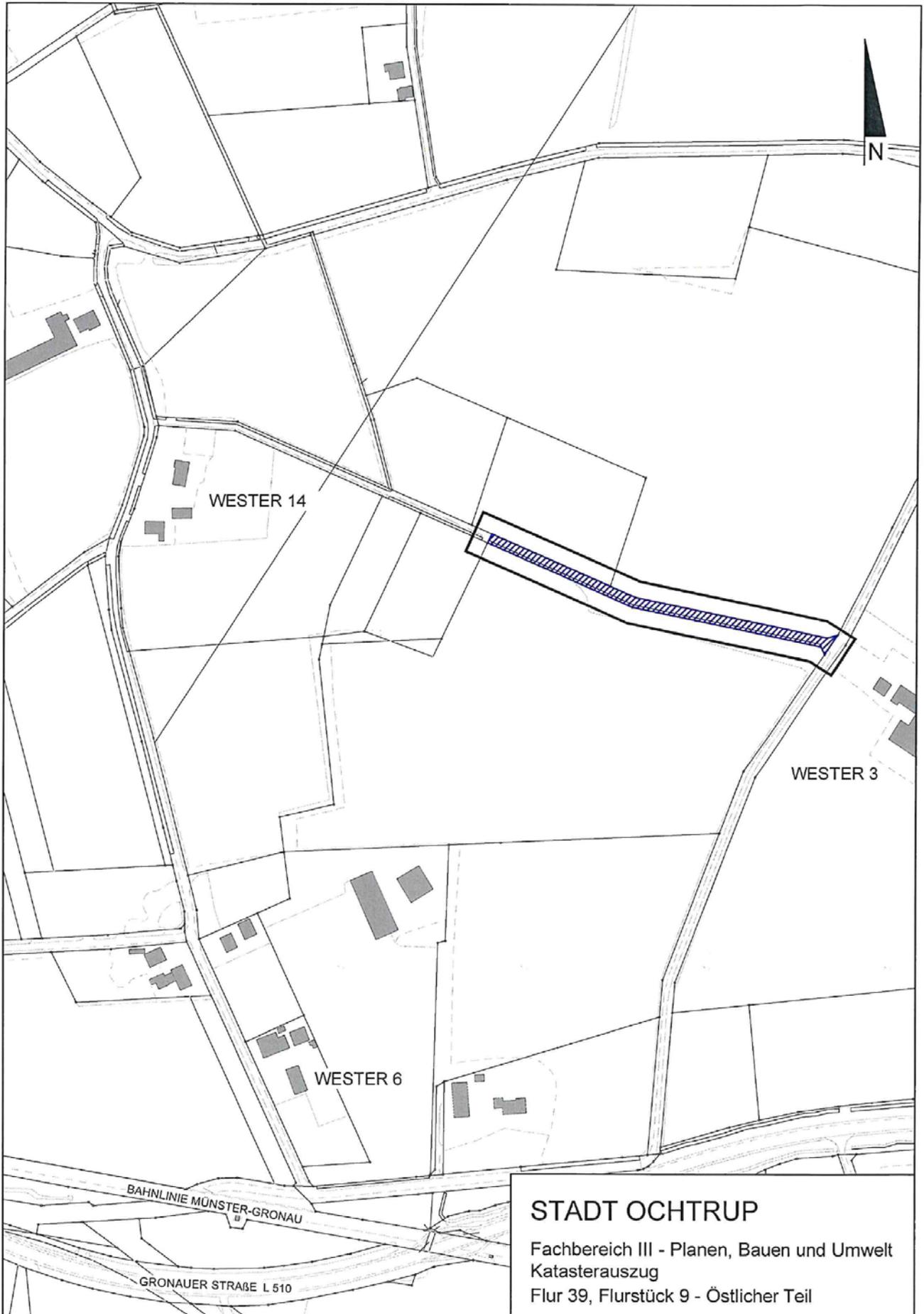
Stadt Ochtrup
gez. Christa Lenderich
Bürgermeisterin

Katasterauszug

Flur 39, Flurstück 9 - Östlicher Teil

Übersichtsplan





STADT OCHTRUP

Fachbereich III - Planen, Bauen und Umwelt
Katasterauszug

Flur 39, Flurstück 9 - Östlicher Teil

28.) Bekanntmachung zur Einziehung einer öffentlichen Verkehrsfläche gemäß § 7 Straßen- und Wegegesetz NRW
hier: Wegeparzelle Gemarkung Ochtrup Flur 116, Flurstücke 49 teilweise u. 56 teilweise

Bekanntmachung

Einziehung einer öffentlichen Verkehrsfläche gemäß § 7 Straßen- und Wegegesetz NRW
hier: Wegeparzelle Gemarkung Ochtrup Flur 116,
Flurstücke 49 teilweise u. 56 teilweise

Der Rat der Stadt Ochtrup hat in seiner Sitzung am 25.04.2024 folgenden Beschluss gefasst:

„Die öffentliche Verkehrsfläche Gemarkung Ochtrup, Flur 116, Flurstücke 49 teilweise u. 56 teilweise, wird gemäß § 7 Abs. 4 Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG NRW) eingezogen, weil hierfür ein öffentliches Verkehrsbedürfnis nicht mehr besteht und überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für ihre Erhaltung nicht vorliegen.“

Die Absicht der Einziehung ist am 22.12.2023 gemäß § 7 Abs. 4 StrWG NRW bekannt gemacht worden. Einwendungen wurden nicht erhoben.

Planunterlagen, aus denen der Umfang der Einziehung des genannten Weges ersichtlich ist, können im Fachbereich III – Planen, Bauen und Umwelt - der Stadt Ochtrup, Hinterstr. 20, 48607 Ochtrup, während der Dienststunden

montags - mittwochs	von 09.00 – 12.00 Uhr und 14.00 – 16.00 Uhr
donnerstags	von 09.00 – 12.00 Uhr und 14.00 – 18.00 Uhr
freitags	von 09.00 – 12.00 Uhr

eingesehen werden. Um vorherige Terminabsprache, z.B. per Telefon unter 02553/73-311, per E-Mail: nils.suenker@ochtrup.de oder schriftlich wird gebeten.

Vorstehende Einziehung der oben genannten öffentlichen Verkehrsfläche gilt ab dem Tage nach dieser Bekanntmachung als bekannt gemacht.

Diese Bekanntmachung ist im Amtsblatt der Stadt Ochtrup veröffentlicht und kann unter www.ochtrup.de, auf der Pinnwand unter „Aktuelle Amtsblätter und Amtsblattarchiv“ abgerufen werden.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen die Einziehung kann vor dem Verwaltungsgericht Münster, Piusallee 38, 48147 Münster (oder Postfach 8048, 48043 Münster) binnen eines Monats nach Bekanntgabe des Verwaltungsaktes schriftlich Klage erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, die angefochtene Verfügung soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden.

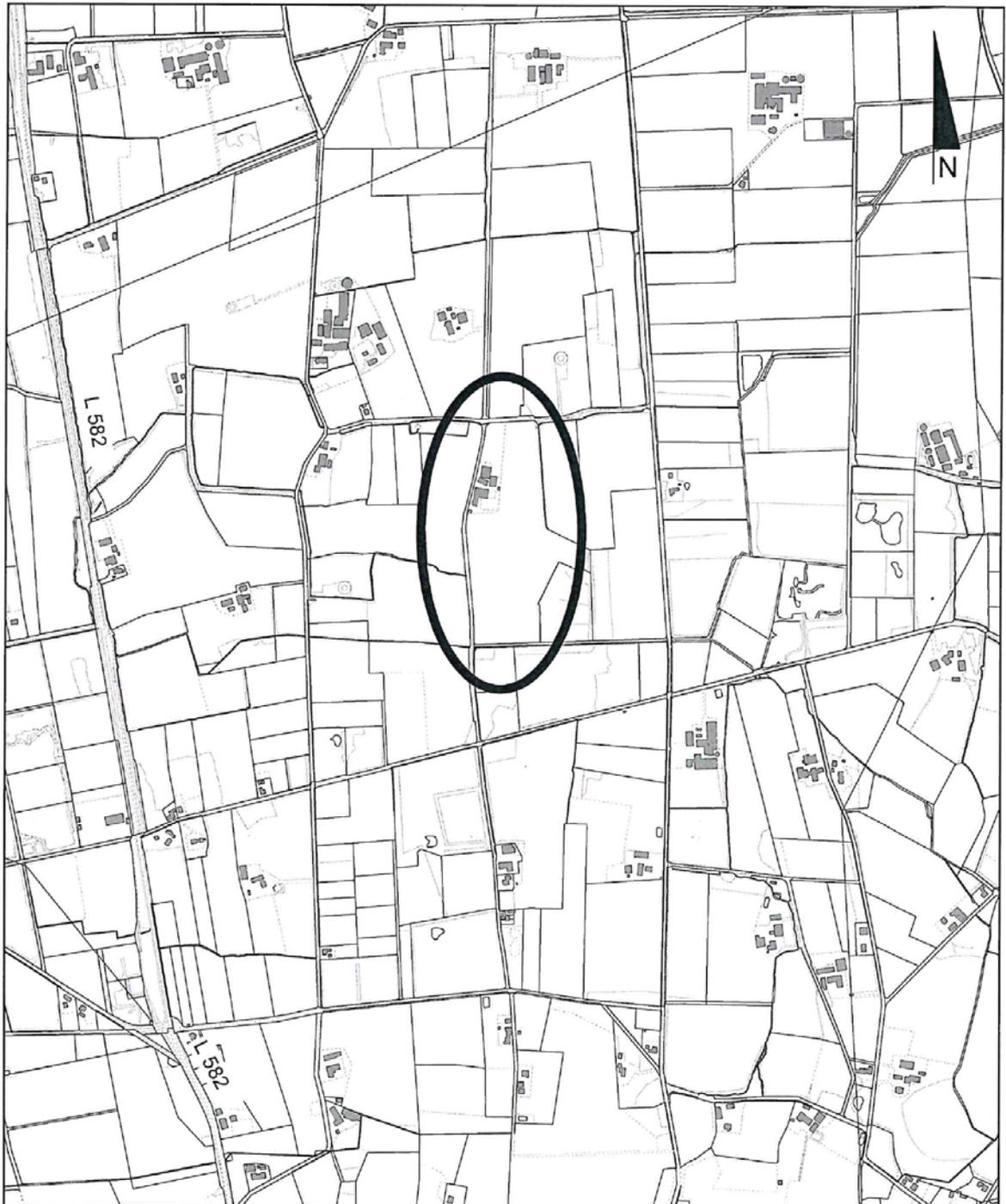
48607 Ochtrup, den 02.05.2024

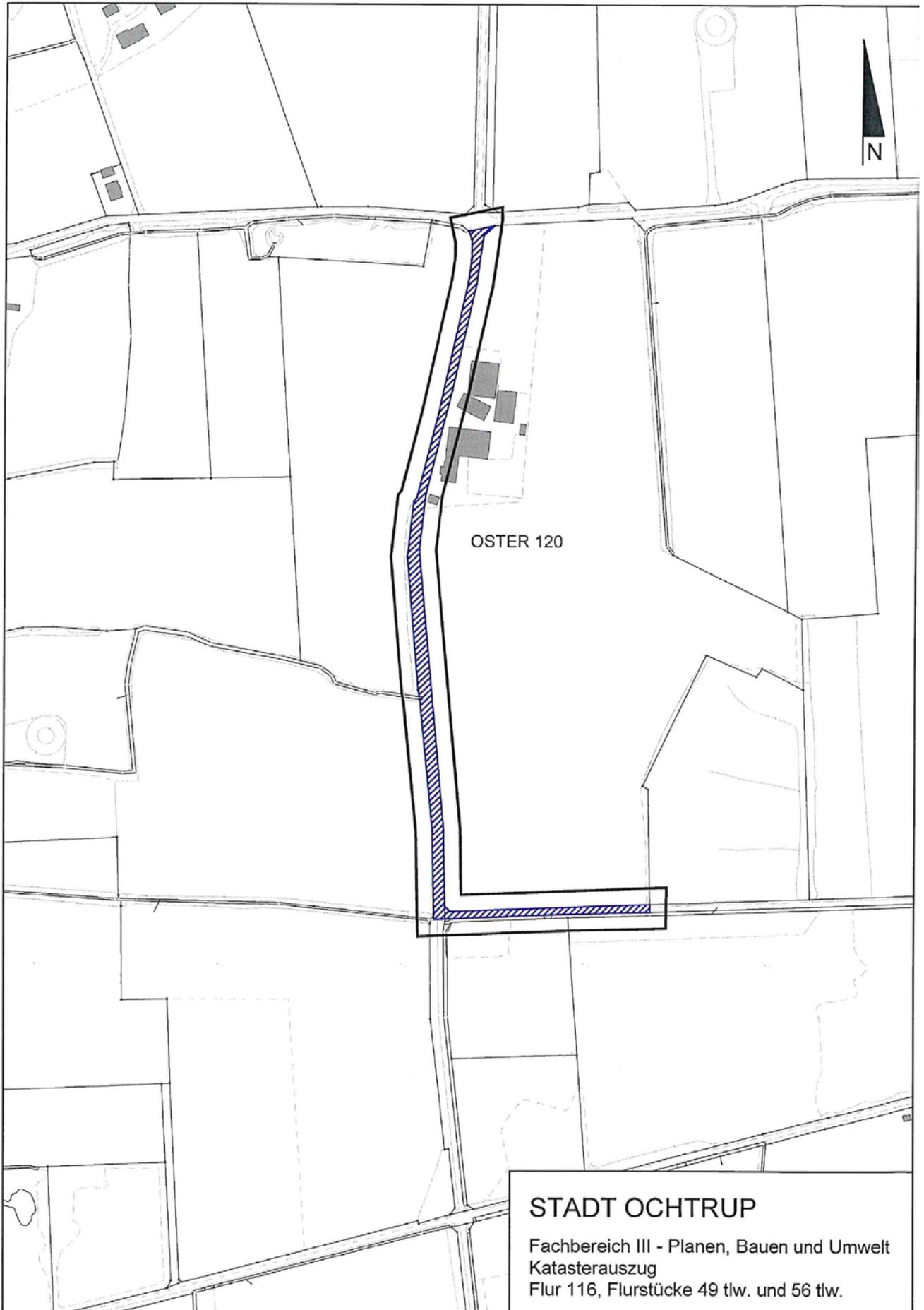
Stadt Ochtrup
 gez. Christa Lenderich
 Bürgermeisterin

Katasterauszug

Flur 116, Flurstücke 49 tlw. und 56 tlw.

Übersichtsplan





29.) Bekanntmachung zum Lärmaktionsplan der Stadt Ochtrup

hier: Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47 d Abs. 3 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Zeit vom 06.05.2024 bis 26.05.2024

Bekanntmachung

Lärmaktionsplan der Stadt Ochtrup

hier: Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47 d Abs. 3 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Zeit vom 06.05.2024 bis 26.05.2024

Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie RL 2002/49 hat die Europäische Union eine europäische Regelung zur Betrachtung von Schallimmissionen getroffen. Darin werden die Staaten verpflichtet, für bestimmte Gebiete und Schallquellen in einem vorgegebenen Zeitrahmen

1. strategische Lärmkarten zu erstellen,
2. die Öffentlichkeit über die Schallbelastungen und die damit verbundenen Wirkungen zu informieren,
3. Aktionspläne aufzustellen und
4. die EU-Kommission über die Schallbelastung und die Betroffenheit der Bevölkerung in ihrem Hoheitsgebiet zu informieren.

Ziel der Regelung ist die Erfassung und Darstellung größerer Lärmquellen in Lärmkarten sowie die Erstellung von Lärmaktionsplänen, deren Aussagen und Umsetzung zu einer Verminderung des Lärms beitragen soll.

In der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vom 27.12.2023 bis zum 19.01.2024 der Ergebnisbericht der Lärmkartierung öffentlich ausgelegt. Aufbauend auf den Ergebnissen wurde ein Lärmaktionsplan erstellt, der als notwendige zweite Phase der Beteiligung auf Beschluss des Rates vom 25.04.2024 offengelegt wird. Die Offenlegung bietet der Öffentlichkeit Gelegenheit zur Mitwirkung.

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Ochtrup (4. Runde) liegt daher in der Zeit **vom 06.05.2024 bis einschließlich 26.05.2024** im Fachbereich III – Planen, Bauen und Umwelt - der Stadt Ochtrup, Hinterstr. 20, 48607 Ochtrup, während der Öffnungszeiten

montags + mittwochs	von 09.00 – 12.00 Uhr und 14.00 – 16.00 Uhr
dienstags	von 14.00 – 16.00 Uhr
donnerstags	von 09.00 – 12.00 Uhr und 14.00 – 18.00 Uhr
freitags	von 09.00 – 12.00 Uhr

oder außerhalb der Öffnungszeiten nach Abstimmung

zu jedermanns Einsicht öffentlich aus. Um vorherige Terminabsprache, z.B. per Telefon unter 02553/73-352, per E-Mail: denis.ultee@ochtrup.de oder schriftlich wird gebeten. Auch sind die Unterlagen auf der Homepage der Stadt Ochtrup unter <https://www.ochtrup.de/bauen-umwelt/aktuelle-planverfahren/> im angegebenen Zeitraum einsehbar. Während der Auslegungsfrist können Stellungnahmen beispielsweise online, schriftlich, zur Niederschrift oder per E-Mail vorgebracht werden. Nicht fristgerecht eingereichte Stellungnahmen können unberücksichtigt bleiben.

48607 Ochtrup, den 02.05.2023

Stadt Ochtrup
gez. Christa Lenderich
Bürgermeisterin

Stadt Ochtrup

Lärmaktionsplan - Runde 4

Entwurf

Aufstellende Behörde:

Stadt Ochtrup
Fachbereich III – Bauleit-/Stadtplanung
Prof.-Gärtner-Str. 10
48607 Ochtrup

Auftragnehmer/Arbeitsgemeinschaft:



RP Schalltechnik

Molenseten 3
49086 Osnabrück

Internet: www.rp-schalltechnik.de

Telefon 05 41 / 150 55 71

Telefax 05 41 / 150 55 72

E-Mail: info@rp-schalltechnik.de

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Ralf Pröpper

Inhaltsverzeichnis:	Seite
1 Einleitung.....	1
2 Grundlagen	3
2.1 Zuständige Behörden	3
2.2 Beschreibung der Umgebung.....	3
2.3 Hauptverkehrsstraßen	4
3 Rechtliche Einordnung.....	5
3.1 Hintergrund.....	5
3.2 Geltende Grenzwerte.....	7
4 Ergebnisse der Lärmkartierung	9
5 Bewertung der Lärmsituation	12
6 Ruhige Gebiete.....	13
7 Mitwirkung der Öffentlichkeit	14
7.1 Vorgehen.....	14
7.2 Frühzeitige Beteiligung (Ergebnisse der Lärmkartierung).....	14
7.3 Beteiligung zum Entwurf des LAP.....	14
8 Berücksichtigung vorhandener Planungen	15
9 Lärmerzeugende Faktoren im Straßenverkehr.....	16
9.1 Verkehrsmenge und Zusammensetzung.....	16
9.2 Fahrgeschwindigkeiten	17
9.3 Fahrbahnbelag.....	18
9.4 Straßenraumgestaltungen	19
10 Allgemeine Maßnahmen zur Geräuschminderung an Straßen.....	20
11 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	21
12 Kurzfristige Maßnahmen zur Lärminderung	22
13 Langfristige Strategie.....	24
14 Geschätzte Anzahl der Personen, die durch die Maßnahmen entlastet werden.....	24
15 Finanzielle Auswirkungen des Lärmaktionsplanes	24
16 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes.....	24
17 Inkrafttreten des Lärmaktionsplanes	24

Anlage 1: Bericht der Lärmkartierung für die Stadt Ochtrup Straßenverkehr (2022)

Anlage 2: Lärmkarten Straßenverkehr L_{Den} Stadtgebiet Ochtrup

Anlage 3: Lärmkarten Straßenverkehr L_{Night} Stadtgebiet Ochtrup

1 Einleitung

Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie RL 2002/49 hat die Europäische Union eine Richtlinie zur Reduktion von Schallimmissionen verabschiedet. Ähnlich wie das Bundes-Immissionsschutzgesetz zielt die Richtlinie darauf ab, schädliche Umwelteinwirkungen durch Umgebungslärm zu vermeiden und zu vermindern. Damit werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, für bestimmte Gebiete und Schallquellen in einem vorgegebenen Zeitrahmen

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

Die Kommunen werden in der Richtlinie verpflichtet, die Lärmaktionspläne alle fünf Jahre zu überprüfen bzw. fortzuschreiben. Derzeit wird die vierte Runde bearbeitet, die bis spätestens 18. Juli 2024 abgeschlossen sein muss. Nach diesem Zeitpunkt sind bestehende Lärmaktionspläne nach § 47d Absatz 5 BImSchG grundsätzlich bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation zu überprüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten. Spätestens auf Basis der Lärmkartierung 2027 fällt die nächste Überprüfung bis 18. Juli 2029 an.¹

Das nachfolgende Ablaufschema zeigt die empfohlenen Schritte bei der Aufstellung oder Überprüfung von Lärmaktionsplänen.²

	<u>erledigt?</u>
1. Veröffentlichung der Lärmkarten	✓
2. Frühzeitige Mitwirkung der Öffentlichkeit mit eigener Bekanntmachung (Phase 1 der Beteiligung)	✓
3. Überprüfung und Überarbeitung des letzten LAP oder erstmalige Erstellung des LAP	✓
4. Ortsübliche Bekanntmachung, Auslegung, Beteiligung von TÖB und anderen Behörden, Gelegenheit zur Mitwirkung der Öffentlichkeit (Phase 2 der Beteiligung)	
5. Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung (Abwägung)	
6. Inkrafttreten des LAP z.B. durch Ratsbeschluss / Stadtvertretung	
7. Berichterstattung über das Land an die EU	

In Bearbeitungsteil 1 sind auch in Runde 4 zunächst nach § 47c BImSchG **strategische Lärmkarten** anzufertigen. Zusätzlich werden auch **statistische Daten** zur Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen in der jeweiligen Kommune aufbereitet. Das gilt für den Straßen- und Schienenverkehr ab einer bestimmten Belastung.

¹ Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (19.09.2022)

² Ebenda, Kapitel 5.1

Strategische Lärmkarten

Die 34. BImSchV (Lärmkartierungsverordnung) legt das Verfahren fest, wie Lärmkarten zu erstellen sind und an die EU weitergeleitet werden. Gleichzeitig fordert die Verordnung, dass die Lärmkarten zur Unterrichtung der Öffentlichkeit in verständlicher Darstellung und leicht zugänglichen Formaten zu verbreiten sind. Aus diesem Grund werden die Lärmkarten des Straßenverkehrs der Öffentlichkeit und den Kommunen vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) über das Internet zur Verfügung gestellt. Die Bearbeitung des Schienenverkehrs inkl. der Erstellung der Lärmkarten hat das Eisenbahnbundesamt übernommen. Zum Abruf der Berechnungsergebnisse steht dort ebenfalls ein Internetportal zur Verfügung (<https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de>). Ochtrup ist vom Schienenverkehr im Sinne der Lärmaktionsplanung nicht betroffen, da die erforderliche Mindestbelastung von 30.000 Zügen pro Jahr nicht erreicht wird.

Statistische Daten

Mit der "Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)" ist die Zahl der lärmbelasteten Menschen sowie die lärmbelasteten Flächen und die Zahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser ermittelt worden, die zu den Lärmkarten abzugeben sind.

Dazu werden Statistiken ermittelt, die sich auf das von den Hauptverkehrsstraßen belastete Gebiet der jeweiligen Kommune beziehen. Die darin angegebenen Daten stellen alle fünf Jahre eine erneute Bestandsaufnahme der Lärmbelastung der Anwohner³ an Hauptverkehrsstraßen dar.

Die hier vorgestellte Untersuchung zeigt und bewertet die Ergebnisse der vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr unter <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/> veröffentlichten Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen und der statistischen Daten.

Auf der Basis der Karten und statistischen Daten sollen Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation erarbeitet werden, wenn bestimmte Schallbelastungen ermittelt wurden (§ 47d BImSchG). Für die Ermittlung von Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation an Hauptverkehrsstraßen ist die Kommune zuständig, für die Maßnahmen an den Hauptschienen des Bundes das Eisenbahnbundesamt.

³ Im Bericht wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit ausschließlich das generische Maskulinum verwendet. Es bezieht sich auf Personen jedwedem Geschlechts.

2 Grundlagen

2.1 Zuständige Behörden

In Nordrhein-Westfalen ist das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) für die Lärmkartierung von Hauptverkehrsstraßen zuständig.

Zur Unterstützung der Gemeinden betreibt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr eine Lärmdatenbank. Hier werden die landesweit verfügbaren Geometrie- und Verkehrsdaten für die Lärmkartierung gespeichert und für den Abruf über das Internet bereitgestellt.

Auch die Ergebnisdaten werden dort gespeichert und können von den Bürgern über das Internet abgerufen werden.

Für die Lärmaktionsplanung inklusive der Interpretation der Ergebnisse ist die Stadt Ochtrup zuständig.

Stadt Ochtrup
Prof.-Gärtner-Str. 10
48607 Ochtrup

Gemeindekennzahl: 05 5 66 068

Telefon: 02553 / 73-0
Homepage: www.ochtrup.de
E-Mail: post@ochtrup.de

2.2 Beschreibung der Umgebung

Die Stadt Ochtrup liegt im nordwestlichen Münsterland in Nordrhein-Westfalen im Kreis Steinfurt. Mit rund 20.200 Einwohnern ist die 105,6 km² große Stadt von weiten Grün- und Waldflächen umgeben. Ochtrup grenzt im Norden an die Stadt Bad Bentheim (Grafschaft Bentheim), im Osten an die Gemeinde Wettringen, im Süden an die Gemeinde Metelen und im Westen an die Stadt Gronau (Kreis Borken).

Insgesamt gliedert sich Ochtrup in das Stadtgebiet, drei Bauernschaften und die beiden Dörfer Langenhorst und Welbergen.

2.3 Hauptverkehrsstraßen

Für die Berechnung der Lärmkarten auf der Basis der 34. BImSchV wurden von der zuständige Stelle nur die Hauptverkehrsstraßen (HVS) ausgewertet. Zu den HVS zählen nach Definition des §47b (BImSchG) die Autobahnen sowie die Bundes- und Landstraßen. Auf einer HVS muss laut Definition auch in der vierten Runde eine Verkehrsbelastung von mindestens 3 Mio. Kfz pro Jahr vorherrschen, damit sie bei der Lärmkartierung berücksichtigt wird. Für die Berechnungen wurden die Verkehrsmengen aus 2015 für das Jahr 2019 hochgerechnet.

In Ochtrup sind als HVS die in Tabelle 1 benannten Straßen berücksichtigt worden.

Tabelle 1: Belastungsdaten der Hauptverkehrsstraßen

Schallquelle	Ø Belastung [Mio. Kfz/Jahr]*	Ø Belastung [Kfz/Tag]**
A 31 (Südliche Stadtgrenze bis Kreuz Gronau/Ochtrup)	14,5	39.700
A 31 (Kreuz Gronau/Ochtrup bis AS Ochtrup-Nord)	13,9	38.000
A 31 (AS Ochtrup-Nord bis nördliche Stadtgrenze)	14,0	38.400
B 54 (Westliche Stadtgrenze bis Kreuz Gronau/Ochtrup)	6,8	18.700
B 54 (Kreuz Gronau/Ochtrup bis AS L 573)	5,4	14.900
B 54 (AS L 573 bis AS B 70)	5,5	15.000
B 54 (AS B 70 bis südöstliche Stadtgrenze)	5,8	15.800
L 582 Gronauer Straße (Kreisel Bergstraße bis L 510)	3,6	9.800
L 510 Hauptstraße (Ortsteil Langenhorst)	3,3	8.900

* Kfz/Jahr = Kfz/Tag x 365

** auf die nächste Hunderterstelle gerundet

3 Rechtliche Einordnung

3.1 Hintergrund

Mit der Richtlinie 2002/49/EG⁴ des europäischen Parlaments (Umgebungslärmrichtlinie) hat die Europäische Gemeinschaft ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung des Umgebungslärms erarbeitet. Als Ziel ist dort die Verhinderung, Minderung und Lärmvorbeugung des Umgebungslärms festgeschrieben. Die wesentlichen Aufgaben nach der Umgebungslärmrichtlinie sind die Ermittlung der Belastungen durch strategische Lärmkarten und die Verminderung und Vermeidung von Lärm durch Lärmaktionspläne.

Unter Umgebungslärm sind unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien zu verstehen, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden. Dazu gehört der Lärm, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht.⁵ Ziel des europäischen und nationalen Rechts ist die Erfassung und Darstellung größerer Lärmquellen in Lärmkarten sowie die Erstellung von Lärmaktionsplänen, deren Aussagen und Umsetzung zu einer Verminderung des Lärms beitragen sollen.

Der Aufbau dieses Lärmaktionsplanes orientiert sich an Anhang V „Mindestanforderungen für Aktionspläne nach Artikel 8“ der Richtlinie 2002/49/EG.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie ist durch Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes⁶ und durch die Verordnung über die Lärmkartierung in deutsches Recht umgesetzt worden.

Das „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ ist vom Bundestag am 16. Juni 2005 verabschiedet worden. Es fügt in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) einen sechsten Teil mit dem Titel „Lärminderungsplanung“ und die Paragraphen 47 a bis f ein. In der Lärmschutzpraxis werden die Begriffe Lärminderungsplanung und Lärmaktionsplanung häufig gleichbedeutend verwendet.

In der aktuellen Runde 4 der Lärmaktionsplanung sind die Berechnungs- und Bewertungsmethoden geändert worden. Die Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm BUB⁷ und BEB⁸ sind für die Runden 1 bis 3 als vorläufige Fassungen verwendet worden.

Seit 2021 gelten die endgültigen Fassungen, die erstmals in Runde 4 angewendet werden und als gemeinsame Berechnungsmethode für alle EU-Staaten als CNOSSOS-DE zusammengefasst wurden.

⁴ RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU Nr. 189, S. 12.

⁵ Begriffsbestimmung entsprechend Art. 3 a Richtlinie 2002/49/EG bzw. § 47 b Ziff. 1 BImSchG

⁶ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG)

⁷ BUB: Berechnungsmethode für Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenweg, Industrie und Gewerbe)

⁸ BEB: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm

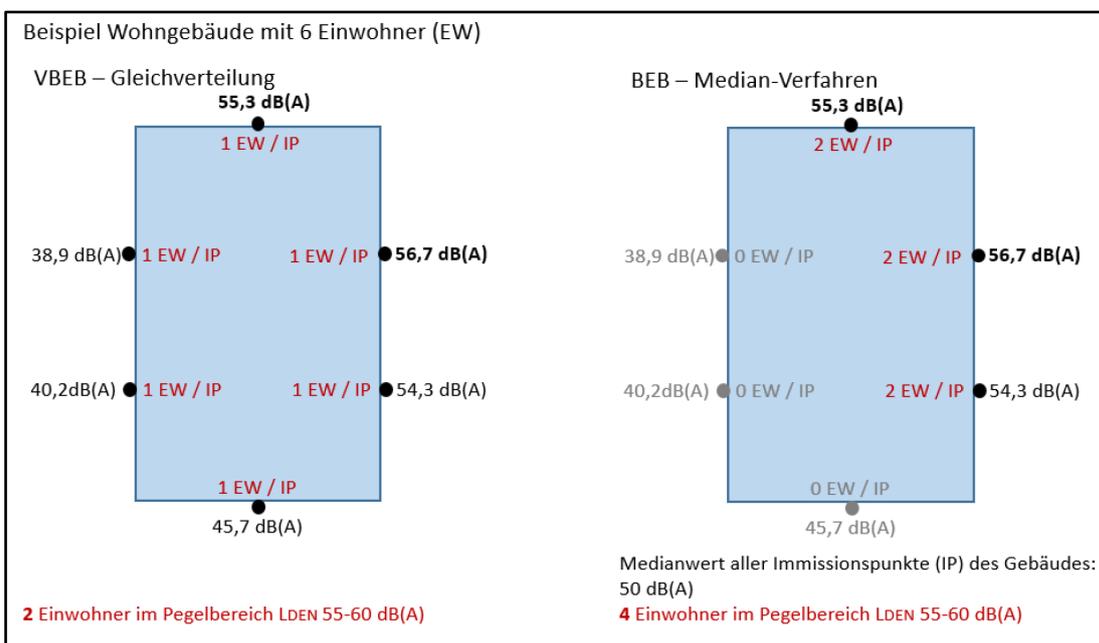
Wesentliche Änderungen bei der BUB (Eingangsdaten)

- Zuschläge für Kreisverkehre und Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen
- Detaillierte Aufteilung der Lkw-Anteile in leichte und schwere Lkw
- Detailliertere Korrekturfaktoren für Straßenbeläge

Wesentliche Änderungen bei der BEB (Auswertung der betroffenen Anwohner)

- Es wird nur noch die lauteste Hälfte der Fassadenpunkte eines Gebäudes bei der Ermittlung der betroffenen Anwohner herangezogen (Medianwert) (vgl. Abbildung 1)

Abbildung 1: Gegenüberstellung VBEB (Runden 1-3) und BEB (Runde 4)⁹



Auswirkungen:

Ein Vergleich der Lärmkarten aus Runde 3 mit Runde 4 ist aufgrund der oben benannten Änderungen nicht oder kaum möglich.

In der statistischen Auswertung werden neue gesundheitliche Auswirkungen erfasst. Dazu gehören die Angaben der

- Stark belästigten Personen,
- Stark schlafgestörten Personen und
- Personen mit ischämischen Herzkrankheiten (Sauerstoff-Unterversorgung des Herzens).

⁹ Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz
FAQ zur EU-Umgebungslärmkartierung 2022 in Niedersachsen, V 4.1

3.2 Geltende Grenzwerte

Die Grundlage von Lärmaktionsplänen bilden Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG erstellt werden. Sie erfassen bestimmte Lärmquellen in dem betrachteten Gebiet, welche Lärmbelastungen von ihnen ausgehen und wie viele Menschen davon betroffen sind, und machen damit die Lärmprobleme und negativen Lärmauswirkungen sichtbar.

Die Festlegung von Maßnahmen sollte zwar gemäß § 47 d Abs. 1 BImSchG bei der Überschreitung "relevanter Grenzwerte" in den Aktionsplänen erfolgen, jedoch mangelt es bislang sowohl von europäischer Seite als auch von der Seite des Bundes an einer Festlegung verbindlicher Grenzwerte für den Gesundheitsschutz.

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr empfiehlt daher den Kommunen, ihre Entscheidung über die Notwendigkeit der Diskussion von Maßnahmen innerhalb eines Lärmaktionsplanes an einem Auslösekriterium zu prüfen.

Als Auslösewert wird ein Mittelungspegel L_{den} (gewichteter Lärmpegel day/evening/night) von 70 dB(A) bzw. L_{night} von 60 dB(A) für Hauptverkehrsstraßen empfohlen.¹⁰ Die Grenz- und Richtwerte, die für Planungen nach deutschem Recht gelten, können für eine Bewertung der Lärmsituation nur zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{den} und L_{night} dargestellten Werten.

Bei der Festlegung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan ist generell zu beachten, dass im deutschen Recht die Beurteilungspegel L_rT (Tag) und L_rN (Nacht) bezogen auf 16 bzw. 8 Stunden bei der Durchsetzung von Maßnahmen maßgeblich sind, während sich die für den Umgebungslärm definierten Lärmindizes L_{den} und L_{night} auf 24 bzw. 8 Stunden beziehen.

Die Tabelle 2 zeigt die nationalen Grenz- und Richtwerte.

¹⁰ RdErl. d. Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1

Tabelle 2: Übersicht der nationalen Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ²⁴	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ²⁵ sowie an Schienenwegen des Bundes ²⁶	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen ²⁷	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen ²⁸
	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]	Tag / Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen	57/47	64/54	70/60	45/35 (für Krankenhäuser)
Reines (WR) und Allgemeines Wohngebiet (WA)	59/49	64/54	70/60	50/35 (WR) 55/40 (WA)
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64/54	66/56	72/62	60/45
Urbanes Gebiet	64/54	-	-	63/45
Gewerbegebiet	69/59	72/62	75/65	65/50

²⁴ Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

²⁵ Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1201 und 12 Titel 891 05 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

²⁶ Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1202 Titel 891 05

²⁷ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

²⁸ Die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) konkretisiert für die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtenden IE-Anlagen in Ballungsräumen die in der Nachbarschaft maximal zulässige Höhe der Geräuscheinwirkung.

4 Ergebnisse der Lärmkartierung

Die Lärmkarten wurden vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr im Internet unter <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/> veröffentlicht. Das gilt ebenso für die nachfolgenden statistischen Daten der Stadt Ochtrup. Der rot umrandete Bereich zeigt die Überschreitungen der Auslösewerte für L_{den} und L_{night} entsprechend Kapitel 3.2.

Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen (Hauptverkehrsstraßen) mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Ochtrup:

LDEN dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	615	419	254	129	0
LNight dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	484	304	145	0	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Ochtrup:

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	31,33	7,02	1,35

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Ochtrup:

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	672	181	0
Schulgebäude	2	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Gesundheitliche Auswirkungen:

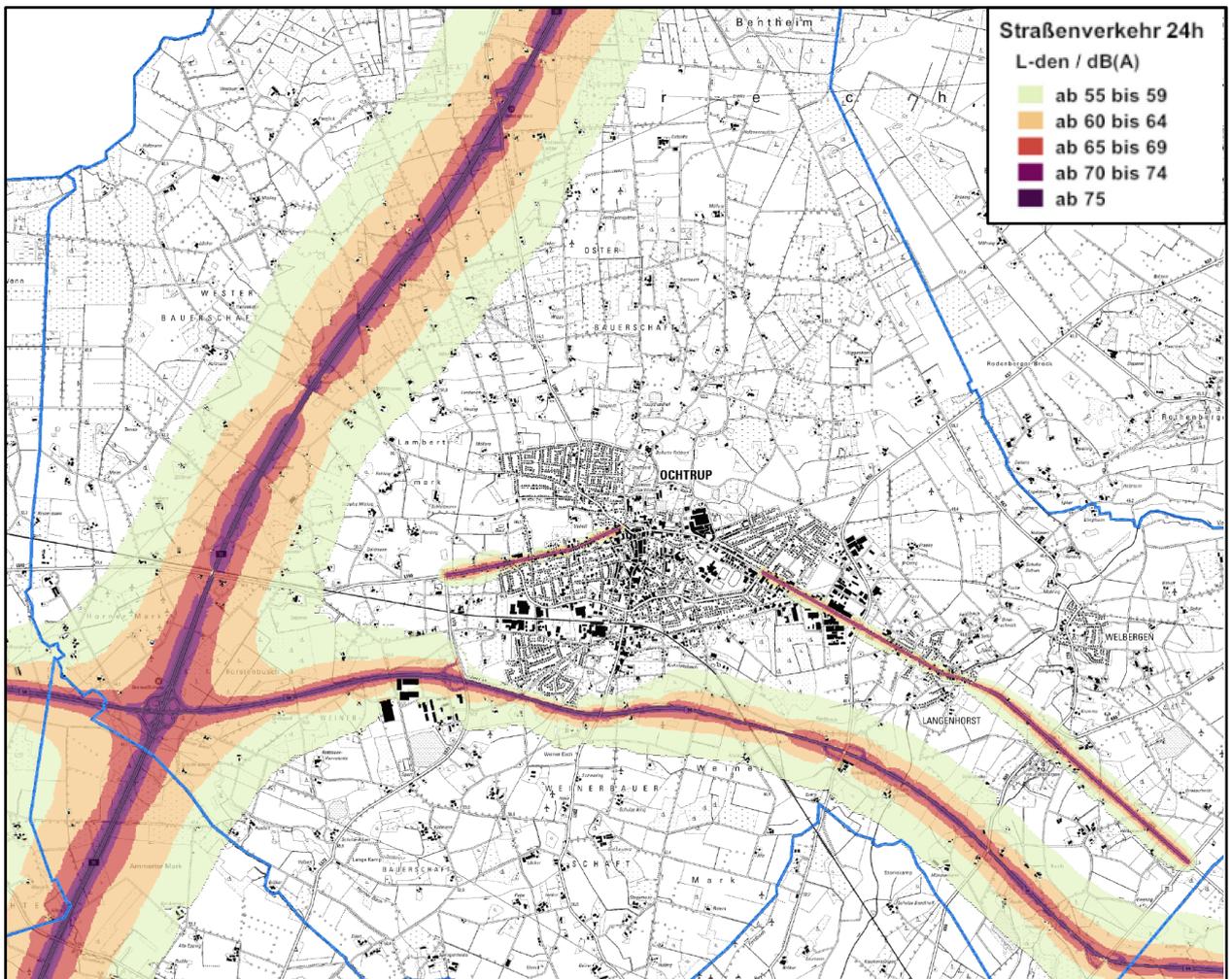
Anzahl Fälle starker Belästigung: 295

Anzahl Fälle starker Schlafstörung: 70

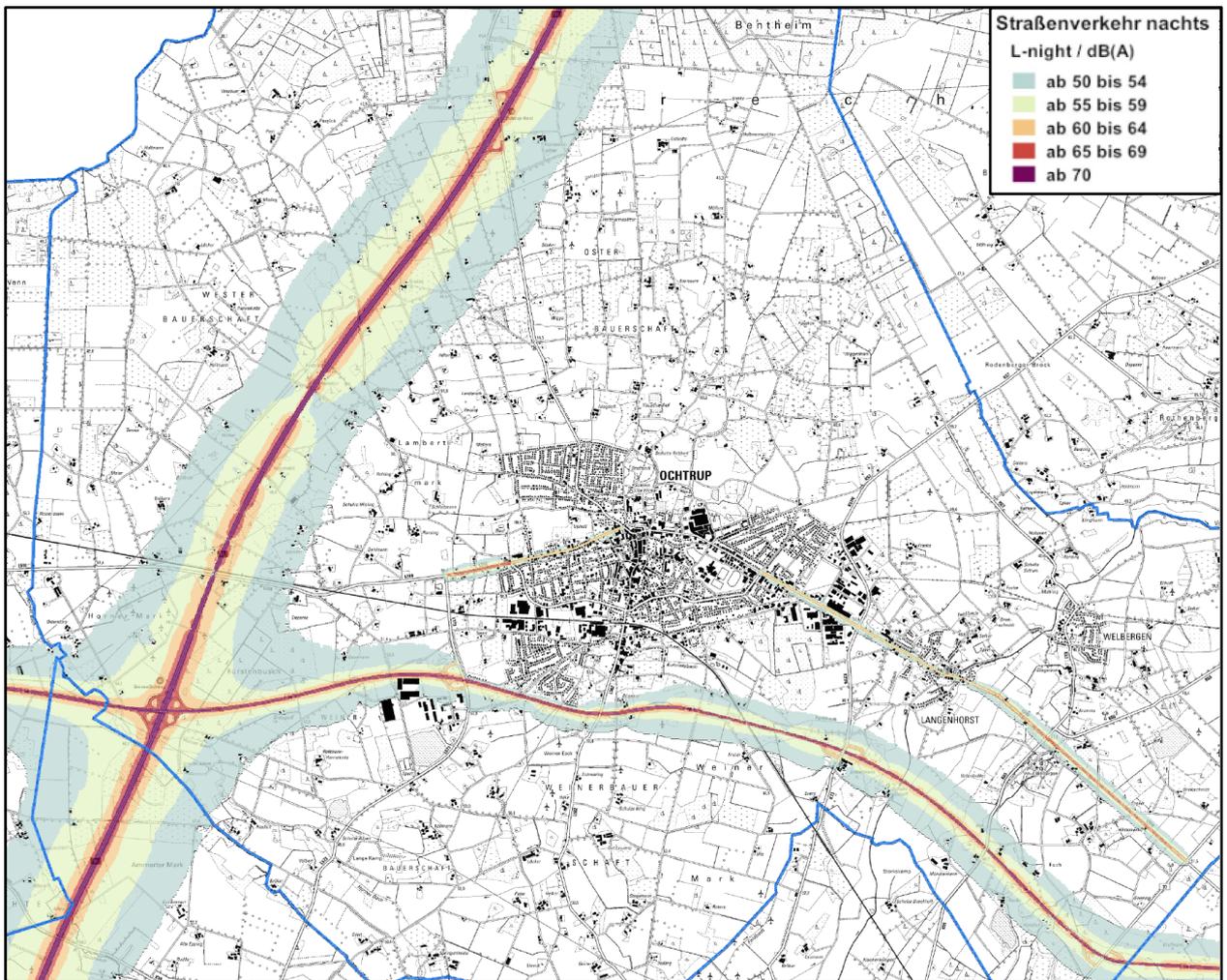
Anzahl der Fälle für ischämische Herzkrankheiten: 1

Hinweis:

Die drei Kennziffern wurden auf der Basis statistischer Werte anhand der geschätzten Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen errechnet. Es wurden von der zuständigen Behörde keine realen Personen befragt oder ermittelt.



Karte 1: Isophonenkarte Tag L_{den} Stadtgebiet Ochtrup, genordet, ohne Maßstab (Auszug aus Anlage 2)



Karte 2: Isophonenkarte Nacht L_{night} Stadtgebiet Ochtrup, genordet, ohne Maßstab (Auszug aus Anlage 3)

5 Bewertung der Lärmsituation

Der Lärmaktionsplan ist ein Instrument zur Darstellung von Lärmproblemen und deren Management. Dabei sollen vorrangig Straßenabschnitte identifiziert werden, die hohen und sehr hohen Schallpegeln ausgesetzt sind und an denen viele Anwohner gemeldet sind.

Die Landesregierung hat für die Diskussion von Maßnahmen innerhalb der Lärmaktionsplanung empfohlen, dass die Auslösewerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht überschritten sein sollten. Die Stadt Ochtrup folgt dieser Empfehlung.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen gegenüber der Runde 3 eine höhere Betroffenheit der Bürgerinnen und Bürger durch den Verkehrslärm, der von der untersuchten Hauptverkehrsstraße ausgeht. Die Gründe dafür sind in Kapitel 3.1 beschrieben worden.

Anhand der Berechnungen des LANUV ist festgestellt worden, dass insgesamt ca. 1.300 Einwohner zwischen 55 und 70 dB(A) gantztätig und nachts ca. 800 Einwohner zwischen 50 und 60 dB(A) betroffen sind.

Die vom Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz empfohlenen Auslösewerte von 70/60 dB(A) werden für 129 Personen gantztags und 145 Personen nachts überschritten.

Die Belastungen beziehen sich auf die Außenseite der Fassade, die Anzahl der Personen ist gemittelt und wurde nach der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) berechnet.

Folgende Lärmbelastungen sind im Stadtgebiet ermittelt worden, die von den Hauptverkehrsstraßen ausgehen:

129 Einwohner sind gantztätig sehr hohen Belastungen (ab 70 dB(A)) ausgesetzt und 145 Einwohner sind in der Nacht sehr hohen Belastungen (ab 60 dB(A)) ausgesetzt.

254 Einwohner sind gantztätig hohen Belastungen (65 bis 69 dB(A)) ausgesetzt und 304 Einwohner sind in der Nacht hohen Belastungen (55 bis 59 dB(A)) ausgesetzt.

419 Einwohner sind gantztätig Belästigungen (60 bis 64 dB(A)) ausgesetzt und 484 Einwohner sind in der Nacht Belästigungen (50 bis 54 dB(A)) ausgesetzt.

Es ist davon auszugehen, dass die Einwohner, die in der Nacht einer Belastung ausgesetzt sind, auch am Tag belastet werden. Die Einwohnerzahlen tags und nachts dürfen somit nicht addiert werden.

Für eine Bewertung der Lärmsituation können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung herangezogen werden. Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Einwohner auf Lärmminde- rung allein aus der strategischen Lärmkartierung besteht nicht.

Nach deutschen Regelwerken werden die Wohngebäude unabhängig von der Anzahl der Bewohner bewertet. Daher werden hier die Wohngebäude aufgeführt, bei denen die in Runde 4 benannten Auslöse- werte von 70/60 dB(A) überschritten werden.

Insgesamt sind ca. 60 Gebäuden mit einer Überschreitung identifiziert worden.

Tabelle 3: Anzahl der Wohngebäude an Hauptverkehrsstraßen

Abschnitt	Anzahl Gebäude (gerundet)
A 31 (Südliche Stadtgrenze bis Kreuz Gronau/Ochtrup)	0
A 31 (Kreuz Gronau/Ochtrup bis AS Ochtrup-Nord)	10
A 31 (AS Ochtrup-Nord bis nördliche Stadtgrenze)	0
B 54 (Westliche Stadtgrenze bis Kreuz Gronau/Ochtrup)	0
B 54 (Kreuz Gronau/Ochtrup bis AS L 573)	0
B 54 (AS L 573 bis AS B 70)	0
B 54 (AS B 70 bis südöstliche Stadtgrenze)	0
L 582 Gronauer Straße (Kreisel Bergstraße bis L 510)	30
L 510 Hauptstraße (Ortsteil Langenhorst)	20
Summe:	60

6 Ruhige Gebiete

Die Umgebungslärmrichtlinie verlangt die Diskussion von sogenannten ruhigen Gebieten. Ruhige Gebiete sind nach § 47 d Abs. 2 BImSchG Bereiche und Regionen, die vor einer Zunahme von Lärm zu schützen sind. Der Gesetzgeber liefert für die Festlegung ruhiger Gebiete aber keine konkreten Anhaltspunkte. Die Ausweisung von ruhigen Gebieten ist aber hauptsächlich für Ballungsräume wichtig, da die Wege vom Zentrum an den Stadtrand zur Erholung deutlich länger sind als in Kleinstädten oder Gemeinden.

Die Stadt Ochtrup orientiert sich bei der Lärmaktionsplanung an den gesetzlichen Mindestanforderungen. Auf dieser Basis werden dementsprechend nur die hierfür maßgeblichen Abschnitte der Hauptverkehrsstraßen (siehe Übersicht über die Schallquellen auf Seite 3) in Ochtrup in die Lärmkartierung einbezogen, für die das Auslösekriterium von mehr als 3 Mio. Kfz im Jahr vorliegt. Kreis- oder Gemeindestraßen sind dementsprechend nicht erfasst worden, so dass kein flächendeckendes Bild der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr erstellt wurde. Voraussetzung für eine belastbare Prüfung von ruhigen Gebieten im Sinne der Richtlinie wäre allerdings eine derartige flächendeckende Datengrundlage, die nur unter erheblichen zeitlichen und finanziellen Aufwand zu ermitteln wäre.

Herauszustellen ist hierbei, dass das Instrument der „ruhigen Gebiete“ im Sinne der Richtlinie insbesondere auf Ballungsräume abzielt. Diese sind dadurch geprägt, dass dort konzentriert auf großer Fläche sehr hohe Lärmbelastungen für eine große Zahl an Betroffenen auftreten. Gezielt für derartige stark belastete Bereiche soll in der Lärmaktionsplanung geprüft werden, ob geeignete Bereiche als Erholungszone ausgewiesen werden können.

Die Stadt Ochtrup stellt sich nicht als derartiger Ballungsraum mit vergleichbarer Belastung dar. Ruhige Bereiche sind im Stadtgebiet von allen Ortsteilen aus schnell zu erreichen.

Auf einer Fläche von ca. 8,4 km² entlang der Hauptverkehrsstraßen ist ein Lärmpegel ermittelt worden, der über 65 dB(A) (L_{den}) liegt. Im Vergleich zur Gesamtfläche der Stadt Ochtrup von ca. 105,6 km² ist die belastete Fläche über 65 dB(A) mit ca. 7,2 % als gering anzusehen. Bereiche, die mit geringeren Pegeln belastet sind, können von allen Ortsteilen schnell erreicht werden.

Aus den oben genannten Gründen wird auf die Diskussion und Ausweisung von ruhigen Gebieten verzichtet.

7 Mitwirkung der Öffentlichkeit

7.1 Vorgehen

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie fordert eine Information der Öffentlichkeit über die Ergebnisse der Lärmkartierung und die Mitwirkung bei der Aufstellung des Aktionsplanes. Die Ergebnisse der Mitwirkung sollen berücksichtigt und die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen informiert werden.

Der Zwischenbericht zur Lärmkartierung hat öffentlich in der Zeit von 27.12.2023 bis 19.01.2024 ausgelegt und konnte im Internet unter www.ochtrup.de abgerufen werden.

Die Bürgerinnen und Bürger hatte bei dieser frühzeitigen Beteiligung die Möglichkeit, Anregungen und Hinweise zur Lärmaktionsplanung bei der Stadtverwaltung vorzubringen.

7.2 Frühzeitige Beteiligung (Ergebnisse der Lärmkartierung)

Bei frühzeitigen Beteiligung sind keine Anregungen aus der Bürgerschaft eingegangen.

7.3 Beteiligung zum Entwurf des LAP

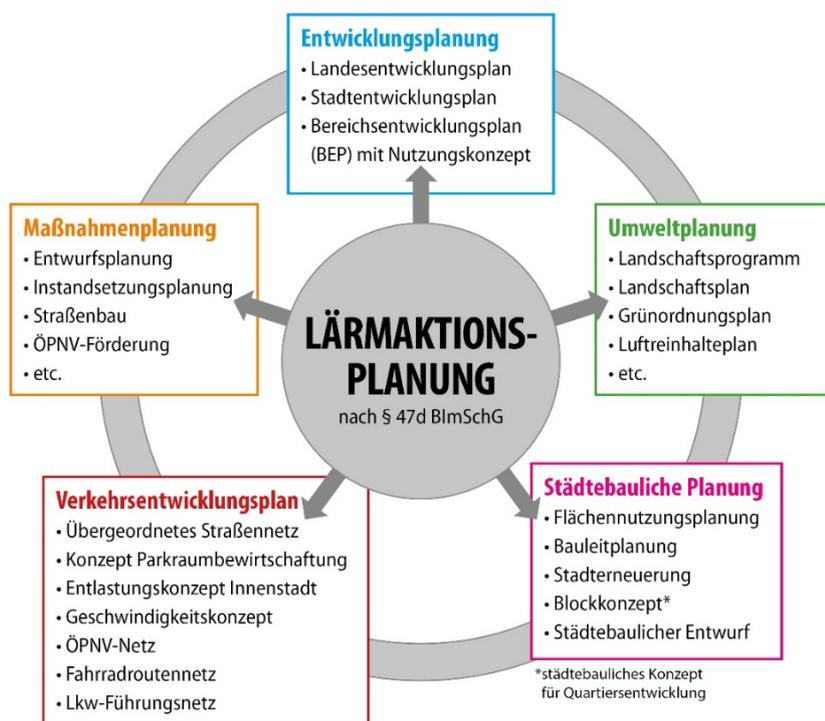
Wird nachgetragen, sobald Eingaben aus der zweiten Beteiligungsrunde vorliegen

8 Berücksichtigung vorhandener Planungen

Die Richtlinie zur Lärmaktionsplanung sieht die Berücksichtigung vorhandener Maßnahmen in der Stadt- und Verkehrsplanung vor, denn verschiedene Planungen haben neben ihrem eigentlichen Ziel auch Auswirkungen auf die Lärmbelastung der Umgebung.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die mögliche Verzahnung der Lärmaktionsplanung mit anderen Fachplanungen.

Abbildung 2: Integration der Lärmaktionsplanung in andere raumbezogene Planungen¹¹



Das Mobilitätskonzept der Stadt Ochtrup sieht unter anderem die Förderung des Umweltverbundes mit den Ausbau von Radwegen und des ÖPNV vor.

Städtebauliche Planungen, die zurzeit umgesetzt werden, stehen nicht in einem direkten Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung und haben keine Auswirkungen auf mögliche Maßnahmen im untersuchten Straßennetz.

¹¹ Länderausschuss für Immissionsschutz: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (2012)

9 Lärmerzeugende Faktoren im Straßenverkehr

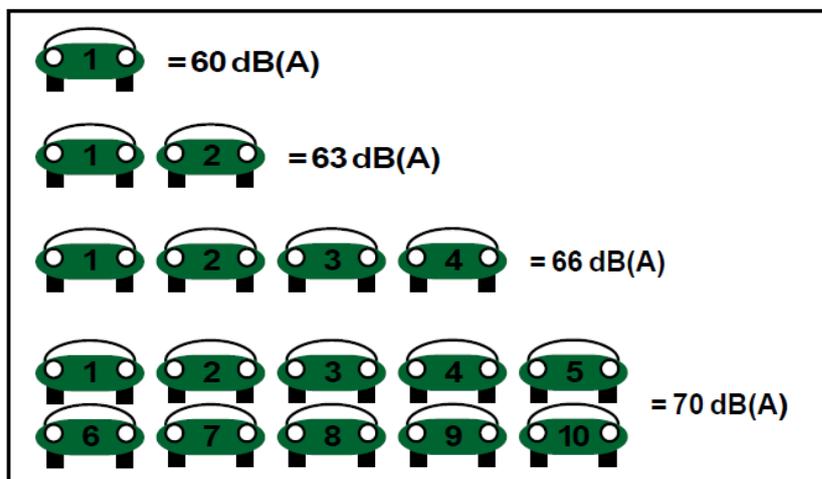
9.1 Verkehrsmenge und Zusammensetzung

Der Lärmberechnung liegen verschiedene Faktoren des Straßenverkehrs zu Grunde. Grundsätzlich ist zunächst die Verkehrsmenge und die Zusammensetzung des Verkehrs ausschlaggebend für die Lärmbelastung.

Dabei gelten folgende Grundsätze:

- Eine Verdoppelung oder Halbierung der Verkehrsmenge bei gleichbleibender Verkehrszusammensetzung bewirkt eine Veränderung um ± 3 dB(A).
- Eine Verzehnfachung der Kraftfahrzeugmenge hat eine Pegelerhöhung um 10 dB(A) zur Folge.
- Um eine Veränderung in der Lärmbelastung von 1 dB(A) zu erreichen, muss sich die Verkehrsmenge um 20% verändern.
- Die Veränderung des Lkw-Anteils am Verkehrsaufkommen von 10% auf 5% bewirkt eine Veränderung der Lärmbelastung um ca. 1 dB(A).

Abbildung 3: Veränderung der Verkehrsmenge im Vergleich zur Änderung der Lärmbelastung¹²



¹² Quelle: Bundesministerium für Verkehr - Lärmschutz im Verkehr

9.2 Fahrgeschwindigkeiten

Bei der Berechnung des Verkehrslärms ist grundsätzlich die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw und Lkw zu Grunde zu legen. Es wird bei der Berechnung vereinfacht davon ausgegangen, dass alle Verkehrsteilnehmer die Geschwindigkeit fahren.

Einzelne Fahrereignisse wie das Anfahren oder Bremsen werden nicht einzeln berücksichtigt, sondern sind im Schalleistungspegel der Fahrzeuge enthalten. Die Lärmpegel nehmen mit zunehmenden Fahrgeschwindigkeiten zu.

So beträgt der Unterschied zwischen Tempo 30 km/h und 50 km/h auf Bundes- und Landesstraßen in der Gesamtbetrachtung 2 dB(A).

Tabelle 4: Wirkungen von Geschwindigkeitssenkungen¹³

Wirkung von Geschwindigkeitssenkungen auf Bundesautobahnen

Maßnahme	Tag	Nacht
Von 130 km/h auf 120 km/h	-0,4 dB	-0,2 dB
Von 130 km/h auf 100 km/h	-1,3 dB	-0,6 dB
Von 100 km/h auf 80 km/h	-1,9 dB	-1,9 dB

Verkehrsmix für Schwerverkehr basierend auf RLS-19-Standardwerten für Bundesautobahnen. Daraus resultierend ergeben sich unterschiedliche Wirkungen für Tag/Nacht

Wirkung von Geschwindigkeitssenkungen auf Bundes- und Landesstraßen sowie innerorts

Maßnahme	Gesamt	Nur Pkw
Von 100 km/h auf 70 km/h	-3,4 dB	-3,1 dB
Von 70 km/h auf 60 km/h	-1,8 dB	-2,1 dB
Von 70 km/h auf 50 km/h	-3,5 dB	-3,7 dB
Von 60 km/h auf 50 km/h	-1,7 dB	-1,7 dB
Von 50 km/h auf 40 km/h	-1,3 dB	-1,9 dB
Von 50 km/h auf 30 km/h	-2,0 dB	-3,9 dB

Verkehrsmix für Schwerverkehr basierend auf den RLS-19-Standardwerten für Bundes- und Landesstraßen. Spalte „Nur Pkw“ gibt die Wirkung auf den Pkw-Verkehr an.

¹³ Umweltbundesamt Dessau: Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen, Seite 20 (Stand: 07/2023)

9.3 Fahrbahnbelag

Der Fahrbahnbelag wirkt sich direkt auf die Höhe der Lärmpegel aus. In Abstimmung mit der Behörde wird ein normaler Ausbauzustand zu Grunde gelegt, da die Behörde der Unterhaltungspflicht nachkommt. Es wurde demnach bei der Berechnung der Lärmpegel kein Zuschlag für einen schlechten Fahrbahnzustand vergeben.

Tabelle 5: Wirkungen von Fahrbahnoberflächen¹⁴

Wirkung von Fahrbahnoberflächen

Maßnahme	SMA 08	AC 11	LOA	DAD
Ausgehend von Gussasphalt				
50 km/h	-2,4 dB	-2,5 dB	-2,3 dB	-2,3 dB
70 km/h	-2,1 dB	-2,3 dB	-	-2,8 dB
Ausgehend von SMA 08				
50 km/h	-	-0,1 dB	+0,1 dB	+0,1 dB
70 km/h	-	-0,2 dB	-	-0,7 dB

Bauweisen:
 SMA 08: Split-Mastix-Asphalt 0/8
 AC 11: Asphaltbeton 0/11
 LOA: Lärmtechnisch optimierter Asphalt (zugelassen bis 60 km/h)
 DAD: Dünne Asphaltdeckschichten in Heißeinbauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5 nach ZTV BEA-StB 07/13

Das Umweltbundesamt empfiehlt, bei allen Sanierungen, Erweiterungen und Neubauten eine lärmarme Bauweise als Standard einzuführen.¹⁵

¹⁴ Umweltbundesamt Dessau: Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen, Seite 21 (Stand: 07/2023)

¹⁵ Ebenda, Seite 21

9.4 Straßenraumgestaltungen

Durch Straßenraumgestaltungen kann der Beurteilungspegel an den entsprechenden Wohngebäuden reduziert werden. Die Reduzierung der Fahrstreifenbreite führt allerdings nicht zu einer spürbaren Entlastung. Auch die Reduzierung der Fahrstreifenanzahl verringert durchschnittlich den Beurteilungspegel nach Tabelle 6 um nicht mehr als 1 dB(A).

Nur in Verbindung mit weiteren Maßnahmen kann eine Straßenraumgestaltung wirken.

Tabelle 6: Wirkungen von Straßenraumgestaltungen¹⁶

Wirkung von Straßenraumgestaltungen

Maßnahme	Wirkung
Verringerung der Fahrstreifenbreite von 3,5 m auf 3,0 m	-0,1 dB
Verringerung der Fahrstreifenanzahl von 4 auf 2 Streifen	weniger als -1 dB

Die Wirkung ergibt sich aus der Änderung der Geometrie bei Abrücken der äußeren Fahrbahn von den Gebäuden. Wirkung aus Verlangsamungseffekten etc. sind nicht enthalten.

¹⁶ Umweltbundesamt Dessau: Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen, Seite 20 (Stand: 07/2023)

10 Allgemeine Maßnahmen zur Geräuschminderung an Straßen

Wenn ein Lärmaktionsplan bauliche Maßnahmen an Straßen vorsieht, ist der zuständige Straßenbau- lastträger für die Durchführung der Maßnahme verantwortlich. Alle Maßnahmen an Straßen in der Bau- last der Stadt kann die Stadt selbst durchführen. Lärmschutzmaßnahmen an Straßen in fremder Baulast (Bund, Land, Kreis) muss die Stadt beim zuständigen Baulastträger beantragen. Bei der Entscheidung, ob und wann dieser im Rahmen des Straßenbaus oder der Straßenunterhaltung Maßnahmen durchführt, schränkt der Lärmaktionsplan das Ermessen des Baulastträgers ein.

Für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die Straßenverkehrsbehörden zuständig. Diese können gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten oder den Verkehr um- leiten. Die Grenze des zumutbaren Verkehrslärms ist nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte fest- gelegt. Maßgeblich ist vielmehr, ob der Lärm so hohe Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hin- genommen werden muss. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass die Immissionsgrenzwerte der Ver- kehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) als Orientierungshilfe für die Bestimmung der Zumutbarkeits- grenze herangezogen werden können.

Der § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO verlangt eine Prüfpflicht der Behörden, wenn die in der 16. BImSchV genannten Grenzwerte (in reinen und allgemeinen Wohngebieten 59/49 dB(A) tags/nachts, in Kern-, Dorf- und Mischgebieten 64/54 dB(A) tags/nachts) überschritten werden, also die Lärmbelastungen so intensiv sind, dass sie im Rahmen der Planfeststellung Schutzauflagen auslösen würden.

Bei Lärmpegeln, die die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV aufgeführten Lärmrichtwerte (für reine und allgemeine Wohngebiete 70/60 dB(A) tags/nachts; für Kern-, Dorf- und Misch- und Gewerbegebiete 72/62 dB(A) tags/nachts) überschreiten, „verdichtet sich das Ermessen der Behörden zur Pflicht einzu- schreiben.“¹⁷

In der Lärmaktionsplanung werden Schallschutzmaßnahmen aufgezeigt, die als geeignet erscheinen, die Geräuschpegel hinreichend zu reduzieren.

Dazu zählen zunächst die **kurz- und mittelfristigen Maßnahmen**, die sich in der Regel ohne größere städtebauliche Maßnahmen realisieren lassen:

- Minderung bzw. Verlagerung des Verkehrsaufkommens,
- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus,
- Reduzierung des Schwerlastverkehrs, ggf. zeitlich beschränkt,
- Instandhaltung der Fahrbahnoberfläche (z. B. Beseitigung von Schlaglöchern),
- Verstetigung des Verkehrs durch Optimierung der Ampelschaltung („Grüne Welle“),
- Einsatz von passiven Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden.

¹⁷ Länderausschuss für Immissionsschutz: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (2022), Seite 18

Langfristige Maßnahmen umfassen städtebauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen wie z.B.

- die Verlagerung, Bündelung von Verkehren, Veränderung des Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes,
- bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (Fahrbahnbelag),
- Vergrößerung des Abstandes zwischen Quelle und Immissionsort,
- Nutzung von Eigenabschirmungen bei Neuplanungen,
- aktive Schallschutzmaßnahmen, wie Schallschutzwände und -wälle,
- Vorgaben für die Grundrissgestaltung,
- Beschränkung von Außenwohnbereichen.

11 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Bei der Lärmkartierung sind verschiedene bereits von der Kommune oder dem Straßenbaulastträger umgesetzte Maßnahmen unberücksichtigt geblieben, weil es sich zum einen nicht um Hauptverkehrsstraßen handelt oder zum anderen die Mindestbelastung von 3 Mio. Fahrzeuge pro Jahr nicht erreicht wurde.

Dazu gehören in Ochtrup

- Einsatz von Dialogdisplays in Verbindung mit Geschwindigkeitskontrollen,
- flächenhaft wirksame Maßnahmen wie ÖPNV- und Radverkehrskonzepte,
- flächenhafte Einführung von Tempo 30 in Wohngebieten und vor sensiblen Einrichtungen.

Entlang der L 582 (Gronauer Straße) und der L 510 (Hauptstraße) werden in den Bebauungsplänen Hinweise zu durch Verkehrslärm belasteten Wohnbauflächen gegeben und Bauzonen ausgewiesen, für die Fenster mit entsprechenden Schallschutzklassen festgesetzt wurden.

Kürzlich umgesetzte oder laufende Maßnahmen konnten aufgrund des zeitlichen Ablaufs bei der aktuellen Lärmkartierung nicht berücksichtigt werden.

12 Kurzfristige Maßnahmen zur Lärminderung

Von den in Kapitel 10 vorgestellten Maßnahmen sind verschiedene Maßnahmen geeignet, um die Schallbelastung der Anwohner an den betroffenen Straßenabschnitten zu verringern. Insgesamt ist aber anzumerken, dass es ca. 145 betroffene Anwohner gibt, die von sehr hohen Belastungen über den Auslösewerten von 60 dB(A) nachts betroffen sind.

Es gilt aber zu beachten, dass die für die Lärmkartierung verwendeten Verkehrsbelastungsdaten eine Hochrechnung auf das Jahr 2019 darstellen. Die im Jahr 2021 erhobenen Verkehrsdaten weichen davon insofern ab, als dass sie insgesamt geringer als die in der Lärmkartierung verwendeten Verkehrsbelastungen ausgefallen sind. Großflächige planerische Eingriffe in den Verkehrsablauf, Verkehrsverbote oder Geschwindigkeitsbeschränkungen scheiden zunächst aufgrund der hochgerechneten Datenbasis aus.

Die Anzahl der Gebäude in den Ortsteilen entlang der Hauptverkehrsstraßen ist in Kapitel 5 dargestellt worden. Es hat sich gezeigt, dass entlang der A 31 ca. 10 Gebäude, entlang der L 510 im Ortsteil Langenhorst ca. 20 Wohngebäude und entlang der Gronauer Straße (L 582) 30 Gebäude mit sehr hohen Lärmpegeln über 70/60 dB(A) ganztags oder nachts betroffen sind. Unterhalb der Auslösewerte sind an der A 31, L 582 und L 510 ebenfalls Wohngebäude von hohen Lärmpegeln über 65/55 dB(A) betroffen.

Empfehlungen für die Hauptverkehrsstraßen

Da Schallschutzmaßnahmen, die im Lärmaktionsplan aufgenommen wurden, nur im Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger umgesetzt werden können, muss vor Umsetzung der Maßnahmen auch eine Einigkeit erreicht werden.¹⁸ Die übergeordneten Behörden, Autobahn GmbH und Straßen.NRW, sehen in naher Zukunft keine Maßnahmen an den untersuchten Hauptverkehrsstraßen vor.

Als Empfehlung wird hier die Prüfung von **Lärmsanierungsmaßnahmen** auf der Basis der im Jahr 2020 reduzierten Lärmsanierungswerte gemäß Tabelle 2 entlang der A 31 für die 10 Gebäude ausgesprochen, an denen eine Überschreitung der Auslösewerte festgestellt wurde. An den hochbelasteten Wohngebäuden entlang der A 31 ist überwiegend der Einsatz von passiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster etc.) zu prüfen. Die Maßnahme wird durch den Bund im Rahmen der Lärmsanierung gefördert. Ob Lärmschutzfenster eingebaut werden oder eine Lärmschutzwand erweitert oder neu errichtet wird, entscheidet stellvertretend für den Bund Straßen.NRW in Verbindung mit den Eigentümern.¹⁹

Da eine Lärmsanierung an Landesstraßen mit hohen Vorgaben seitens des Landes Nordrhein-Westfalen verbunden ist, die in der Praxis kaum zu einer finanziellen Unterstützung der Eigentümer führt, kann ein wirksamer Schutz zumeist nur mit verkehrsplanerischen Mitteln erreicht werden. Für die Landesstraßen sollte geprüft werden, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung umgesetzt werden kann.

Aus diesem Grund wird empfohlen, für die Wohngebäude entlang der Landesstraßen (L 510 im Ortsteil Langenhorst) und L 582 (Gronauer Straße) eine Prüfung hinsichtlich einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gemäß Lärmschutz-Richtlinien StV durchzuführen.

¹⁸ Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (19.09.2022), Seite 25

¹⁹ <https://www.strassen.nrw.de/de/laermschutz.html>

Da eine deutliche Anzahl an Wohngebäuden entlang der L 510 in Langenhorst und L 582 an der Gronauer Straße mit Lärmpegeln und über 70/60 dB(A) verzeichnet wurde, liegt eine Indikation vor, dass auch eine Überschreitung der Richtwerte nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erreicht wird. Diese Indikation ist zu verifizieren.

Der Landesbetrieb Straßen.NRW wird zusätzlich angehalten, die Fahrbahnoberfläche auf den Landesstraße zu überprüfen und in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten, so dass neben den Abrollgeräuschen der Fahrzeuge keine weiteren Geräusche durch die Fahrbahn entstehen. Bei einer künftigen Sanierung der Deckschichten wird empfohlen, in Anhängigkeit von der Verkehrsbelastung lärmarme Fahrbahnoberflächen zu verwenden. Das Umweltbundesamt empfiehlt, bei allen Sanierungen, Erweiterungen und Neubauten eine lärmarme Bauweise als Standard einzuführen.

Empfehlungen für den Gesamort

Folgende allgemeine Hinweise und kurzfristig lärmindernde Maßnahmen werden vorgeschlagen, die auch außerhalb der untersuchten Hauptverkehrsstraßen gelten:

- Es wird unterstellt, dass sich die **Fahrbahnoberfläche** aller untersuchten Streckenabschnitte in einen ordnungsgemäßen Zustand befindet oder regelmäßig ersetzt wird, so dass Ausbesserungen oder Fahrbahnsanierungen in der Aktionsplanung nicht einzeln betrachtet werden. Es wird empfohlen, die Fahrbahnoberflächen inner- und außerorts immer in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten, so dass neben den Abrollgeräuschen der Fahrzeuge keine weiteren Geräusche entstehen.
- Für **geplante Fahrbahnerneuerungen** wird angeregt, lärmarme Fahrbahnoberflächen einzusetzen. Das Umweltbundesamt empfiehlt, bei allen Sanierungen, Erweiterungen und Neubauten eine lärmarme Bauweise als Standard einzuführen.
- Die Planung neuer Baugebiete und Baumaßnahmen an Bestandsgebäuden unterliegen dem BImSchG sowie den entsprechenden Richtlinien. Somit wird bei neuen Bautätigkeiten **Lärmvorsorge** betrieben.
- Angebote zur **Vermeidung von Pkw-Fahrten**: Ein Umsteigen auf den ÖPNV im Quell-Zielverkehr und die Nutzung des Fahrrads bzw. das Zufußgehen im Binnenverkehr ist zwecks Lärmvermeidung zu fördern.
- **Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten**: Es wird empfohlen, an neuralgischen Straßenabschnitten Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen und digitale Hinweistafeln zu installieren, auf denen die gefahrene Geschwindigkeit angezeigt wird.
- Die **Verstetigung des Verkehrsflusses** in den Ortsdurchfahrten ist ein Mittel, um die vom fließenden Verkehr ausgehenden Emissionen zu reduzieren. Die Straßen.NRW ist allgemein bestrebt, die Koordinierung der Schaltungen der Lichtsignalanlagen auf den Bundes- und Landesstraßen zu optimieren, um schädliche Umwelteinwirkungen zu vermeiden.

13 Langfristige Strategie

Als langfristige Strategie zur allgemeinen Lärmreduzierung werden Angebote zur Vermeidung von Pkw-Fahrten vorgeschlagen. Ein Umsteigen auf den ÖPNV im Quell-Zielverkehr und die Nutzung des Fahrrads bzw. das Zuzußgehen im Binnenverkehr ist zwecks Lärmvermeidung zu fördern (Änderung Modal-Split).

Im Rahmen der Lärmvorsorge nach dem BImSchG werden in Ochtrup bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die gültigen Immissionsgrenzwerte und Planungsgrundsätze beachtet, so dass der Lärmschutz gewährleistet wird (Lärmvorsorge).

14 Geschätzte Anzahl der Personen, die durch die Maßnahmen entlastet werden

Für die in Kapitel 12 dargestellten Maßnahmen wird keine geschätzte Personenzahl angegeben, die durch die Maßnahmen entlastet werden. Der Aufwand zur Ermittlung der durch die Maßnahmen entlasteten Personen steht nicht im Verhältnis zum Erkenntnisgewinn. Die Maßnahmen beziehen sich zum Teil auf das gesamte Stadtgebiet, für das keine Lärmkartierung vorliegt.

15 Finanzielle Auswirkungen des Lärmaktionsplanes

Die finanzielle Auswirkungen der in Kapitel 12 benannten Maßnahmen können nicht einzeln zugeordnet und daher nicht beziffert werden.

16 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach fünf Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

17 Inkrafttreten des Lärmaktionsplanes

Das Datum der Aufstellung des Lärmaktionsplanes entspricht der Beschlussfassung der Stadt Ochtrup.

Beschluss des Rates der Stadt Ochtrup vom __.__.2024

Aufgestellt:
Stadt Ochtrup

Anlagen

Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Ochtrup

Gemeindekennzahl: **05566068**
Kennung der Behörde für die Lärmkartierung: **DE_NW_05566068**

Dieser Bericht erfolgt in Übereinstimmung mit den Anforderungen des §4 der Lärmkartierungsverordnung.

Zuständige Behörde für die Lärmkartierung nach §47e BImSchG

Auskunft zur Lärmkartierung erteilt:

Stadt Ochtrup
Prof.-Gärtner-Str. 10
48607 Ochtrup

Telefon: 02553 730
E-Mail: post@ochtrup.de
www.ochtrup.de

Abweichend davon ist für die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes zuständig:

Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn,
<http://www.eba.bund.de>

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte

für die Hauptverkehrsstraßen und nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken außerhalb der Ballungsräume und für die Großflughäfen, durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW,
für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Angaben zu den Ergebnissen der Lärmkartierung Runde 4 (2022) finden Sie bitte auf den folgenden Seiten.

Tabellarische Angaben über die Anzahl der von Lärm belasteten Menschen, Fläche, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude

Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen

Einwirkung von **Straßenverkehrslärm**, der von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen (Hauptverkehrsstraßen) mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Stadt Ochtrup:

LDEN dB(A):	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70 bis 74	ab 75
	615	419	254	129	0

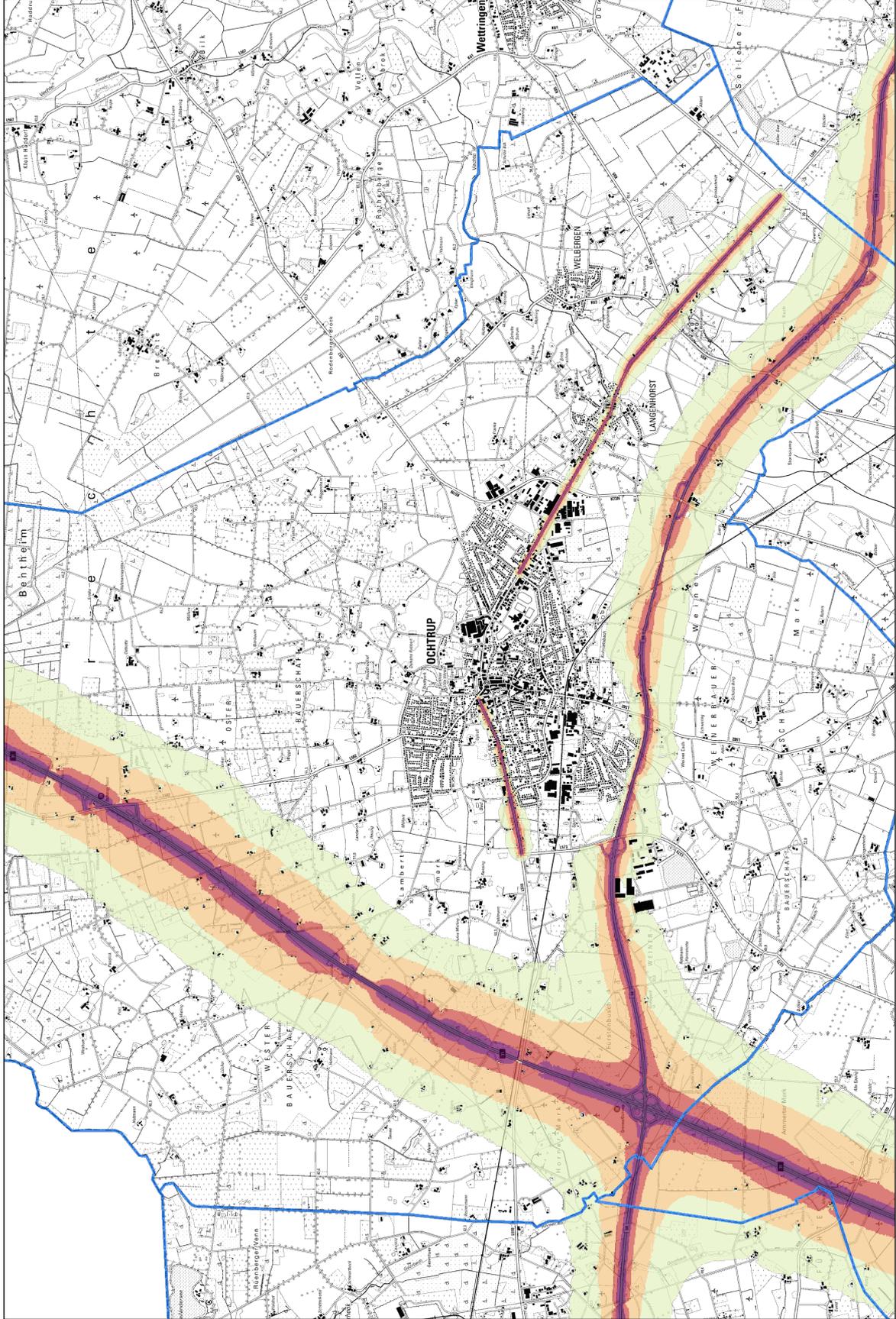
LNight dB(A):	ab 50 bis 54	ab 55 bis 59	ab 60 bis 64	ab 65 bis 69	ab 70
	484	304	145	0	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Stadt Ochtrup:

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Größe in km ²	31,33	7,02	1,35

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Stadt Ochtrup:

LDEN dB(A):	ab 55	ab 65	ab 75
Wohnungen	672	181	0
Schulgebäude	2	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0



Straßenverkehr 24h

L-den / dB(A)

- ab 55 bis 59
- ab 60 bis 64
- ab 65 bis 69
- ab 70 bis 74
- ab 75

- Gebäude
- Gemeindegrenzen



