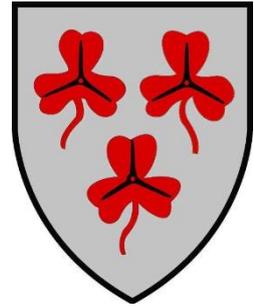


Gemeinde Mettingen



Lärmaktionsplan (Stufe 4)

– Ergebnisse der Lärmkartierung

Aufstellende und bearbeitende Behörde:

Gemeinde Mettingen
Bauamt
Markt 6 – 8
49497 Mettingen

(Vorlage ist die Lärmkartierung (Stufe 3), erstellt von RP Schalltechnik, Projekt-Nr. 18-040-01, vom 17.04.2018, Osnabrück)

Stand: Februar 2024

Inhaltsverzeichnis:	Seite:
1. Einleitung	3
1.1 Beschreibung der Umgebung	3
1.2 Hauptverkehrsstraßen	4
1.3 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde	4
1.4 Rechtlicher Hintergrund	5
1.5 Geltende Grenzwerte	6
1.6 Diskussion von ruhigen Gebieten	8
2. Ergebnisse der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen	8
2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	8
2.2 Bewertung der Lärmsituation	10
3. Mitwirkung der Öffentlichkeit – Weiteres Vorgehen	11
4. Öffentliche Auslegung – Abwägung	12
5. Lärminderungsmaßnahmen – Diskussion und Beschreibung der Vorkehrungen	12

Anlage: Bericht über die Lärmkartierung für die Gemeinde Mettingen (LANUV 2023)

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 Mitgliedsstaaten 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 (LAP) alle 5 Jahre zu überprüfen bzw. fortzuschreiben. Derzeit wird die 4. Runde bearbeitet, die bis spätestens 18. Juli 2024 abgeschlossen sein muss. Nach diesem Zeitpunkt sind bestehende Lärmaktionspläne nach § 47 d Abs. 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

Folgende Prozessschritte² werden bei der Aufstellung oder Überprüfung von Lärmaktionsplänen empfohlen:

0. Veröffentlichung der Lärmkarten
 1. Frühzeitige Mitwirkung der Öffentlichkeit und Beteiligung anderer Behörden mit eigener Bekanntmachung (Phase 1 der Öffentlichkeitsbeteiligung)
 2. Überprüfung und Überarbeitung des letzten LAP oder erstmalige Erstellung des LAP
 3. Ortsübliche Bekanntmachung, Auslegung, Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange und anderen Behörden, Gelegenheit zur Mitwirkung der Öffentlichkeit (Phase 2 der Öffentlichkeitsbeteiligung)
 4. Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Mitwirkung (Abwägung) und Fertigstellung der Beschlussvorlage
 5. Inkrafttreten des LAP z.B. durch Beschluss Gemeinderat
 6. Öffentliche Bekanntmachung
 7. Berichterstattung über Land an EU

1.1 Beschreibung der Umgebung

Die Gemeinde Mettingen liegt im Norden des Tecklenburger Landes an der Landesgrenze zu Niedersachsen. Die Gemeinde gehört zum Kreis Steinfurt im Regierungsbezirk Münster zwischen den Städten Osnabrück und Rheine. Zur niedersächsischen Stadt Osnabrück sind es rund 20 km in Richtung Osten, zur Stadt Rheine sind es rund 30 km in Richtung Westen. Der Mittellandkanal sowie die Mettinger Aa, ein linker Nebenfluss der Großen Aa, verlaufen im Norden des Gemeindegebietes.

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

² Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (19.09.2022), Kapitel 5.1

Mettingen besteht aus dem Ortskern Mettingen sowie den Ortsteilen Lage-Wiehe, Nierenburg, Muckhorst-Höveringhausen und Schlickelde-Bruch.

Am 30. Juni 2022 lebten in Mettingen ca. 12.000 Einwohner.

1.2 Hauptverkehrsstraßen

Zu den Hauptverkehrsstraßen, die in der vierten Stufe der Lärmaktionsplanung untersucht werden, zählt die Landesstraße L 599 im Ortskern von Mettingen. Betroffen ist der Teil der Bahnhofstraße zwischen Recker Straße und Ibbenbürener Straße sowie die Westerkappelner Straße bis zum Kreisverkehr.

Die Bahnhofstraße ist mit 3,809 Mio. Kfz pro Jahr belastet. Das entspricht 10.436 Kfz/Tag und liegt damit deutlich über den geforderten 3 Mio. Kfz/Jahr bzw. 8.000 Kfz/Tag. Die Westerkappelner Straße ist mit 3,809 Mio. Kfz/Jahr belastet. Das entspricht 10.436 Kfz/Tag und liegt damit deutlich über den geforderten 3 Mio. Kfz/Jahr bzw. 8.000 Kfz/Tag.

Weitere Schallquellen des Straßenverkehrs sind in der Lärmaktionsplanung in Mettingen nicht zu berücksichtigen, da sie nicht der Mindestbelastung von 3,0 Mio. Fahrzeugen pro Jahr entsprechen.

1.3 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

In Nordrhein-Westfalen ist das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) für die Lärmkartierung zuständig, soweit es sich nicht um Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes handelt.

Zur Unterstützung der Gemeinden betreibt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr in Verbindung mit dem LANUV 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 Bürgerinnen und Bürgern über das Internet abgerufen werden. Der Zugriff der Daten erfolgt auf der Grundlage der Geodaten-Infrastruktur des Landes Nordrhein-Westfalen.

Für die Lärmaktionsplanung inklusive der Interpretation der Ergebnisse ist die Gemeinde Mettingen zuständig.

Gemeinde Mettingen
Bauamt
Markt 6 – 8
494978 Mettingen

Telefon: 05452 – 52-0
Fax: 05452 – 52-85
Homepage: www.mettingen.de
eMail: info@mettingen.de

Gemeindekennzahl: 05 5 66 056

1.4 Rechtlicher Hintergrund

Mit der Richtlinie 2002/49/EG³ des europäischen Parlaments (Umgebungslärmrichtlinie) hat die Europäische Gemeinschaft ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung des Umgebungslärm erarbeitet. Als Ziele sind 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.⁴ 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 diese 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-Immissionsschutzgesetzes⁵ 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 „Lärm-minderungsplanung“ und den Paragraphen 47 a bis f ein. In der Lärmschutzpraxis werden die Begriffe Lärm-minderungsplanung und Lärmaktionsplanung häufig gleichbedeutend verwendet.

Die Berechnungs- und Bewertungsmethoden sind in der aktuellen Runde 4 der Lärmaktionsplanung geändert worden, da die Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm BUB⁶ und BEB⁷ für die Runden 1 bis 3 nur als vorläufige Fassungen verwendet wurden.

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.

Die anonymisierten Einwohnerdaten stammen von den Einwohnermeldeämtern.

Wesentliche Änderungen bei der BUB (Eingangsdaten):

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

³ 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

⁴ Begriffsbestimmung entsprechend Art. 3 a Richtlinie 2002/49/EG bzw. § 47 b Ziff. 1 BImSchG

⁵ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (BImSchG), zuletzt geändert am 18.12.2006; BGBl I 3180

⁶ BUB: Berechnungsmethode für Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenweg, Industrie und Gewerbe)

⁷ BEB: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm

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)

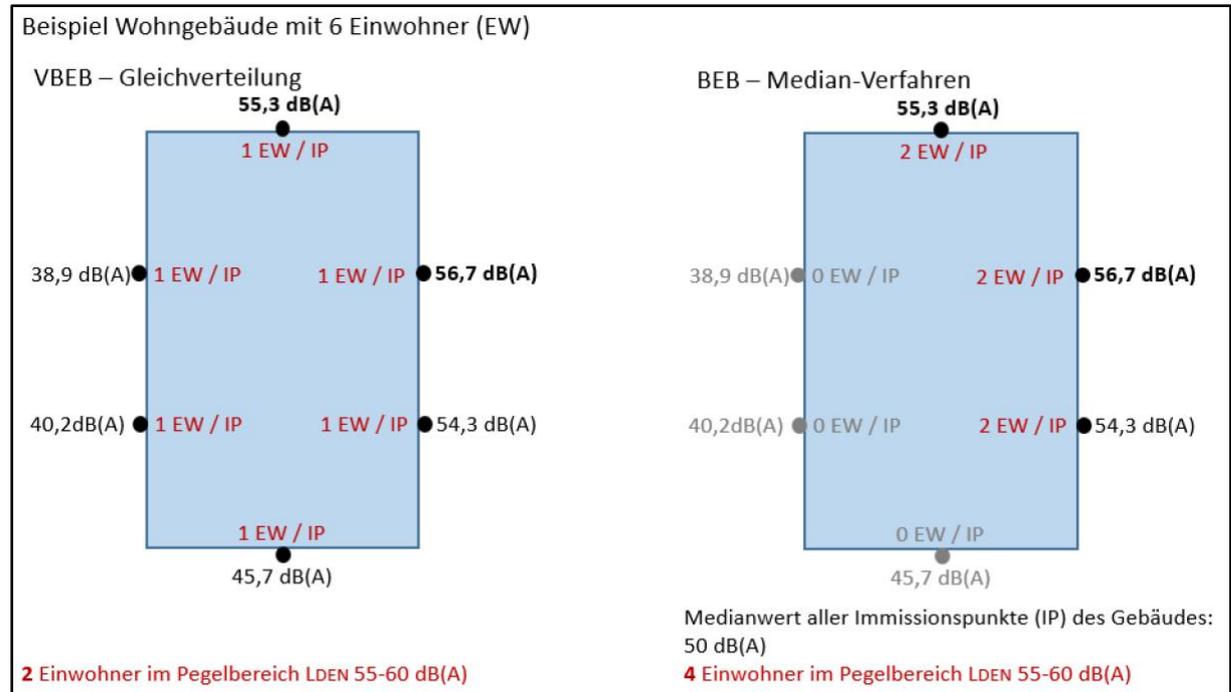


Abb. 1: Gegenüberstellung VBEB (Runden 1 – 3) und BEB (Runde 4)⁸

Ein Vergleich der Lärmkarten aus Runde 3 mit Runde 4 ist aufgrund der oben genannten Änderungen nicht möglich. Die Anzahl der betroffenen Personen in Runde 4 fällt größer aus als in Runde 3.

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).

1.5 Geltende Grenzwerte

Die Grundlage von Lärmaktionsplänen bilden Lärmkarten, die gemäß § 47 c 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.

⁸ Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz – FAQ zur EU-Umgebungsärmkartierung 2022 in Niedersachsen, V 4.1 online unter:

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr empfiehlt daher den Kommunen, ihre Entscheidung über die Notwendigkeit der Aufstellung 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.⁹ 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 Werte.

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. Folgende Abbildung zeigt die nationalen Grenz- und Richtwerte.

Geltungsbereich	Grenzwerte für Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ²⁴ Tag / Nacht [dB(A)]	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ²⁵ sowie an Schienenwegen des Bundes ²⁶ Tag / Nacht [dB(A)]	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen ²⁷ Tag / Nacht [dB(A)]	Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von industriellen Anlagen ²⁸ 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.

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

⁹ RdErl. d. Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz – V-5 – 8820.4.1

1.6 Diskussion von ruhigen Gebieten

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 zum Zentrum an den Stadtrand zur Erholung deutlich länger sind als in Kleinstädten oder Gemeinden.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist nur jeweils ein Teilbereich zweier Hauptverkehrsstraßen in Mettingen in die Lärmkartierung eingegangen. Kreis- oder Gemeindestraßen sind nicht erfasst worden, so dass kein umfassendes Bild der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr erstellt wurde. Die Ausweisung von ruhigen Gebieten kann nicht auf einer zuverlässigen Datengrundlage geschehen.

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

2. Ergebnisse der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Ergebnisse der Lärmkarten wurden vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) ermittelt und im Internet unter <https://www.umgebungslaermkartierung.nrw.de/> veröffentlicht.

Die nachfolgenden Inhalte wurden dem Bericht des LANUV über die Lärmkartierung der Gemeinde Mettingen vom 06.07.2023 entnommen:

Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen

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

Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Personen in der Gemeinde Mettingen:

L _{DEN} /dB(A)	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
	105	88	55	0	0

L _{Night} /dB(A)	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70,	>70
	87	55	4	0	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde Mettingen:

L _{DEN} /dB(A)	>55	>65	>75
Größe/km ²	0,22	0,08	0,01

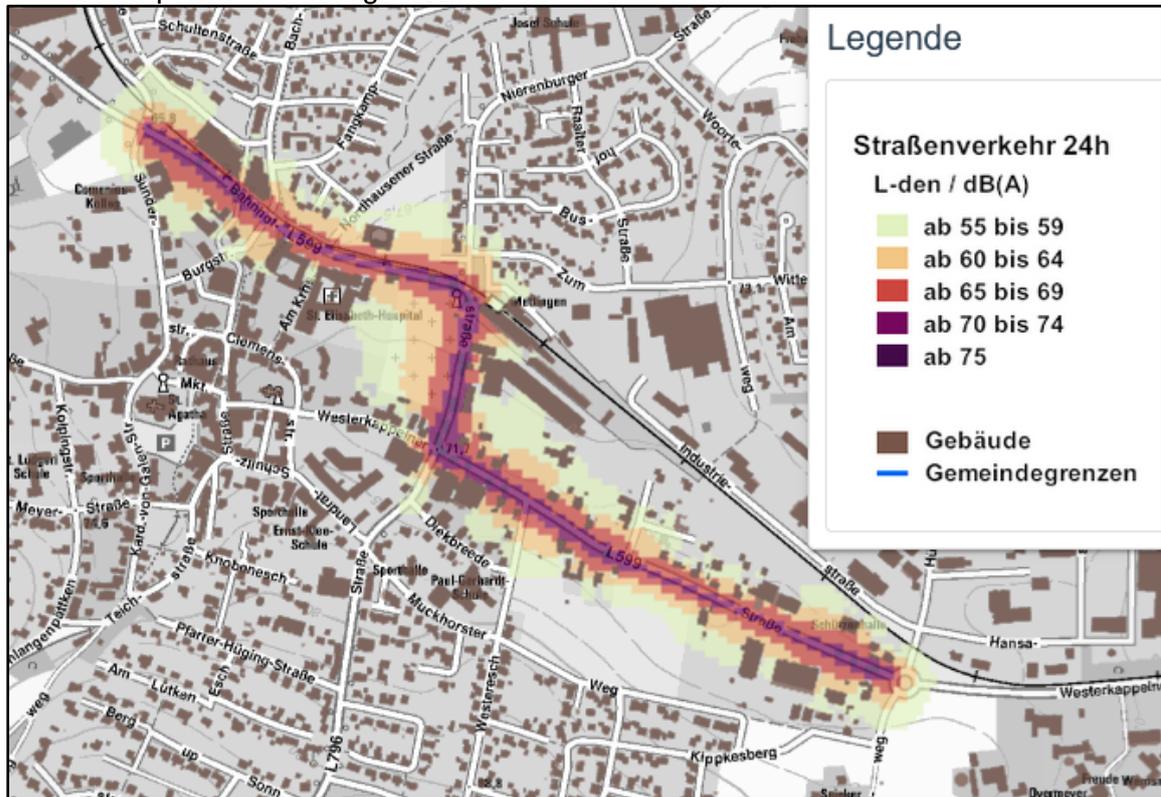
Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude in der Gemeinde Mettingen:

L _{DEN} /dB(A)	>55	>65	>75
N Wohnungen	117	26	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	5	0	0

Die Auswertung der Zusatzinformationen zu den gesundheitlichen Auswirkungen hat für die Gemeinde Mettingen, aufgrund der geringen Lärmbelastung und niedrigen Betroffenheit, keinen Einfluss.

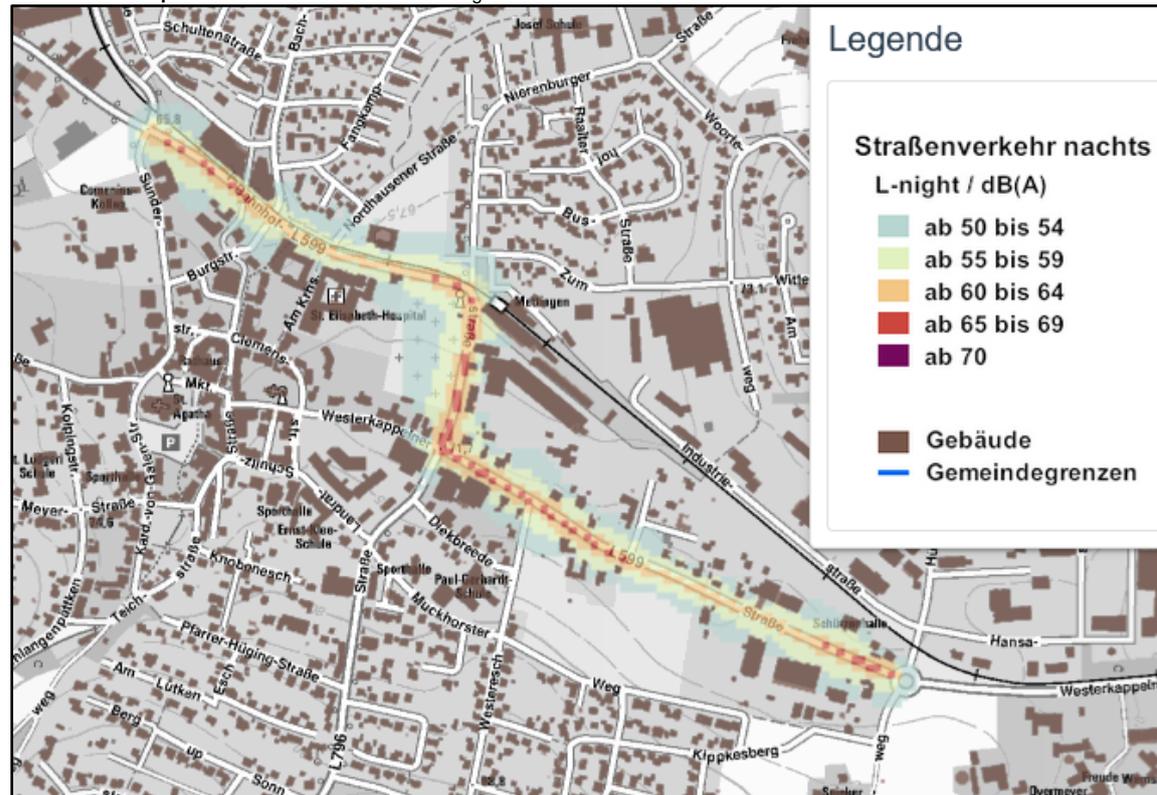
Die folgenden Karten zeigen die Ausbreitungsberechnung am Tag L_{DEN} (Karte 1) und für die Nacht L_{Night} (Karte 2).

Karte 1: Isophonenkarte Tag¹⁰ L_{DEN}



¹⁰ Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, Lärmkarten für NRW, online unter: <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>

Karte 2: Isophonenkarte Nacht¹¹ L_{Night}



2.2 Bewertung der Lärmsituation

Der Lärmaktionsplan ist ein Instrument zur Darstellung von Lärmproblemen und deren Management. Dabei sollen 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 Auslöswerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht überschritten sein sollten. Die Gemeinde Mettingen folgt dieser Empfehlung.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen gegenüber der Runde 3 eine höhere Betroffenheit der Bürger*innen durch den Verkehrslärm, der von den untersuchten Hauptverkehrsstraßen (Bahnhofstraße ab Kreuzung Neuenkirchener Straße bis zur Kreuzung Westerkappeler Straße, Westerkappeler Straße bis zum Kreisverkehr) ausgeht. Die Gründe dafür sind in Kapitel 1.4 beschrieben worden.

Anhand der Berechnungen des LANUV ist festgestellt worden, dass insgesamt 248 Einwohner zwischen 55 bis 70 dB(A) ganztägig und 142 Einwohner nachts zwischen 50 und 60 dB(A) betroffen sind.

Die vom Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz empfohlenen Auslöswerte von 70/60 dB(A) werden für keine Personen ganztags jedoch für 4 Personen nachts überschritten.

¹¹ Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, Lärmkarten für NRW, online unter: <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>

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

Folgende Lärmbelastungen sind ermittelt worden:

0 Einwohner sind ganztägig sehr hohen Belastungen (>70 dB(A)) ausgesetzt und 4 Einwohner sind in der Nacht sehr hohen Belastungen (>60 dB(A)) ausgesetzt.

55 Einwohner sind ganztägig hohen Belastungen (65 bis 70 dB(A)) ausgesetzt und 55 Einwohner sind in der Nacht hohen Belastungen (55 bis 60 dB(A)) ausgesetzt.

88 Menschen sind ganztägig Belästigungen (60 bis 65 dB(A)) ausgesetzt und 87 Menschen sind in der Nacht Belästigungen (50 bis 55 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 Lärminderung 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 Auslösewerte von 70/60 dB(A) überschritten werden.

Ob und in wie weit Maßnahmen getroffen werden sollten, wird im zweiten Teil der Lärmaktionsplanung (Runde 4) mit der Vorstellung der Möglichkeiten und deren Abwägung diskutiert.

3. Mitwirkung der Öffentlichkeit – Weiteres Vorgehen

Die EG-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.

Im Rahmen der Veröffentlichung dieses Berichtes wird die Öffentlichkeit im Winter 2024 durch eine ortsübliche Bekanntmachung im Aushangkasten der Gemeinde Mettingen, im Internet unter www.mettingen.de und über Pressemitteilungen über die Ergebnisse der Lärmkartierung und deren Bewertung informiert. Die Bürger*innen haben dann die Möglichkeit, Anregungen und Hinweise zur Lärmaktionsplanung bei der Gemeindeverwaltung vorzubringen.

Im Zuge der Information der Öffentlichkeit werden die hier aufgeführten Berechnungsergebnisse den Bürger*innen vorgestellt und sie werden zur Eingabe von Anregungen und Hinweisen zu den benannten Schwerpunkten aufgefordert.

Die Anregungen und Hinweise werden ausgewertet und anschließend der Lärmaktionsplan auf der Basis der Vorgaben des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr aufgestellt.

4. Öffentliche Auslegung - Abwägung

Nachdem der Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität am 25.10.2023 getagt hat, wurde bereits am 28.10.2023 die Bevölkerung durch einen Zeitungsartikel auf die Lärmkartierung für das Gemeindegebiet Mettingen aufmerksam gemacht.

Der Rat hat dann in seiner Sitzung am 13.12.2023 die öffentliche Bekanntmachung zur Beteiligung der Öffentlichkeit der Lärmaktionsplanung (4. Runde) beschlossen.

Aufgrund der geringen Lärmbelastung und wenigen Wohnhäusern im Lärmbereich sind Phase 1 (frühzeitige Mitwirkung der Öffentlichkeit und Beteiligung anderer Behörden) und Phase 2 (Ortsübliche Bekanntmachung, Auslegung, Beteiligung von TÖB und anderen Behörden, Gelegenheit zur Mitwirkung der Öffentlichkeit) zeitlich verknüpft worden.

Die öffentliche Auslegung zur Beteiligung der Öffentlichkeit wurde am 08.01.2024 öffentlich bekannt gemacht und fand in der Zeit vom 16.01.2024 bis zum 16.02.2024 statt.

Da aus der Öffentlichkeit keine Anregungen eingegangen sind, kann eine entsprechende Abwägung entfallen.

5. Lärminderungsmaßnahmen – Diskussion und Beschreibung der Vorkehrungen

Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit

Bereits vor der Aufstellung dieses Lärmaktionsplans, sind im Zuge der Beruhigung des Verkehrs in der Nähe von Seniorenheimen und vom St. Elisabeth Hospital zwei Teilabschnitte (zwischen Bachstraße und städtischem Friedhof, sowie zwischen dem Gebäude Westerkappeler Straße 44 und dem Gebäude Westerkappeler Straße 62a) des von Lärm betroffenen Verkehrsbereiches mit Tempo 30 (vorher Tempo 50) versehen worden. Die Einführung von Tempo 30 wird als probates Mittel gesehen, um die Lärmbelastung um bis zu 3 dB(A) zu senken.

Die Gemeinde Mettingen ist Teil der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ durch angemessene Geschwindigkeiten. Diese Initiative setzt sich dafür ein, dass die Kommunen selbst darüber entscheiden dürfen, wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden.¹²

In der nächsten Verkehrsschau soll geprüft werden, ob ein Tempo 30 unter anderem auf der gesamten Länge des von Lärm betroffenen Straßenbereiches der Landesstraße 599 möglich ist.

Bauleitplanung

In der Verkehrsschau vom 26.10.2023 wurde vom Landesbetrieb Straßen NRW ausgeführt, dass vor einer Geschwindigkeitsreduzierung erst alle baulich möglichen Maßnahmen ausgeschöpft werden müssen. Außerdem sei zu beachten, dass die Straße Bestandschutz hat. Die Bürger*innen haben die Möglichkeit beim Landesbetrieb einen Zuschuss für einen passiven Lärmschutz (z.B. für Fenster) zu beantragen.

Daher werden bei der künftigen Aufstellung/Änderung von Bebauungsplänen entlang der L 599 entsprechende Schallschutzmaßnahmen festgesetzt, sowie bei Um- oder Neubau (nach § 34 BauGB) im Baugenehmigungsverfahren auf die Einhaltung eines

¹² Lebenswerte Städte und Gemeinden, online unter: <https://lebenswerte-staedte.de/de/die-initiative.html>, zuletzt abgerufen am 20.02.2024

ausreichenden Schallschutzes (durch Schallschutzfenster, fensterunabhängige Lüftung, effektive Grundrissgestaltung) hingewiesen.

Flüsterasphalt (ist keine Option)

Nach Rücksprache mit dem Landesbetrieb Straßen NRW (Verkehrsschau vom 26.10.2023) ist es wenig zielführend einen Flüsterasphalt einzubauen, da dieser bereits nach wenigen Jahren seine schallreduzierende Funktion zum Großteil verliert und nach 8 - 10 Jahren erneuert werden müsste, sodass die voraussichtlich entstehenden Kosten den tatsächlichen Nutzen solch eines Asphalts nicht rechtfertigen.

Folgender Text gibt einen kleinen Einblick in die Nachteile von Flüsterasphalt und warum er für innerörtliche Gemeindehauptstraßen mit Randbepflanzungen nur bedingt sinnvoll ist:

„Trotz seiner positiven Eigenschaften ist das Verbauen von Flüsterasphalt nicht in jedem Fall sinnvoll. Das ergibt sich allein schon aus der teuren und aufwendigen Herstellung, deren Kosten die von gewöhnlichem Asphalt um das Dreifache übersteigen. Hinzu kommt, dass Flüsterasphalt alle acht bis zehn Jahre erneuert werden muss, da die Poren mit der Zeit verstopfen und er auch bei zusätzlichen Belastungen wie z.B. Unfällen schneller nachgibt. Darüber hinaus sind Instandhaltung und Pflege insbesondere im Winter aufwendiger. Das betrifft vor allem das Streuen bei Glatteis: Während Streusplitt die Hohlräume auffüllt und damit die lärmindernde Wirkung des Asphalts beeinträchtigt, verschwindet Streusalz aufgrund der großen Poren von der Oberfläche und verliert seine Wirkung. Ein „Stop-and-Go“ trägt genauso zum Verschleiß bei, wie Strecken mit vielen Kurven. Generell sollte auch keine vermehrte Verschmutzungsfahrer durch Pflanzen, Laub o.ä. bestehen, weil sonst nach und nach die Poren verstopfen und der Asphalt nach kurzer Zeit saniert werden müsste.“¹³

Interkommunales Mobilitätskonzept (Mettingen, Recke, Westerkappeln)

„Das interkommunale Mobilitätskonzept verfolgt [] einen verkehrsmittelübergreifenden Ansatz. So sollen neben dem Kfz-Verkehr auch die Potenziale und Möglichkeiten zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs als aktive Mobilitätsformen, der öffentlichen Verkehrsmitteln sowie die Optimierung der Vernetzung der Verkehrsmittel auf örtlicher und interkommunaler Ebene aufgezeigt werden.“¹⁴

Neben dem Ausbau des Radwegenetzes und die Ausweisung von drei Fahrradstraßen (Bischofstraße, Berentelgweg und Nierenburger Straße) kann man in Mettingen auch Stadtteilautos (Stadtteilautos OS GmbH) in Form von Carsharing mit e-Mobilität (leisere Motoren) nutzen oder mit dem Bürgerbus fahren.

All diese Möglichkeiten bergen hohe Potentiale den privaten Pkw-Verkehr auf leisere und umweltfreundlichere Fortbewegungsmittel umzulenken.

Sonstiges

Eine Maßnahme, die zu weniger Verkehr auf den Straßen führt, ist die Möglichkeit des Homeoffice. Die Entscheidung dazu liegt jedoch bei den Firmeninhaber*innen/Unternehmer*innen der Mettinger und umliegenden Unternehmen.

Zum Beispiel ermöglicht die Gemeinde Mettingen ihren Mitarbeiter*innen zwei Homeoffice Tage in der Woche.

¹³ ERGO Ratgeber Kfz, online unter: <https://www.ergo.de/de/Ratgeber/kfz/fluesterasphalt>, zuletzt abgerufen am 20.02.2024

¹⁴ Planersocietät: Zwischenbericht Interkommunales Mobilitätskonzept Mettingen, Recke und Westerkappeln, Juli 2022, Dortmund, S. 6

Die geschätzte Anzahl der Personen in dem vom Aktionsplan erfassten Gebiet, für die sich der Straßenverkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre reduziert beträgt 50.