

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

Teilaktionsplan Bad Salzuflen-2013-3



3a Lemgoer Straße/Liemer Straße



Zugehörige Daten

L 712 – Abschnitt Ostwestfalenstraße bis Ortseingang Ehrsen (Osterkamp)

Verkehrsstärke: ca. 3,1 Mio. Kfz/Jahr
entspricht ca. 8.500 Kfz/24h
Lärmquelle: Straßenverkehr
Ortslage: außerhalb geschlossener Bebauung

3b Wasserfuhr



Zugehörige Daten

L 712 – Abschnitt Heldmannstraße bis Walhallastraße

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

Lärmquelle: Straßenverkehr

Ortslage: innerhalb geschlossener Bebauung

3c Rudolph-Brandes-Allee/Bahnhofstraße



Zugehörige Daten

L 712 – Abschnitt Walhallastraße bis Werler Straße

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

Lärmquelle: Straßenverkehr

Ortslage: innerhalb geschlossener Bebauung

3d **Bahnhofstraße/Herforder Straße**



Zugehörige Daten

L 712 – Abschnitt Werler Straße bis Stadtgrenze Herford

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

Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit

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

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

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

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

Bewertung, Probleme, verbesserungswürdige Situationen

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

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

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

Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen

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

Erläuterungen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Langfristige Strategie der Lärminderung

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

Finanzielle Informationen

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

Geplante Bestimmungen über die Bewertung der Durchführung (Qualitätssicherung)

2018 werden die Lärmkarten überprüft und ggf. überarbeitet.

- Ende Aktionsplan Bad Salzuflen-2013-3 -