

Anlage 1 zur Ratsvorlage DS 17159-20

**(Bericht zur Überprüfung
des Lärmaktionsplans 2014
der Stadt Dortmund
gemäß § 47d des BImSchG)**



Bericht zur Überprüfung des Lärmaktionsplans 2014 der Stadt Dortmund gemäß § 47d des BImSchG

Zuständige Behörde:
Stadt Dortmund
Der Oberbürgermeister
Umweltamt

Bearbeitung und Ansprechpartner:
Andreas Frücht
Umweltamt
60/5-2 Immissionsschutz
Brückstraße 45
44122 Dortmund
0231-50-22604

Erstellungsdatum:
18. Dezember 2019

Stadt Dortmund
Umweltamt



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
2. Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung.....	2
2.1 Umgebungslärm an Flugplätzen.....	2
2.2 Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe	3
2.3 Umgebungslärm an Schienenwegen des Bundes	3
2.4 Umgebungslärm an kommunalen Schienenwegen.....	4
2.5 Umgebungslärm an Straßen	4
3. Bewertung und Entwicklung der Lärmsituation (zwischen 2012 und 2017).....	5
4. HotSpots	6
5. Maßnahmen	7
5.1 Bereits umgesetzte Maßnahmen zur Lärminderung	8
5.1.1 Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr	8
5.1.2 Verlagerung von Verkehr aus sensiblen Bereichen	8
5.1.3 Verringerung der Lärmemissionen und –immissionen	9
5.1.4 Öffentlichkeitsarbeit.....	10
5.2 Maßnahmen, die in den nächsten 5 Jahren realisiert werden sollen.....	10
5.2.1 Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr	10
5.2.2 Verlagerung von Verkehr aus sensiblen Bereichen	11
5.2.3 Verringerung der Lärmemissionen und -immissionen.....	11
5.2.4 Öffentlichkeitsarbeit.....	12
5.2.5 Ruhige Gebiete	12
5.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm	12
6. Ruhige Gebiete	14
7. Evaluierung des Lärmaktionsplans.....	15

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Lärmstatistik Umgebungslärm an Flugplätzen.....	2
Tabelle 2 Lärmstatistik Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe	3
Tabelle 3 Lärmstatistik Umgebungslärm an Schienenwegen des Bundes	3
Tabelle 4 Lärmstatistik Umgebungslärm an kommunalen Schienenwegen.....	4
Tabelle 5 Lärmstatistik Umgebungslärm an Straßen	4
Tabelle 6 Vergleich Belastetenzahlen Kartierung II und III Stufe	5
Tabelle 7 Lärmschutzmaßnahmen und deren Wirkung.....	7
Tabelle 8 Wirkungsabschätzung Minderung Kfz-Verkehr	13

Anhangsverzeichnis

Anhang 1: Zusammenfassung Lärmaktionsplan 2014

Anhang 2: Bericht über die Lärmkartierung für den Ballungsraum Dortmund

Anhang 3: Kartenanhang Lärmkartierung

Literaturverzeichnis

1. **EU-Umgebungslärmrichtlinie.** Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm. 25.06.2002.
2. **34.BImSchV.** Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung). 16.03.2006.
3. **BImSchG.** Bundes-Immissionsschutzgesetz in seiner aktuell gültigen Fassung.
4. **MUNLV.** RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz -V-5-8820.4.1. 07.02.2008 : s.n.
5. **Umweltbundesamt.** Texte 81/2015 Handbuch Lärmaktionspläne, Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung. 2015.
6. **Umweltbundesamt, Ökolöwe-Umweltbund-Leipzig e.V.** Mach's leiser - Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig. 2019.
7. **LAI.** Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz Hinweise zur Lärmaktionsplanung - Zweite Aktualisierung. 09.03.2017.
8. **Bartolomaeus, Wolfram.** Lärmbekämpfung Akustik, Schallschutz, Schwingungstechnik. *Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS 19.* s.l. : VDI fachmedien, 2019. Bd. 6.
9. **Umweltbundesamt.** Ruhige Gebiete - Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung. 2018.

Abkürzungsverzeichnis

BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
DS-Nr.	Drucksachen-Nummer entsprechend dem Gremieninformationssystem der Stadt Dortmund
dB	dezi Bel
dB(A)	dezi Bel A-bewertet
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
IED-Anlagen	Anlagen, welche unter die Industrieemissionsrichtlinie 2010/75/EU, engl. "Industrial Emissions Directive" fallen
Kfz	Kraftfahrzeug
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
L_{DEN}	Bewerteter Schalldruckpegel Day-Evening-Night
L_{Night}	Bewerteter Schalldruckpegel Nacht
MUNLV	Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
TA-Lärm	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm)
UBA	Umweltbundesamt
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUF	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen
VBUI	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz

1. Einleitung

Rechtliche Grundlage der Lärmaktionsplanung ist die EG-Umgebungslärmrichtlinie vom 25.06.2002 (1), die 2005 in deutsches Recht umgesetzt wurde (2) (3). Nach dieser sind Ballungsräume verpflichtet, in einem 5-jährigen Turnus Lärmkartierungen durchzuführen. Dabei wird zwischen folgenden Lärmarten unterschieden:

- Umgebungslärm an Flugplätzen
- Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe
- Umgebungslärm an Schienenwegen
- Umgebungslärm an Straßen

Auf der Lärmkartierung aufbauend sind Lärmaktionspläne zu erstellen, die ebenfalls im 5-jährigen Turnus zu überprüfen und je nach Erfordernis beizubehalten, zu überarbeiten oder neu aufzustellen sind. Der derzeit gültige Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund basiert auf den Ergebnissen der Lärmkartierung der 2. Stufe aus dem Jahr 2012. Die Aufstellung erfolgte im Jahr 2014 und der Beschluss des Rates der Stadt Dortmund am 07.05.2015 (DS-Nr. 14090-14). Eine Zusammenfassung des Lärmaktionsplans befindet sich in Anhang 1. Im Jahr 2017 hat turnusmäßig eine weitere Kartierung stattgefunden, deren Ergebnisse im aktuellen Dokument vorgestellt und beurteilt werden sollen. Weiterhin ist zu überprüfen, inwieweit der Lärmaktionsplan noch geeignete Maßnahmen zur Umsetzung enthält und wie der Umsetzungsstand der Maßnahmen ist. Auf Grundlage dieser Kartierungsergebnisse wird gemäß §47d des BImSchG geprüft, ob eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans erforderlich ist.

Die Stadt Dortmund verfolgt mit der Lärmaktionsplanung das Ziel, kurz- bis mittelfristig Maßnahmen zur Lärminderung zu entwickeln und umzusetzen. Vordringlicher Handlungsbedarf besteht vor allem in Bereichen mit hohen Lärmpegeln und zugleich hoher Einwohnerdichte. Diese Bereiche werden als HotSpots bezeichnet.

Neben der Verbesserung der Lärmsituation in hochbelasteten Bereichen mit Wohnbebauung sollen außerdem „Ruhige Gebiete“ definiert sowie Strategien zu deren Schutz entwickelt werden.

Weder die EG-Umgebungslärmrichtlinie noch das Bundesimmissionsschutzgesetz nennen Grenzwerte. Daher wird der Runderlass des MUNLV vom 07.02.2008 zur Beurteilung herangezogen (4). Demnach liegen Lärmprobleme auf jeden Fall vor, wenn an schutzwürdigen Gebäuden (z.B. Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser) ein L_{DEN} von 70 dB(A) oder ein L_{Night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten werden. Im Musteraktionsplan des MUNLV zur EG-Umgebungslärmrichtlinie werden diese Werte als Auslösewerte bezeichnet. Sofern Einwohner oder Gebiete solchen Pegeln ausgesetzt werden, werden diese nachfolgend auch als „hochbelastete Einwohner“ oder „hochbelastete Bereiche“ bezeichnet.

Die Umgebungslärmrichtlinie enthält keine eigene Rechtsgrundlage zur Anordnung von Minderungsmaßnahmen. Sofern im rechtskräftigen Lärmaktionsplan Maßnahmen festgelegt werden, sind diese für die Verwaltung bindend und in Planverfahren zu berücksichtigen. Wichtig ist hierbei, dass die Maßnahmen nicht im Widerspruch zum jeweiligen Fachrecht stehen (z.B. StVO, BImSchG oder VwVfG). Des Weiteren müssen die finanzielle und technische Machbarkeit sowie die Verhältnismäßigkeit gewährleistet sein.

2. Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Lärmkartierung für die jeweiligen Lärmarten zusammengefasst dargestellt. Der vollständige Datenbericht sowie zugehörige Lärmkarten können digital unter <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/> eingesehen werden. Der Datenbericht und eine Zusammenfassung der relevanten Karten sind zur Übersicht auch in den Anhängen 2 und 3 dargestellt. Die Bewertung der Ergebnisse erfolgt in Kapitel 2.5.

Die für die Beurteilung maßgeblichen Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} werden entsprechend § 2 der 34. BImSchV bestimmt. Diese basieren auf A-bewerteten, äquivalenten Dauerschallpegeln, wobei der L_{Night} die Immissionen über den Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) beschreibt und der L_{DEN} die Immissionen des gesamten Tages (24 Stunden), wobei Abend- und Nachtzeitraum mit einer stärkeren Gewichtung berücksichtigt werden.

Die Anzahl der betroffenen Einwohner wird nach VBEB ermittelt. Bei der Anzahl der Schulen und Krankenhäuser ist zu berücksichtigen, dass es sich hier um die Anzahl der Gebäude handelt, in denen sich vorwiegend Lehrinrichtungen befinden (also z.B. auch Musik- und Volkshochschulen) und auch jene Gebäude erfasst sind, die den Schulen zuzuordnen sind (also z.B. auch Sporthallen und Schwimmbäder). Sofern die Auslösewerte des Musterlärmaktionsplans erreicht werden, werden die davon betroffenen Einwohnerzahlen in den nachfolgenden Tabellen rot dargestellt.

Die Datengrundlage (z.B. Einwohnerzahlen, Verkehrszahlen, Gebäudebestand, etc.) gilt für das Bezugsjahr 2016.

2.1 Umgebungslärm an Flugplätzen

Die Umgebungslärmkartierung an Flugplätzen erfolgte nach der VBUF. Im Dortmunder Stadtgebiet sind der Dortmunder Flughafen (Dortmund Airport 21) und ein Hubschrauberlandeplatz am Klinikum Dortmund kartierungspflichtig. Im Fall der Umgebungslärmkartierung des Flughafens ist die nationale Gesetzgebung in Form des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm deutlich strenger, sodass sich im Rahmen der Umgebungslärmkartierung keine Überschreitungen der Auslösewerte ergeben. Die Fluglärmkartierung wurde von der ACCON GmbH durchgeführt. Zuständige Behörde für die Kartierung ist das Umweltamt der Stadt Dortmund, wohingegen die Aufsichtsbehörde für den Flugbetrieb die Bezirksregierung Münster ist.

In der nachfolgenden Tabelle werden die Ergebnisse der Fluglärmkartierung zusammengefasst und auf ganze Zehner gerundet.

Tabelle 1 Lärmstatistik Umgebungslärm an Flugplätzen

Intervalle	Anzahl Einwohner		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
50 - 55	k.A.	0	k.A.	0	k.A.	0	k.A.	0
55 - 60	1060	0	480	0	0	0	0	0
60 - 65	0	0	0	0	0	0	0	0
65 - 70	0	0	0	0	0	0	0	0
70 - 75	0	0	0	0	0	0	0	0
≥ 75	0	0	0	0	0	0	0	0

2.2 Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe

Die Kartierung von Umgebungslärm durch Industrie- und Gewerbeanlagen erfolgte nach der VBUI. Es ist zu beachten, dass die Anforderungen der national geltenden TA-Lärm für Industrie- und Gewerbelärm deutlich strenger sind, als die Auslösewerte der Umgebungslärmkartierung, sodass Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe in Deutschland kaum eine Rolle spielt. Kartierungspflichtig sind daher lediglich Anlagen, welche unter die Industrieemissionsrichtlinie 2010/75/EU („IED-Richtlinie“) fallen. Faktisch sind dies vor allem Betriebe der Schwerindustrie, sodass die größten Lärmverursacher erfasst werden und gleichzeitig der Aufwand für die Erstellung der Lärmkartierung verhältnismäßig bleibt. Aus demselben Grund werden im Rahmen der Umgebungslärmkartierung i.d.R. keine detaillierten Emissionsmodelle für die Industriebetriebe erstellt, sondern typische Flächenschallleistungspegel je nach Art des Betriebes angesetzt. Für die Kartierung wurden die flächenbezogenen Schallleistungspegel der jeweiligen Betriebe vom LANUV mitgeteilt.

Die Ergebnisse zum Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst und auf ganze Zehner gerundet.

Tabelle 2 Lärmstatistik Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe

Intervalle	Anzahl Einwohner		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}
50 - 55	140	<10	50	<10	0	0	0	0
55 - 60	<10	<10	0	0	0	0	0	0
60 - 65	<10	0	0	0	0	0	0	0
65 - 70	<10	0	0	0	0	0	0	0
70 - 75	0	0	0	0	0	0	0	0
≥ 75	0	0	0	0	0	0	0	0

2.3 Umgebungslärm an Schienenwegen des Bundes

Die Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen des Bundes erfolgte nach der VBUSch. Zuständige Behörde für die Kartierung von Umgebungslärm an Schienenwegen des Bundes ist das Eisenbahnbundesamt.

Die kartierungspflichtigen Ergebnisse wurden vom Eisenbahnbundesamt an die Stadt Dortmund übermittelt und sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst, wobei die Zahlen für Einwohner und Wohnungen auf ganze Hunderter gerundet wurden.

Tabelle 3 Lärmstatistik Umgebungslärm an Schienenwegen des Bundes

Intervalle	Anzahl Einwohner		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}
50 - 55	k.A.	16.800	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	20	k.A.
55 - 60	22.000	6.900	18.500		110			
60 - 65	9.300	2.200	2.300		29			
65 - 70	3.500	500						
70 - 75	800	100						
≥ 75	200	k.A.	100		5			

2.4 Umgebungslärm an kommunalen Schienenwegen

Die Umgebungslärmkartierung an kommunalen Schienenwegen erfolgte nach der VBUSch. Die Zugzahlen wurden von der DSW21 bzw. der Dortmunder Eisenbahn GmbH ermittelt. Analog zum Straßenverkehrslärm sind in Ballungsräumen alle lärmrelevanten Schienenwege zu kartieren. Die Lärmkartierung für kommunale Schienenwege wurde vom Umweltamt Dortmund durchgeführt, welches gleichzeitig die zuständige Behörde für die Kartierung ist.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung für kommunale Schienenwege zusammengefasst und im Fall der Einwohner und Wohnungen auf ganze Zehner gerundet.

Tabelle 4 Lärmstatistik Umgebungslärm an kommunalen Schienenwegen

Intervalle	Anzahl Einwohner		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}
50 - 55	7.500	4.330	3960	2240	8	8	0	1
55 - 60	4.730	3.920	2520	2020	6	2	2	0
60 - 65	4.300	1.860	2200	1040	7	0	1	0
65 - 70	3.110	50	1650	20	0	0	0	0
70 - 75	1.030	0	580	0	0	0	0	0
≥ 75	10	0	<10	0	0	0	0	0

2.5 Umgebungslärm an Straßen

Die Umgebungslärmkartierung an Straßen erfolgte nach der VBUS. Außerhalb von Ballungsräumen sind alle Straßen mit einem durchschnittlichen jährlichen Verkehrsaufkommen von 3 Millionen Kfz kartierungspflichtig. Dies entspricht einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) von mehr als 8200 Kfz. Da Dortmund als Ballungsraum gilt, sind jedoch alle lärmrelevanten Straßen zu kartieren, sodass das kartierte Netz auch Straßen mit einem deutlich geringeren Verkehrsaufkommen abbildet. Die Verkehrsdaten wurden teils vom Landesbetrieb Straßen NRW und teils von der Stadt Dortmund erhoben. Die Straßenlärmkartierung wurde vom Umweltamt Dortmund durchgeführt, welches gleichzeitig die zuständige Behörde für die Kartierung ist.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Ergebnisse der Straßenlärmkartierung zusammengefasst und im Fall der Einwohner und Wohnungen auf ganze Hunderter gerundet.

Tabelle 5 Lärmstatistik Umgebungslärm an Straßen

Intervalle	Anzahl Einwohner		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}
50 - 55	131100	69000	67800	36700	65	45	1	5
55 - 60	93000	30400	48500	16200	67	22	6	4
60 - 65	57400	11200	30900	6100	36	6	6	1
65 - 70	26500	500	14300	300	18	0	4	0
70 - 75	8300	0	4600	0	3	0	0	0
≥ 75	200	0	100	0	0	0	0	0

3. Bewertung und Entwicklung der Lärmsituation (zwischen 2012 und 2017)

Im Vergleich zum Jahr 2012 ist die Zahl der hochbelasteten Einwohner im Fall des Straßenlärms um etwa 10 % und im Fall des kommunalen Schienenlärms um etwa 15 % gestiegen. An Schienenwegen des Bundes hat sich die Zahl der hochbelasteten Einwohner etwa halbiert. Wie schon in den vorherigen Lärmkartierungen werden die Auslösewerte beim Flug- und Gewerbelärm mit wenigen Ausnahmen nicht erreicht. Dies kann auch der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Tabelle 6 Vergleich Belastetenzahlen Kartierung II. und III. Stufe

Lärmquelle	Kartierung 2012		Kartierung 2017	
	Anzahl Einwohner mit $L_{DEN} \geq 70$	Anzahl Einwohner mit $L_{Night} \geq 60$	Anzahl Einwohner mit $L_{DEN} \geq 70$	Anzahl Einwohner mit $L_{Night} \geq 60$
Straßen	7.900	10.300	8.500	11.600
Kommunale Schienenwege	900	1.700	1.000	1.900
Schienenwege des Bundes	2.200	4.900	1.000	2.800
Industrie und Gewerbe	0	0	0	0
Flugplätze	0	0	0	0
Summe	11.000	16.900	10.500	16.300

Die Ausgangslage der Emissionen hat sich beim kommunalen Schienenverkehrslärm nicht verändert. Im Fall des Straßenverkehrslärms gab es zwar Veränderungen, diese sind i.d.R. aber geringfügig oder lokal begrenzt, sodass das Gesamtbild sich seit der vorangegangenen Lärmkartierung nicht wesentlich verändert hat. So ist z.B. an den Autobahnen und Bundesstraßen sowie den städtischen Durchfahrtsstraßen OW IIIa (Brackeler Straße, Mallinckrodtstraße) und dem Hellweg das Verkehrsaufkommen leicht gestiegen, während es im westlichen Bereich der Dortmunder Innenstadt durch den Bau der NS IX und im Bereich Ellinghausen durch den Umbau der Lindenhorster Straße zu punktuellen Entlastungen gekommen ist. Der Anstieg der hochbelasteten Einwohner ist vor allem durch eine gestiegene Einwohnerzahl in ohnehin schon hochbelasteten Gebieten und die bessere wirtschaftliche Lage und damit verbundene Kfz-Nutzung gegenüber 2012 begründet. Hierbei ist zu beachten, dass auch die gestiegene Einwohnerzahl zu einem höheren Kfz-Aufkommen führt. Die Entlastungswirkungen mehrerer durchgeführter Maßnahmen können aufgrund der festgelegten Berechnungsvorschriften nicht berücksichtigt werden. Die Zahl der Hochbelasteten würde sich bei einer angemessenen Berücksichtigung um etwa 1400 Einwohner reduzieren. Die detaillierten Gründe hierfür sowie die Wirkungsweise der Maßnahmen werden in Kapitel 5 beschrieben.

Der deutliche Rückgang der hochbelasteten Personen an Schienenwegen des Bundes ist auf das Programm für den Schallschutz an bestehenden Bahnstrecken und auf dessen Umsetzung in Form der Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes zurückzuführen. Im Dortmunder Stadtgebiet wurden so mehr als 10 km Schallschutzwände entlang von Schienenwegen errichtet und passiver Schallschutz an etwa 170 Wohneinheiten umgesetzt. Hinzu kommt die sukzessive Einführung von „Flüsterbremsen“ bei Güterwagen, die bis Ende 2020 vollständig umzurüsten sind.

4. HotSpots

Der überwiegende Anteil der hochbelasteten Personen resultiert aus dem Straßenverkehr. Die HotSpots haben sich im Vergleich zum Jahr 2012 kaum geändert. Insbesondere an den dicht besiedelten Stellen z.B. Brackeler Straße, Mallinckrodtstraße, B1, B54 und dem Hellweg findet sich eine hohe Anzahl Betroffener. Die überproportionale Erhöhung der Anwohnerzahlen in hochbelasteten Bereichen lässt sich vor allem auf folgende Aspekte zurückführen:

1. Neue Gebäude in lauten Bereichen, bei denen ein angemessener (passiver) Schallschutz für die Innenräume bei der Gebäudeplanung berücksichtigt ist, dessen Wirkung aber entsprechend der Berechnungsvorschriften für Außenlärmpegel nicht berücksichtigt werden kann (z.B. Altenheim am Rheinlanddamm 2-4, Ecke Märkische Straße, oder Lückenschluss Mehrfamilienhäuser/ Altenheime im Bereich Rheinische Straße/ Lindemannstraße)
2. Verstärkter Zuzug mit überproportionalem Anteil von ökonomisch schwächeren Personengruppen in bereits bestehende Wohnungen in hochbelasteten Bereichen (z.B. Münsterstraße, Mallinckrodtstraße) und dadurch verursachte Verringerung des Leerstands und erhöhte Personenzahl je Haushalt.

In diesen Bereichen wurde teilweise schon lärmindernder Asphalt aufgebracht und das Schallschutzfensterprogramm umgesetzt. Die Effekte dieser beiden Maßnahmen werden in der Lärmkartierung nicht deutlich, da sie keinen Eingang in die zur Kartierung 2017 gültigen Berechnungsvorschriften gefunden haben. Allerdings ist die Belastung in diesen genannten Bereichen teilweise so hoch, dass noch weitere Maßnahmen erforderlich sind, um die Anzahl der Betroffenen weiter zu reduzieren.

Auch wenn noch keine gesicherten Daten aus der aktuellen Bürgerbefragung zur Verkehrsmittelnutzung vorliegen, zeichnet sich ab, dass keine deutlichen Veränderungen zu Gunsten des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) eingetreten sind. Die verbesserte wirtschaftliche Lage, die gestiegenen Zahlen für Ein- und Auspendler und gesunkene Kraftstoffpreise lassen vermuten, dass die Kfz-Gesamtfahrleistung im Gegensatz zur letzten Kartierung eher leicht gestiegen ist.

5. Maßnahmen

In Dortmund wurden verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms umgesetzt. Nachfolgend werden die im derzeitigen Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen zusammengefasst dargestellt. Der Schwerpunkt der Berichterstattung liegt dabei auf folgenden Fragen:

- Wie ist der Umsetzungsstand der Maßnahmen?
- Welche Maßnahmen werden fortgeführt bzw. sind noch umzusetzen?
- Welche Minderungswirkungen sind zu erwarten?

Es ist zu beachten, dass sich der direkte Handlungsspielraum der Stadt Dortmund auf kommunale Straßen und mit Einschränkungen auf Bundesstraßen begrenzt. Im Fall des Autobahn- und Bundesstraßenverkehrs sowie an Schienenwegen des Bundes kann die Stadt Dortmund i.d.R. nur indirekt Einfluss nehmen, wobei die Anordnung und fachrechtliche Prüfung von Maßnahmen durch die jeweils zuständigen Bundes- und Landesämter erfolgt. Die Maßnahmen, welche die Stadt Dortmund im Bereich kommunaler Straßen durchgeführt hat, richten sich u.a. nach Empfehlungen der Fachliteratur, des Umweltbundesamtes (UBA) und den zuständigen Landesbehörden (5) (6) (7).

Die im Lärmaktionsplan 2014 genannten Maßnahmen zur Reduktion des Straßenverkehrslärms lassen sich in folgende Gruppen einteilen:

- Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr durch
 - Stadtentwicklung
 - Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Verlagerung von Verkehr aus sensiblen Bereichen heraus
- Verringerung von Lärmemissionen/ -immissionen im Straßenraum
- Öffentlichkeitsarbeit
- Schutz Ruhiger Gebiete

In der nachfolgenden Tabelle werden konkrete Maßnahmen mit den jeweils zu erwartenden Pegelminderungen aufgeführt. Die tatsächlich zu erwartenden Minderungen können aus unterschiedlichen Gründen nicht immer im Berechnungsmodell angesetzt werden, sodass in der Tabelle zwischen Wirkung im Modell und tatsächlicher Wirkung unterschieden wird.

Tabelle 7 Lärmschutzmaßnahmen und deren Wirkung

Maßnahme	Wirkung im Rechenmodell zur Kartierung 2017 nach VBUS	Wirkungsabschätzung tatsächliche Minderung
Einbau lärmindernder Asphalt	Keine Berücksichtigung aufgrund fehlender Langzeiterfahrung (in Bearbeitung beim BAST, BMVI und UBA)	ca. 2 dB(A)
Prüfung von Tempo 30	Keine, da die Umsetzung bis zur Kartierung noch nicht erfolgt war	ca. 2,5 dB(A)
Dialog-Displays	Keine, da im Modell nur die Regelgeschwindigkeit berücksichtigt wird	bis zu 1 dB(A)
Blitzeranlagen		ca. 1 dB(A)
Schallschutzfensterprogramm	Keine, weil die Schallimmissionen vor der Fassade zu beurteilen sind	5-10 dB(A) (Innenpegel)
Förderung des ÖPNV	Nicht quantifizierbar, keine nennenswerte Veränderung während der letzten Jahre bekannt	--
Förderung des Radverkehrs		--
Straßenumbaumaßnahmen	Abhängig von der Verkehrsreduktion (Beispiel 10% und 40%)	ca. 0,5 bis 2,0 dB(A)

Auf die Wirkungsweise und die Umsetzung der Maßnahmen wird in den nachfolgenden Kapiteln eingegangen. Dabei steht die Veränderung der Zahl hochbelasteter Einwohner zwar im Vordergrund, es ist aber zu beachten, dass durch diese Maßnahmen auch weniger stark belastete Fassadenpunkte eine Minderung erfahren. Außerdem führt gerade an den Straßenzügen mit der höchsten Belastung eine Minderung von 1-3 dB nicht dazu, dass die für hochbelastete Einwohner maßgebliche Schwelle von $L_{DEN} > 70$ bzw. $L_{Night} > 60$ unterschritten wird. Dennoch ist gerade an diesen Punkten jede Entlastung wichtig und muss ggf. durch weitere Maßnahmen komplementiert werden.

5.1 Bereits umgesetzte Maßnahmen zur Lärminderung

Die Zahl der hochbelasteten Einwohner durch Straßenverkehrslärm ist zwar seit 2012 gestiegen, allerdings können aufgrund der Rechenvorschriften viele der genannten Maßnahmen nicht im Modell berücksichtigt werden. Werden für die bisher durchgeführten Maßnahmen die tatsächlichen Minderungen angesetzt, ergibt sich eine Verringerung der hochbelasteten Einwohner von etwa 1400 gegenüber den in Kapitel 2.5 genannten Betroffenenzahlen. Davon konnten bis zur Kartierung 2017 nur etwa fünfzig im Rechenmodell berücksichtigt werden.

5.1.1 Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr

Zur Vermeidung von Verkehr betreibt die Stadt Dortmund eine integrierte Stadtentwicklung, sodass kürzere Wege für die Befriedigung alltäglicher Bedürfnisse benötigt werden. Bestandteile sind die Entwicklung innenstadtnaher Wohnquartiere (z.B. Güterbahnhof Ost) und die wohnortnahe Versorgung (z.B. durch Kita-Ausbau und den Masterplan Einzelhandel).

Ein weiterer wichtiger Akteur zur Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr ist der ÖPNV. Durch gezielte Förderung konnte hier nicht nur die hohe Qualität beibehalten werden, sondern die Attraktivität durch die Erneuerung von Haltestellen (z.B. Markt Mengede oder Hörde Bf) und barrierefreien Ausbau gefördert werden. Zur höheren Akzeptanz des kommunalen Schienenverkehrs wird bei den Instandsetzungsarbeiten der Straßenbahn entlang des Hellwegs ein Masse-Feder-System eingebaut, was die Einwirkungen von Erschütterungen und sekundärem Luftschall in den umliegenden Häusern deutlich reduziert.

Bei der Förderung des Radverkehrs wurden unter anderem neue und sicherere Stellplätze, wie z.B. durch die Radstation Hbf geschaffen. Mit der Stellplatzsatzung sind Fahrradstellplätze bei neuen Planvorhaben gleichwertig zu Autostellplätzen zu berücksichtigen.

5.1.2 Verlagerung von Verkehr aus sensiblen Bereichen

Durch den Bau von Umgehungsstraßen können Verkehre im Bereich von Wohnbebauung in wenig bzw. unbewohnte Bereiche verlagert werden. In Dortmund haben zwischen 2012 und 2017 vor allem die Anbindung der NS IX (Dorstfelder Allee) an die A40 sowie die Verlegung der Lindenhorster Straße zu einer lokalen Entlastung der umliegenden Bereiche geführt. Es ist dennoch schwierig die durch die Baumaßnahme entstandene Entlastung in größeren Bereichen zu quantifizieren. So hat der Bau der NS IX zwar zweifellos zu einer Entlastung der Wittener Straße geführt, im Bereich der Möllerstraße/ Lindemannstraße, welcher durch den Bau der NS IX ebenfalls entlastet werden sollte, ist ein einfacher Zusammenhang nicht ohne Weiteres herzustellen, da auch die Straßen selbst umgebaut wurden und sich auch die wirtschaftliche Lage und Anwohnersituation zwischen den für die Verkehrsprognose maßgeblichen Jahren verändert hat. Weiterhin kann eine verbesserte Infrastruktur für den

Kfz-Verkehr auch dessen Nutzung begünstigen, wodurch zumindest großräumig gesehen ein Teil der lokal erzielten Entlastung wieder aufgehoben wird.

Weiterhin wurden umgehend nach dem Lärmaktionsplan von 2014 auch das Lkw-Routen-Netz aktualisiert und Lkw-Durchfahrbeschränkungen z.B. nachts auf der B1 umgesetzt. Die Minderungen des Lkw-Verkehrs durch nächtliche Durchfahrbeschränkungen werden bei den Verkehrszählungen in Dortmund nicht erfasst, da diese i.d.R. nachmittags stattfinden und dann auf den gesamten Tag hochgerechnet werden. Da die Verkehrszahlen für das schalltechnische Modell übernommen wurden, werden diese Effekte bisher nicht dargestellt, in der folgenden Kartierung soll dies allerdings berücksichtigt werden.

5.1.3 Verringerung der Lärmemissionen und –immissionen

Die Stadt Dortmund hat sich bereits frühzeitig dazu entschlossen, überall dort, wo es akustisch sinnvoll und technisch machbar ist, lärmarmen Asphalt bei Fahrbahnerneuerungen aufzubringen. Dieser Ansatz wird auch in der Zukunft weiterverfolgt. Insgesamt ist an etwa 30 Straßenkilometern (jeweils in beiden Fahrtrichtungen) lärmarmen Asphalt aufgebracht worden. Dabei handelt es sich weitestgehend um „LOA 5 D“, der u.a. an den HotSpots der Mallinckrodtstraße, Grüne Straße und Lindemannstraße eingesetzt wurde. Im Bereich des Hellwegs wurde außerdem die lärmarme Asphaltmischung „PMA“ (porous mastix asphalt) eingesetzt.

Die Entwicklung und der Einbau von lärmarmen Straßenbelägen im Innenstadtbereich sind noch relativ jung, sodass deren Wirkung bei Veröffentlichung der VBUS noch nicht hinreichend genau bekannt war. Die Wirkung lärmarmen Asphaltes ist hingegen in der am 31.10.2019 amtlich bekannt gemachten nationalen Berechnungsvorschrift RLS-19 eingeflossen (8). Es ist somit unstrittig, dass die Asphaltbeläge zu einer Pegelminderung führen. Lange offen war vor allem, wie hoch die mittlere Lärmpegelminderung über die gesamte Lebenszeit des Asphaltes ist und wie sich weitere Einflüsse, wie z.B. Verkehrszusammensetzung, Fahrgeschwindigkeit oder Steigungen auf die lärmindernde Wirkung auswirken. Dabei ist auch zu beachten, dass die lärmindernde Wirkung mit zunehmendem Alter abnehmen kann. Je nach Situation kann bei Fahrgeschwindigkeiten von 50 km/h und einer für kommunale Straßen durchschnittlichen Verkehrszusammensetzung von einer mittleren Pegelminderung von etwa 2 bis 3 dB(A) ausgegangen werden.

Neben den bestehenden Tempo-30-Zonen wurden im Lärmaktionsplan weitere Straßen benannt, für die eine Geschwindigkeitsreduzierung prinzipiell in Betracht kommt. Nach Abschluss der politischen Beratung wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen auf 4 Straßen im Vorhaltenetz von 50 km/h auf 30 km/h reduziert (DS-Nr. 06821-17). Im Rahmen der Überarbeitung des Luftreinhalteplans wird derzeit auf zwei weiteren Abschnitten Tempo 30 geprüft.

Stationäre Geschwindigkeitskontrollen durch Dialog-Displays oder Blitzeranlagen führen zu einer verbesserten Geschwindigkeitseinhaltung und damit einer mittleren Geschwindigkeitsreduzierung, die im schalltechnischen Modell allerdings nicht abgebildet werden kann, weil stets von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im jeweiligen Straßenabschnitt auszugehen ist. In Dortmund gibt es derzeit Beschlüsse für die Aufstellung von 46 Dialog-Displays, wobei 38 schon eingerichtet sind. Zusätzlich findet an 10 Punkten eine feste Geschwindigkeitsüberwachung statt, wobei 4 dieser Anlagen im Jahr 2019 eingerichtet wurden. Hinzu kommt, dass an täglich etwa 5 Punkten im Dortmunder Stadtgebiet Geschwindigkeitsüberwachungen mit mobilen Blitzeranlagen durchgeführt werden.

Zum Schutz der Innenräume vor Lärm wurde bereits zu Beginn der Lärmaktionsplanung ein kommunales Schallschutzfensterprogramm zur Förderung des passiven Schallschutzes aufgelegt (DS-Nr. 07931-12). Fenster sind oft der schalltechnische „Schwachpunkt“ der

Außenfassade und bestimmen somit maßgeblich wieviel Lärm von außen in die Innenräume dringen kann. Mit dem Dortmunder Schallschutzfensterprogramm wird der Einbau von Fenstern mit einem höheren Schalldämmmaß an hochbelasteten kommunalen Straßen gefördert und damit der Innenschallpegel je nach örtlichen Gegebenheiten um bis zu etwa 15 dB(A) gesenkt. Liegt eine zusätzliche Belastung aus dem Schienenverkehr vor, wird diese entsprechend berücksichtigt. Insgesamt wurden mehr als 300 Wohneinheiten an stark belasteten Straßen durch das Förderprogramm mit Schallschutzfenstern ausgestattet.

Aus schalltechnischer und städtebaulicher Sicht ist es außerdem sinnvoll, Baulücken zu schließen. Das gilt auch für Gebäuderiegel im Innenstadtbereich. So wird verhindert, dass Innenhöfe verlärmert werden zudem wird die hinter den Gebäuderiegeln befindliche Bebauung ebenfalls wirksam vor Lärm geschützt. Neue Gebäuderiegel, die z.B. zum Lückenschluss in der Lindemannstraße, Rheinischen Straße, Rheinlanddamm, etc. errichtet wurden, haben einen integrierten hochwertigen Schallschutz, der bereits in den Genehmigungsverfahren festgelegt wird. Somit herrschen in den Wohn- und Schlafräumen dieser Gebäude angemessen ruhige Innenpegel. Gleiches gilt bei der Umsetzung des Schallschutzfensterprogramms. Auch hierdurch können die Innenlärmpegel in schützenswerten Wohn- und Schlafräumen deutlich reduziert und die Bewohner somit effektiv vor Lärm geschützt werden. Dennoch entstehen entsprechend der Berechnungsvorschrift zur Umgebungslärmkartierung an diesen Gebäuden neue Betroffenheiten, da lediglich der Außenpegel an der Außenseite der Fassade ermittelt wird.

5.1.4 Öffentlichkeitsarbeit

Zur Erstellung des Lärmaktionsplans 2014 hat eine umfangreiche öffentliche Beteiligung stattgefunden. Dabei konnten sich die Bürger sowohl über eine Internetplattform, als auch über Telefonanrufe, Briefe oder persönliche Besuche im Umweltamt einbringen.

Ein weiteres Element des Lärmaktionsplans war die Einrichtung eines Lärmbeirates. Ziel des Lärmbeirates ist es den Dialog zwischen Verwaltung, Politik und Bürgern zu gewährleisten. Weiterhin sollen Minderungsmaßnahmen empfohlen, konkretisiert und geprüft werden. Der Lärmbeirat wurde im Jahr 2017 eingerichtet. Er hat eine rein beratende Funktion und setzt sich aus Vertretern der Politik, Verbänden, DSW21 und Bürgern zusammen. Weiterhin nehmen die jeweils erforderlichen Vertreter der Verwaltung insbesondere dem Umweltamt, dem Stadtplanungsamt und dem Tiefbauamt teil.

5.2 Maßnahmen, die in den nächsten 5 Jahren realisiert werden sollen

Unter der Annahme einer gleichbleibenden Bevölkerungsstruktur und wirtschaftlichen Lage wird analog zum vorangegangenen Kapitel die Verringerung der hochbelasteten Einwohner durch die vorgesehenen Maßnahmen abgeschätzt.

5.2.1 Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr

Für die nächsten 5 Jahre sind mehrere Projekte im Bereich Mobilität geplant, die zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beitragen sollen. Im Einklang mit der Lärmaktionsplanung sind bei einer nennenswerten Verkehrsminderung flächendeckende Entlastungen im Innenstadtbereich zu erwarten, auch wenn der Fokus dieser Projekte auf der Luftreinhaltung und dem Klimaschutz liegt. Die Verkehrsreduktion soll vor allem durch die intensive Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV geschehen. Der Masterplan Mobilität 2030 und das Förderprogramm Emissionsfreie Innenstadt geben dabei wichtige Impulse zur Entwicklung und Umsetzung der Maßnahmen. Derzeit liegt z.B. ein Ratsbeschluss vor, in welchem das Ziel formuliert ist den Fahrradverkehrsanteil bis zum Jahr 2030 auf 20% zu steigern, außerdem soll die Erstellung eines qualitativ hochwertigen Radweges am Schwanen- und Ostwall bis 2020 umgesetzt

werden. Hinzu kommen die kurzfristige Einrichtung zweier Fahrradstraßen (Arndtstraße und Nordstraße), der Ausbau des Radschnellwegs „RS1“ (DS-Nr. 14996-19), die Verbesserung des Fahrradparkens in der City (DS-Nr. 15573-19) und die Prüfung des bestehenden Radnetzes (DS-Nr. 16187-19). Wenn der motorisierte Individualverkehr im Stadtbereich durch eine konsequente Umsetzung der Maßnahmen um etwa 10 - 20% verringert werden kann, entspricht dies einer flächendeckenden Entlastung von 0,5 bis 1,0 dB(A). Hierdurch kann bei gleichbleibender Bevölkerungsstruktur die Zahl hochbelasteter Anwohner um bis zu etwa 2.000, also rund ein Viertel reduziert werden. Sollten zusätzlich straßenräumliche Maßnahmen ergriffen werden, bei denen die Fahrstreifen oder Parkflächen zu Gunsten von Fuß- und Radverkehr um mehrere Meter von der Wohnbebauung abrücken, kommen in diesen Abschnitten weitere 0,5 bis 1,0 dB(A) Minderung hinzu.

Bei Genehmigungen von Neubauten, Planfeststellungen und B-Planverfahren werden Schall- und Immissionsschutz sowie eine integrierte Stadtentwicklung stets berücksichtigt und falls erforderlich geeignete Maßnahmen festgelegt. Wenn sich auch in der Lärmstatistik nach VBEB neue Betroffenheiten ergeben sollten, so ist in neuen Gebäuden ein adäquater Lärmschutz für die Innenräume vorhanden, sodass faktisch keine neuen Betroffenheiten entstehen.

5.2.2 Verlagerung von Verkehr aus sensiblen Bereichen

Zur Verlagerung von Verkehr aus sensiblen Bereichen soll das bereits nachts bestehende Lkw-Durchfahrverbot im Bereich der B1/ A40 auf den ganzen Tag ausgeweitet werden. Es wird davon ausgegangen, dass etwa der Lkw-Verkehr auf der B1 dadurch täglich um etwa 1000 Fahrten reduziert werden kann. Dies entspricht einer Verringerung der Schallemission von bis zu etwa 0,7 dB(A). Im Fall der B1/ A40 befinden sich die betroffenen Wohngebäude oftmals nicht im unmittelbaren Nahbereich zur B1, sodass eine Überschreitung der Auslösewerte häufig nur in Kombination mit den Lärmemissionen einer weiteren stark befahrenen Straße auftritt. Daher kann auch die Anzahl der hochbelasteten Einwohner, die durch diese Maßnahme entfallen, nicht hinreichend genau abgeschätzt werden.

5.2.3 Verringerung der Lärmemissionen und -immissionen

Zur Verringerung der Emissionen und Immissionen soll die E-Mobilität intensiv gefördert werden. Elektrofahrzeuge erzeugen insbesondere bei geringeren Geschwindigkeiten weniger Lärm als Autos mit Verbrennungsmotoren, da die Motorgeräusche nahezu vollständig entfallen. Hierzu hat die Umsetzung des Forschungsprojektes NOX-Block gerade begonnen, welches den Bau von rund 500 Ladesäulen für Elektrofahrzeuge im Dortmunder Stadtgebiet umfasst.

Außerdem sollen die kontinuierlich laufenden Projekte weitergeführt werden: Hierzu gehört sowohl der Einsatz lärmarmen Asphalt bei Fahrbahnsanierungen, die Anschaffung lärmarmen Dienstwagen und Reifen in der Stadtverwaltung als auch das Schallschutzfensterprogramm. Das Umweltamt sieht gerade beim Schallschutzfensterprogramm noch Potenzial, daher soll im Frühjahr 2020 eine Werbeaktion gestartet werden, die Eigentümer auf das Programm aufmerksam machen soll. Bei einer weiteren Umsetzung der Maßnahmen und gleichbleibender Bevölkerungsstruktur ist in den nächsten 5 Jahren damit zu rechnen, dass die Zahl der hochbelasteten Einwohner um weitere rund 500 Einwohner reduziert wird.

Entsprechend der Anregung aus der Lärmbeiratssitzung vom November 2019, soll nochmals verstärkt die Umsetzung von Tempo 30 auf Straßen des Vorrangnetzes geprüft werden. Hierbei handelt es sich um Einzelfallentscheidungen, bei denen neben dem Lärmschutz auch viele weitere Aspekte, wie z.B. der Verkehrsfluss, Einwirkungen auf den ÖPNV und Bündelungsfunktionen berücksichtigt werden müssen. Das verbleibende Potenzial zur Reduktion der Betroffenheiten an den HotSpots der Kategorie 1 und 2 beträgt je nach

Straßenzug etwa 20 Einwohner je 100 m. Durch die schnelle Umsetzbarkeit kann dies auch eine sinnvolle Übergangslösung an hochbelasteten Straßenabschnitten sein, an denen später lärmarmere Asphalt eingebaut werden soll. Auch die Anzahl der Dialog-Displays soll weiter erhöht werden. Hierfür werden i.d.R. regelmäßig Anträge der verschiedenen Bezirksvertretungen beim Tiefbauamt eingereicht.

Da in den hochbelasteten Bereichen (HotSpots der Kategorie 1 gemäß Lärmaktionsplan von 2014) Einzelmaßnahmen oft nicht ausreichen, sollen diese Bereiche intensiver untersucht werden und weitergehende Lärmschutzmaßnahmen diskutiert werden. Auch aktiver Schallschutz soll hier verstärkt geprüft werden.

Bei der Kombination der genannten Maßnahmen ergeben sich unterschiedliche Synergieeffekte: Durch lärmindernde Asphaltpflasterungen und Geschwindigkeitsreduzierungen werden vor allem die oft maßgeblichen Rollgeräusche von Pkw reduziert. Eine Kombination dieser beiden Maßnahmen ist daher nicht sinnvoll, da letztendlich das verbleibende Motorgeräusch dominant bleibt. Eine gute Ergänzung zu Tempo 30 oder lärmindernden Asphalten ist hingegen die Erhöhung des Anteils von E-Autos, da bei diesen das Motorengeräusch praktisch entfällt. Auch die Durchfahrtsbeschränkung von Lkw ergänzt Tempo 30 und lärmindernde Asphaltpflasterungen gut, da bei Lkw im Stadtverkehr das Motorengeräusch maßgeblich ist. Ein weiterer Vorteil von Tempo 30 ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere in der Nähe von Kindergärten und Schulen sowie von Radfahrern im Straßenraum. Die zuvor genannten Schätzwerte zur Reduzierung der Betroffenen beziehen sich auf die jeweils genannten Einzelmaßnahmen.

5.2.4 Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeit wird bei zahlreichen Projekten aus dem Masterplan Mobilität 2030 und der Emissionsfreien Innenstadt z.B. durch Bürgerinformationsveranstaltungen und Pressemitteilungen miteinbezogen.

Zur fachübergreifenden Zusammenarbeit mit dem Schwerpunkt Lärm soll auch der Lärmbeirat weiter fortbestehen und verstärkt in die Maßnahmenumsetzung und -prüfung miteinbezogen werden.

Spätestens zur Aufstellung eines neuen Lärmaktionsplans nach der Kartierung 2022, wird es eine umfangreiche und zielorientierte Bürgerbeteiligung zum Thema Umgebungslärm geben.

5.2.5 Ruhige Gebiete

Ein noch offener Punkt des Lärmaktionsplans 2014 ist der Schutz und die Weiterentwicklung Ruhiger Gebiete. Bisher wurden die Gebiete lediglich aufgrund ihrer Größe und einem $L_{DEN} < 55$ dB(A) am Rand festgelegt. Hier gilt es weitere Kriterien, wie z.B. Naherholungswert, Zugänglichkeit, Naturschutz und das öffentliche Interesse miteinzubeziehen, um Ruhige Gebiete festlegen, entwickeln und schützen zu können.

5.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Langfristig kann nur eine deutliche Reduzierung des Pkw- und Lieferverkehrs auf kommunalen Straßen zu einer nennenswerten Entlastung führen. Dazu geben der Masterplan Mobilität 2030, das Handlungsprogramm Klima-Luft 2030 sowie das Förderprogramm Emissionsfreie Innenstadt über die nächsten 5 Jahre hinaus wichtige Impulse. Fokus der beiden Konzepte sind zwar die Luftreinhaltung und der Klimaschutz, dennoch gibt es viele Synergieeffekte, die auch im Sinne der Lärmaktionsplanung zielführend sind. Die aus Sicht der Lärmaktionsplanung wichtigsten Konzepte zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs sind

- Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs
- Förderung des ÖPNV
- Parkraumbewirtschaftung
- Förderung der Elektromobilität
- Verbesserung von Verkehrslenkung und Verkehrsfluss

Auch die kontinuierlich laufenden Projekte zur Reduzierung der Emissionen und Immissionen von Verkehrslärm, wie der Einbau von lärmarmem Asphalt und die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern sind hier wichtige Bausteine.

Die folgende Tabelle zeigt anhand einer groben Schätzung beispielhaft mit welchen Reduktionen der Betroffenen in Abhängigkeit des Modal-Splits gerechnet werden kann.

Tabelle 8 Wirkungsabschätzung Minderung Kfz-Verkehr

Minderung Kfz-Verkehr [%]	Durchschnittliche Minderung Schallpegel [dB]	Rückgang Anzahl hochbelasteter mit $L_{DEN} \geq 70$	
		[]	[%]
11	0,5	1.900	23
21	1,0	3.400	40
37	2,0	6.000	72

Es ist davon auszugehen, dass vor allem dicht besiedelte innerstädtische Bereiche und Stadtteilzentren eine Lärmreduktion erfahren, wenn sich die Verkehrsnutzung zu Gunsten von Fußgängern und Fahrradfahrern verlagert. Hier bestehen kommunale Handlungsmöglichkeiten, um die Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer attraktiver zu gestalten. Eine nennenswerte Lärmreduzierung auf überregionalen Straßen kann nur durch ein verbessertes Angebot des ÖPNV und Schienenfernverkehrs erreicht werden, worauf die Stadt Dortmund höchstens indirekt Einfluss nehmen kann.

6. Ruhige Gebiete

Die Ruhigen Gebiete, welche im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2014 festgelegt wurden, befinden sich größtenteils im Außenbereich bzw. außerhalb der Innenstadt und werden oft durch die Lärmpegel der Bundesautobahnen, insbesondere der A45 und A2 begrenzt. Durch die Verkehrszunahme auf diesen beiden Autobahnen sind gerade die Flächen der Ruhigen Gebiete am südlichen Einwirkungsbereich der A2 kleiner geworden. Die Stadt Dortmund hat auf diese Verkehrszunahme keinen Einfluss, zumal in weiten Teilen der A2 ein umfangreicher Schallschutz existiert.

In der aktuellen Fachliteratur (9) wird ebenfalls diskutiert, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung zwar Ruhige Gebiete festzulegen sind, die Definition Ruhiger Gebiete einerseits nicht einheitlich geregelt ist und andererseits rechtliche Möglichkeiten fehlen, bestehende Ruhige Gebiete effektiv zu schützen.

Ziel der Stadt Dortmund ist es daher, zunächst die Festlegung der Ruhigen Gebiete zu überarbeiten und darauf aufbauend Entwicklungsziele und – im Rahmen des Möglichen – Schutzmaßnahmen festzulegen, die spätestens bei der Neuaufstellung des nächsten Lärmaktionsplans wirksam werden sollen. Bei der Festlegung der Gebiete und der Entwicklung sollen u.a. die tatsächliche Gebietsnutzung, die öffentliche Meinung, die Erreichbarkeit mit umweltfreundlichen Transportmitteln und Synergieeffekte zu anderen Umweltplanungen, wie z.B. Naturschutz, Klimaschutz und Klimafolgenanpassung einbezogen werden.

7. Evaluierung des Lärmaktionsplans

Nach Erstellung des Lärmaktionsplans wurden die Maßnahmen mit den jeweils zuständigen Ämtern und/ oder politischen Gremien abgestimmt. Das Umweltamt als zuständige Behörde für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung wird laufend über den Fortschritt der Maßnahmen informiert, teilweise finden auch Ortsbesichtigungen zur Prüfung und Weiterentwicklung von Maßnahmen statt. Im Gegenzug wird auch das Umweltamt bei Genehmigungsverfahren und allgemeinen Planungen beteiligt, um den Schutz Ruhiger Gebiete bei Neuplanungen sicherzustellen sowie eine weitere Verschlechterung der schalltechnischen Situation an den HotSpots zu verhindern.

Die Überprüfung der Kartierungsergebnisse hat ergeben, dass sich die Belastungssituation seit der letzten Kartierung nicht wesentlich geändert hat. Der Anstieg der hochbelasteten Bewohner im Bereich des Straßenlärms und des kommunalen Schienenverkehrslärms ist vor allem durch den Bevölkerungszuwachs im hochbelasteten Bereich begründet. Im Straßenverkehr wurde zwar ein leicht erhöhtes Verkehrsaufkommen durch den Bevölkerungsanstieg und die verbesserte wirtschaftliche Lage verzeichnet, was aber die Gesamtsituation nicht maßgeblich ändert. Es ist auch zu berücksichtigen, dass die auf kommunaler Ebene realisierbaren Schallschutzmaßnahmen beschränkt sind und teils nicht in der Rechenmethodik berücksichtigt werden. Demnach gibt es zwar faktisch durch lärmarmen Asphalt oder angemessenen baulichen Schallschutz eine Entlastung, die aber in der Lärmstatistik bisher nicht berücksichtigt wird.

Die Überprüfung des Lärmaktionsplans sowie der bis Ende des Jahres 2019 durchgeführten Maßnahmen hat ergeben, dass ein Teil der Maßnahmen abschließend umgesetzt wurde, ein weiterer Teil der Maßnahmen kontinuierlich weiterbetrieben werden kann und ein weiterer Teil noch umzusetzen ist. Aus den zuvor genannten Gründen empfiehlt der zuständige Fachbereich, den Lärmaktionsplan 2014 beizubehalten. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Lärmaktionsplan nach der Kartierung 2022 wegen der geänderten Berechnungsmethoden verbindlich neu aufzustellen ist, kann somit die Zeit bis zur nächsten Kartierung im Jahr 2022 genutzt werden, um die Maßnahmenumsetzung weiter voranzutreiben.

Anhang 1

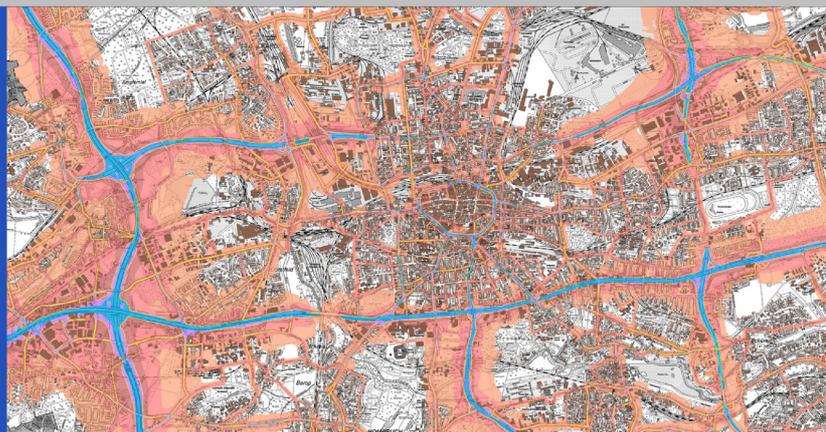
(Lärmaktionsplan 2014 der Stadt
Dortmund - Zusammenfassung)

zum
„Bericht zur Überprüfung
des Lärmaktionsplans 2014
der Stadt Dortmund
gemäß § 47d des BImSchG“



Psssssst!!!

mach-RUHIG-mit!



Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund

- Zusammenfassung -

2014

Stadt Dortmund
Umweltamt



Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund

- Zusammenfassung -

Herausgeber:

Stadt Dortmund
Umweltamt



Redaktion:

Dr. Rainer Mackenbach (verantwortlich)
Oliver Schneemelcher

in Kooperation mit:

Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt,
Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung

Stadt Dortmund, Tiefbauamt,
Planung und Bau sowie Straßenverkehrsbehörde

Gutachter:

LK Argus Kassel GmbH
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel

unter Mitwirkung von
konsalt GmbH

Dortmund 2014

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	1
0.1	Einleitung	1
0.2	Lärmbelastungsschwerpunkte in Dortmund	2
0.3	Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange	3
0.4	Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung im Straßenverkehr	4
0.5	Maßnahmenempfehlungen zu anderen Lärmquellen	6
0.6	Ruhige Gebiete	6
0.7	Maßnahmenprogramm Lärmaktionsplan Dortmund	7
0.8	Perspektivische Strategien zur Lärminderung	9

0 Zusammenfassung

0.1 Einleitung

Rechtliche Grundlage der Lärmaktionsplanung ist die EG-Umgebungslärmrichtlinie vom 25.06.2002¹, die 2005 in deutsches Recht umgesetzt wurde². Nach dieser sind Ballungsräume verpflichtet, in einem 5-jährigen Turnus Lärmkartierungen durchzuführen und Lärmaktionspläne aufzustellen

Die Stadt Dortmund hat die Lärmkartierungen der 1. und 2. Stufe entsprechend Umgebungslärmrichtlinie durchgeführt. Ein Lärmaktionsplan auf Basis der 1. Lärmkartierung wurde im Entwurf der Politik, den Trägern öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit vorgelegt. Darüber hinaus hat eine umfassende Bürgerbeteiligung stattgefunden. Die beteiligten Behörden und Institutionen sind auf die Eingaben im Zuge der Bürgerbeteiligung, soweit möglich, eingegangen.

Der vorliegende Lärmaktionsplan fasst die Ergebnisse der 1. Stufe zusammen und ergänzt diese auf Basis der vorliegenden Lärmkartierung der 2. Stufe, den aktuellen Maßnahmenständen und perspektivischer Strategien zur Lärminderung. Daraus wird ein gemeinsamer Lärmaktionsplan der 1. und 2. Stufe, der ein schlüssiges Gesamtkonzept enthält.

Die Stadt Dortmund verfolgt mit dem vorliegenden Lärmaktionsplan das Ziel, kurz- bis mittelfristig insbesondere in den Bereichen Maßnahmen zur Lärminderung zu entwickeln und umzusetzen, in denen aufgrund sehr hoher Lärmbelastungen der Bevölkerung vordringlicher Handlungsbedarf besteht. Außerdem soll ein Schutz „Ruhiger Gebiete“ erfolgen.

Langfristig besteht darüber hinaus der Anspruch, alle Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Dortmund vor gesundheitsschädlichem Lärm zu schützen.

Der Lärmaktionsplan soll als querschnittsorientierte Planung Anregungen und Impulse zur Lärmvermeidung und Lärminderung in der räumlichen Planung geben. Neben dieser strategischen Ausrichtung sollen auch kurzfristig erreichbare Ziele erarbeitet und zur Umsetzung vorbereitet werden.

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung umgesetzt werden. Der Lärmaktionsplan entfaltet somit eine interne Bindungswirkung für Behörden, nicht nur für die Gemeinde, sondern für alle Träger öffentlicher Verwaltung. Die Vorgaben des Lärmaktionsplans sind bei zukünftigen Fachplanungen zu berücksichtigen. Dabei ist die Lärminderung als Ziel des Lärmaktionsplans einer von mehreren zu berücksichtigenden Belangen, die untereinander abgewogen werden müssen.

Im Lärmaktionsplan werden

- die Ergebnisse der Lärmkartierung hinsichtlich des daraus abzuleitenden Handlungsbedarfs zur Lärminderung bewertet,
- die Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung aufbereitet und bewertet,
- die bereits bestehenden, umfangreichen Planungen zur Beeinflussung der Lärmbelastungssituation dargestellt,
- darauf aufbauend mögliche Maßnahmenkonzepte zur Lärminderung im Straßenverkehr - der Hauptlärmquelle in Dortmund - entwickelt,
- Maßnahmenhinweise zu den anderen Lärmquellen (Flugverkehr, Gewerbe, Schienenverkehr) gegeben und
- Ruhige Gebiete definiert.

¹ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

² Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24.06.2005. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38, ausgegeben zu Bonn am 29. Juni 2005.

Die Maßnahmenkonzepte zur Lärminderung münden in ein Maßnahmenprogramm, in dem ein mögliches Vorgehen und die Aktivitäten der Stadt Dortmund für die nächsten 5 Jahre konkretisiert werden. Ergänzend zu diesem werden perspektivische Strategien der Lärminderung aufgezeigt.

0.2 Lärmbelastungsschwerpunkte in Dortmund

Nach Runderlass 2008 des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) liegen Lärmprobleme und somit Handlungsbedarf vor, wenn „an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{DEN} von 70 dB(A) oder ein L_{Night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. [...]“³

Im Musteraktionsplan von NRW werden diese Schwellenwerte als Auslösewerte bezeichnet.⁴

Die für die Lärmquellen Straßenlärm, Schienenlärm (Eisenbahn und Straßenbahn), Fluglärm sowie Industrie- und Gewerbelärm jeweils gesondert durchgeführten Lärmkartierungen zeigen auf, von welchen Lärmquellen Belastungen über diesen Schwellenwerten ausgehen und wieviel Menschen in Dortmund davon betroffen sind.

In der zusammenfassenden Betrachtung (vgl. nachfolgende Tabelle) wird deutlich, dass vom Straßenverkehrslärm die höchsten Betroffenen ausgehen - mit über 10.000 betroffenen Einwohnern, die einem Lärmpegel über dem Schwellenwert nachts ausgesetzt sind.

Tabelle: Zusammenfassende Betrachtung der Lärmbetroffenheiten

Lärmquelle	Geschätzte Gesamtzahl lärmbelasteter Menschen in Gebäuden mit Schallpegeln an der Fassade	
	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$
Straße	7.900	10.300
Schiene kommunal	900	1.700
Schiene Bund	2.200	4.900
Flughafen Dortmund	--	--
Gewerbe (IVU-Anlagen)	--	--

Daneben sind insbesondere die vom Schienenverkehrslärm des Bundes betroffenen Einwohner⁵ - knapp 5.000 mit einem Lärmpegel nachts oberhalb des Auslösewertes - relevant. Vom Flug- und Gewerbelärm sind keine Einwohner mit Belastungen oberhalb der Schwellenwerte der Lärmaktionsplanung betroffen.

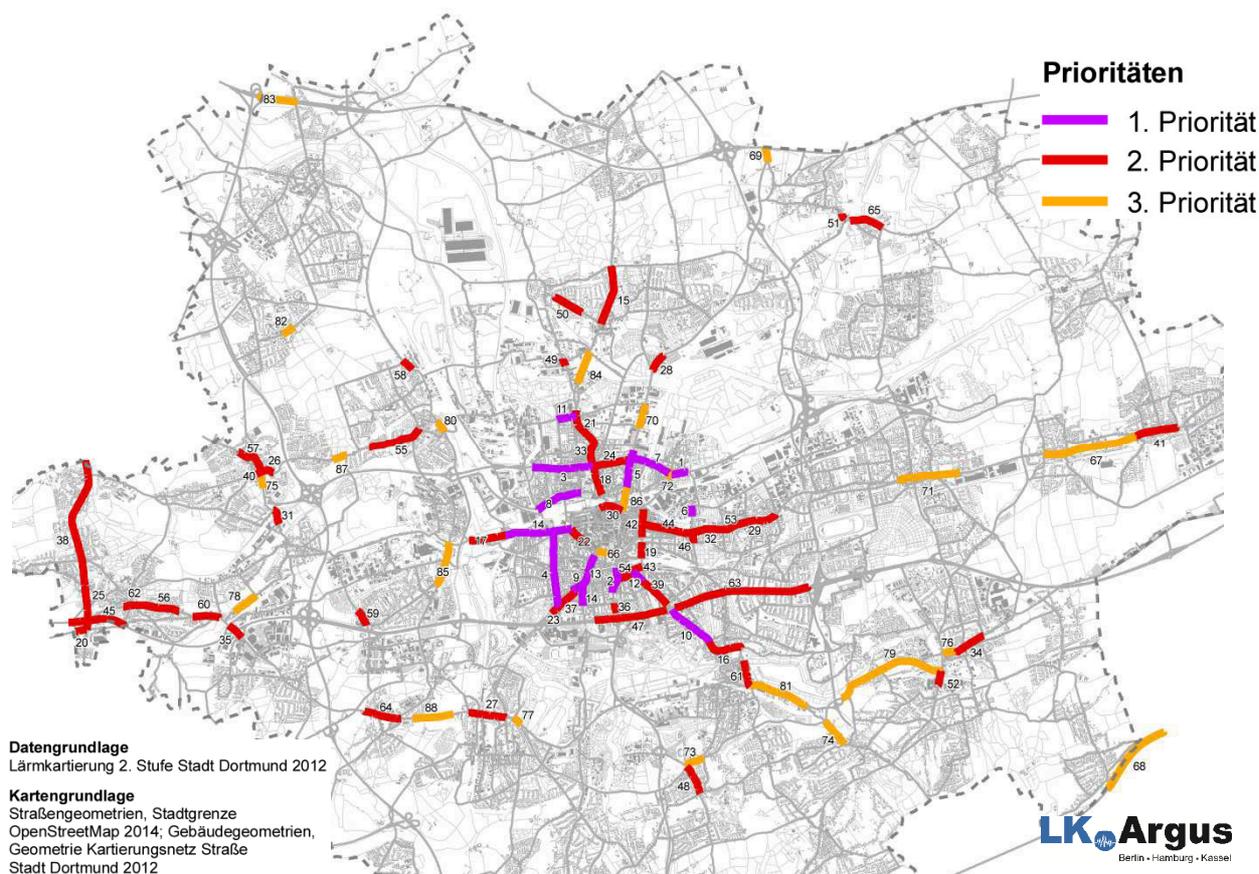
Zur Bewertung der Lärmbelastungssituation erfolgt die Herausarbeitung von HotSpots der Lärmbelastung. HotSpots sind Bereiche, in denen die Schwellenwerte überschritten werden. Für die HotSpots im Straßenverkehr werden Betroffenheitsanalysen durchgeführt, deren Ergebnis die Definition von Lärmbelastungsschwerpunkten ist. Lärmbelastungsschwerpunkte sind Bereiche in Dortmund, in denen nicht nur einzelne Einwohner bzw. Gebäude von Lärmbelastungen oberhalb des Schwellenwertes betroffen sind. In der nachfolgenden Abbildung sind die Belastungsschwerpunkte dargestellt. Diese sind nach der Höhe der Belastung und der Anzahl der Betroffenen in 3 Prioritätsstufen unterteilt.

³ RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008, S. 1

⁴ Vgl. MUNLV: EG-Umgebungslärmrichtlinie Musteraktionsplan, (o.D.), S. 5

⁵ die Daten beziehen sich auf die Lärmkartierung der 1. Stufe, da die Kartierung der 2. Stufe noch nicht vorliegt

Abbildung: Belastungsschwerpunkte Straßenverkehrslärm und Prioritäten



0.3 Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange

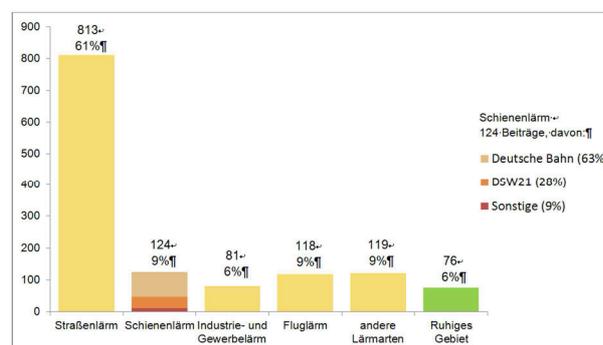
Die Stadt Dortmund nutzte erstmals das Internet in größerem Umfang als Informations- und Beteiligungsmedium für ihre Lärmaktionsplanung. Vom 9. Januar bis 14. Februar 2012 hatten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich über das „Mach RUHIG mit - Bürger-Forum“ auf der Online-Plattform zu beteiligen. Mithilfe der Lärmkarten konnten Bürgerinnen und Bürger auf Orte in Dortmund hinweisen, die sie als besonders laut empfinden. In Form von Beiträgen konnten sie eigene Vorschläge zur Lärminderung machen und die bereits geplanten Maßnahmen des Umweltamtes sowie die Beiträge anderer Bürgerinnen und Bürger bewerten und kommentieren.

Insgesamt haben Bürgerinnen und Bürger der Stadt Dortmund sich mit 1.331 Beiträgen und 709

Kommentaren an der Lärmaktionsplanung beteiligt. Die meisten Beiträge gingen über die Internetplattform ein.

Von allen Beiträgen beziehen sich 61% auf den Straßenlärm.

Abbildung: Verteilung der Beiträge auf die Lärmkategorien (Quelle: zebra-log)



Die abgegebenen Beiträge beinhalteten z.T. Vorschläge zur Verbesserung der beschriebenen Situation. Zum Straßenlärm gingen insgesamt 570 Maßnahmenvorschläge ein. Am häufigsten genannte Maßnahmen waren baulicher Schall-

schutz, verstärkte Kontrollen von Geschwindigkeiten und Durchfahrtsverboten, „Flüsterasphalt“ sowie Tempolimits, allgemein und bezogen auf 30 km/h.

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Lärmaktionsplans gingen 25 Stellungnahmen ein. In 12 Stellungnahmen wurden Anregungen und Bedenken benannt.

Die aus fachlicher Sicht zielführenden und auch von den zuständigen Verwaltungen positiv bewerteten Beiträge aus der Öffentlichkeit sowie aus den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange gehen in die Maßnahmenentwicklung zur Lärminderung im Straßenverkehr ein.

Maßnahmenvorschläge zu anderen Lärmquellen werden ebenfalls benannt, soweit sie im Regelungsbereich des Lärmaktionsplans berücksichtigt werden können. Weitere Maßnahmenvorschläge werden an die jeweils zuständigen Behörden zur Berücksichtigung übermittelt.

0.4 Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung im Straßenverkehr

Grundsätzliche Strategien für eine nachhaltige und wahrnehmbare Lärminderung hoch belasteter bewohnter Gebiete sowie zum Schutz ruhiger Gebiete sind

- die Vermeidung von Lärmemissionen
- die Verlagerung von Lärmemissionen
- die Verminderung von Lärmemissionen oder
- die Verminderung von Lärmimmissionen

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die grundsätzlichen Strategien und zugeordneten Maßnahmenarten zur Lärminderung auf kommunaler Ebene.

Tabelle: Strategien und Maßnahmen der Lärmaktionsplanung

Strategie / Maßnahmen
<p>Vermeidung von Lärmemissionen</p> <p>Stadtentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - verkehrssparsame Nutzungsdichte und -mischung - Lärmvermeidung bei Nutzungsansiedlungen <p>Verkehrsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß) - Integriertes Parkraummanagement (P&R, Parkraumbewirtschaftung) - (Betriebliches) Mobilitätsmanagement, Nutzungsmodelle (Carsharing, öffentl. Fahrräder) - Fahrzeugmanagement (E-Mobilität, leiser Fuhrpark)
<p>Verlagerung von Lärmemissionen</p> <ul style="list-style-type: none"> - räumliche Verlagerung auf neue Netzteile - räumliche Verlagerung / Bündelung im Bestandsnetz - Lkw-Routenkonzept
<p>Verminderung von Lärmemissionen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrbahnsanierung / lärm mindernde Fahrbahnbeläge - Verstetigung des Verkehrsflusses - Geschwindigkeitskonzept - Straßenraumgestaltung (zur Unterstützung Verkehrsverstetigung und Geschwindigkeitskonzepte)
<p>Verminderung von Immissionen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Straßenraumgestaltung (Erhöhung Abstand Gebäude - Emissionsquelle) - Bauleitplanung (Festsetzung von Nutzungsauordnungen, Bebauungsflächen, Gebäudestellungen ...) - Schallschutzwände, -wälle - Schallschutzfenster

Grundsätzliche Ansätze zur Vermeidung von Lärmemissionen im Straßenverkehr sind die Förderung von verkehrssparsamen Siedlungsstrukturen, Strategien und Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr), Mobilitätsmanagement und zielverkehrsdämpfende Maßnahmen wie Parkraummanagement.

Die Verlagerung von Lärmemissionen steht im Zusammenhang mit der Entwicklung und Modifizierung des Straßennetzes und Maßnahmen zur Verkehrslenkung. Dies kann für den Gesamtverkehr oder auch für besonders störende Verkehrsegmente wie z.B. den Lkw-Verkehr erfolgen.

Die Verminderung von Lärmemissionen setzt in konkreten Straßenräumen an. Es geht hierbei um eine leise und verträgliche Abwicklung bestehender oder zukünftiger Verkehrsmengen.

Mit der Verminderung von Immissionen sind Strategien verbunden, auf vorhandene Lärmbelastungen durch Abstands-, Abschirm- oder (städte)bauliche Maßnahmen zu reagieren, um am Immissionsort oder innerhalb der Gebäude Lärminderungen zu erreichen.

In Dortmund werden Strategien zur Vermeidung, Verlagerung und Verminderung von Lärmbelastungen durch Planungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung bereits an vielen Stellen verfolgt, z. B.

- über eine verkehrsreduzierende Stadtentwicklung als Ziel u.a. des Flächennutzungsplanes sowie durch entsprechende Instrumente, Planungen und Projekte (z.B. Baulandmonitoring, Wiedernutzung von Brachflächen, ...),
- durch die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs entsprechend Nahverkehrsplan mit einem Angebot auf hohem Niveau sowie einer Infrastruktur, die den heutigen Umweltstandards entspricht,
- durch die Förderung der nichtmotorisierten Verkehrsarten Fußgängerverkehr und Fahrradverkehr entsprechend den Zielen des Masterplans Mobilität und mit vielen umgesetzten und weiteren konkret geplanten Maßnahmen,
- mit Parkraummanagement und Park+Ride entsprechend dem Parkraumkonzept,
- mit Mobilitätsmanagement, insbesondere den umgesetzten Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements und weiteren Maßnahmen u.a. im Bereich Neubürgermarketing sowie der Kinder- und Jugendmobilität,
- durch Bündelung und Verlagerung von Kfz-Verkehren und insbesondere Lkw-Verkehren in möglichst lärmunsensible Bereiche durch ausgewählte Straßenneubauten, Ertüchtigungen und Umbauten sowie einem Lkw-Routenkonzept,
- durch Geschwindigkeitsregelungen und Maßnahmen zur Verkehrsverstetigung u.a. auch im Rahmen der Luftreinhalteplanung,
- durch Umbaumaßnahmen in lärmbelasteten Straßen, die zur Lärminderung beitragen und die umweltfreundlichen Verkehrsmittel stärken,
- durch Fahrbahnsanierungen mit lärmmindernden Asphalten,
- mit lärmarmen Fahrzeugen durch Förderung der Elektromobilität, im ÖPNV, im Wirtschaftsverkehr und bei der Fahrzeugflotte der Stadt Dortmund,
- durch Verringerung der Lärmeinwirkungen im Rahmen von Neu- und Ausbauprojekten und der Bauleitplanung und
- mit Förderung von passivem Schallschutz durch das kommunale Schallschutzfensterprogramm.

Der Lärmaktionsplan gibt unter Einbindung der bestehenden Planungen sowie der Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung Empfehlungen zu den einzelnen Strategien und Handlungsfeldern der Lärminderung.

Konkrete Maßnahmenempfehlungen für die Lärmschwerpunkte im Straßenverkehr sind zu Geschwindigkeitsregelungen und straßenräumliche Maßnahmen erarbeitet worden. Darüber hinaus werden Planungsgrundsätze und Maßnahmenkonzepte, die eine Vertiefung von Fragestellungen ermöglichen, empfohlen. Diese sind im Maßnahmenprogramm Lärmaktionsplan Dortmund dargestellt.

Darüber hinaus werden perspektivische Strategien zur Lärminderung aufgezeigt, deren Berücksichtigung zu einer kontinuierlichen, sukzessiven Bewältigung der Lärmkonflikte beiträgt.

0.5 Maßnahmenempfehlungen zu anderen Lärmquellen

Die Kartierung des Schienenverkehrslärms, des Gewerbelärms und des Flugverkehrslärms ergab deutlich geringere Betroffenheiten als beim Straßenverkehrslärm. Z. T. gelten für diese Lärmarten auch andere Zuständigkeiten bzw. ein begrenzter kommunaler Handlungsspielraum.

Der Lärmaktionsplan enthält für diese Lärmquellen keine umfassenden Maßnahmenkonzepte. Dargestellt sind Hinweise zum weiteren Vorgehen, die auch die Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung einbinden. Soweit die Zuständigkeit nicht bei der Stadt Dortmund liegt, werden die Anregungen weitergeleitet.

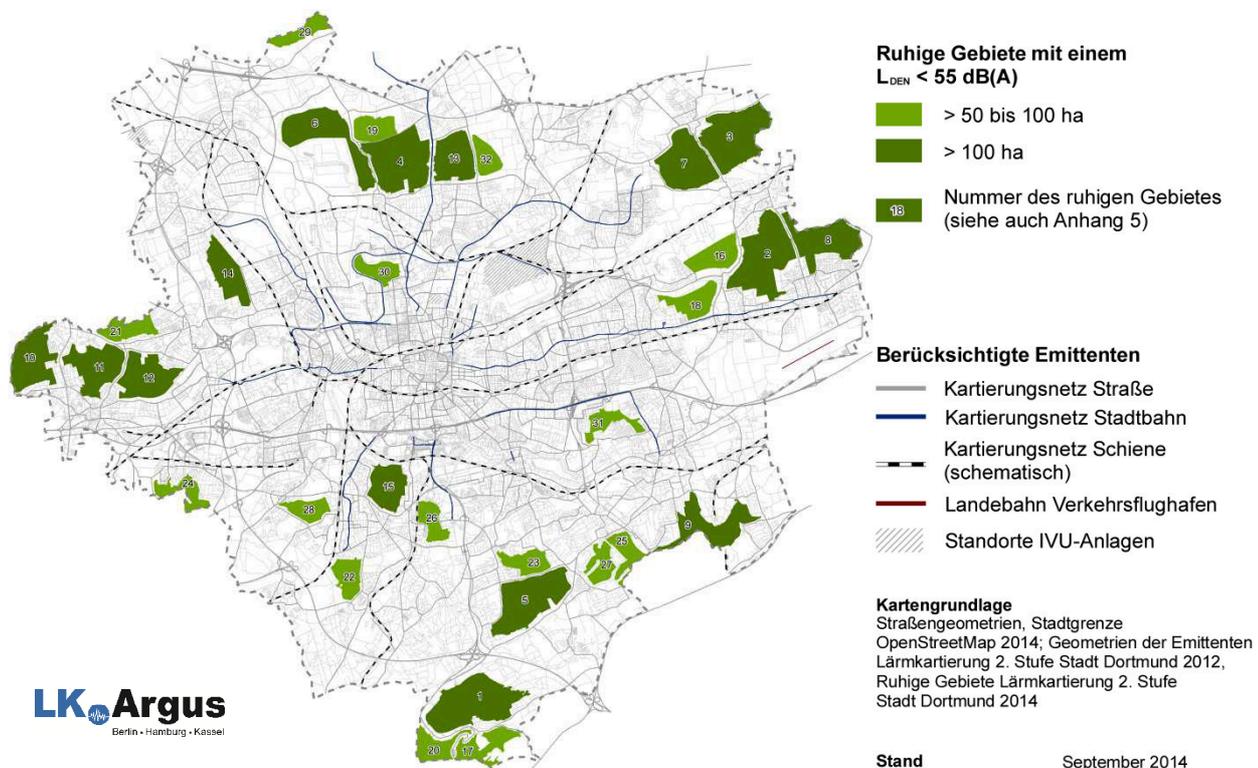
0.6 Ruhige Gebiete

Ein wichtiger Bestandteil der Lärmaktionsplanung ist Ausweisung ruhiger Gebiete. Wesentliche Grundlage einer Definition von ruhigen Gebieten sind die ermittelten Lärmbelastungen. Hier fließt eine Gesamtbetrachtung aller Lärmquellen ein. Darüber hinaus werden weitere Kriterien wie eine Mindestgröße und die Erholungsfunktion der Flächen berücksichtigt.

Auch die Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und Hinweise der Träger öffentlicher Belange fließen in die Definition ruhiger Gebiete ein.

Im Ergebnis werden 32 ruhige Gebiete am Rand oder außerhalb des verdichteten Kernstadtbereiches der Stadt Dortmund ausgewiesen. Ergänzend werden Hinweise zu einer möglichen Weiterentwicklung der ruhigen Gebiete unter Einbindung innerstädtischer Erholungsflächen gegeben.

Abbildung: Ruhige Gebiete des Lärmaktionsplans der 1. und 2. Stufe



0.7 Maßnahmenprogramm Lärmaktionsplan Dortmund

Mit dem Maßnahmenprogramm des Lärmaktionsplans Dortmund wird das Ziel verfolgt, sowohl konkrete zukünftig zu berücksichtigende Handlungsanforderungen als auch erforderliche Konzeptentwicklungen und ausgewählte Maßnahmen für die Geltungsdauer des Lärmaktionsplans zu benennen, die richtungsweisend zur Lärminderung beitragen.

Das Maßnahmenprogramm besteht aus

- **Grundsatzbeschlüssen** für Strategien zur kontinuierlichen, sukzessiven Bewältigung der Lärmkonflikte,
- **(Maßnahmen-)Konzepten**, mit deren Erstellung in den nächsten Jahren eine Empfehlung des Lärmaktionsplans vertieft und die Umsetzung weiterer Maßnahmen vorbereitet wird und
- **ausgewählten Maßnahmenempfehlungen** des Lärmaktionsplans für prioritäre Belastungsschwerpunkte, deren Prüfung und Umsetzung in den kommenden Jahren angestrebt werden soll (u.a. zur beispielhaften Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen, die im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung und/ oder der fachlichen Bewertung empfohlen wurden).

Grundsatzbeschlüsse

Lärmvermeidung und Lärminderung

Die Verringerung der Lärmbelastungen in der Stadt Dortmund durch geeignete Maßnahmen ist wichtig, gleichzeitig ist die Vermeidung zusätzlicher Lärmbelastungen wesentlich, um sukzessive insgesamt zu mehr Ruhe in Dortmund zu kommen. Hierfür sollen die Lärmschutzbelange in allen Planungen noch stärker berücksichtigt werden - für eine ruhigere Wohnumgebung und zum Schutz der noch ruhigen Gebiete in Dortmund.

Grundsatz lärmindernder Asphalt

Bei kommenden Fahrbahnsanierungen und insbesondere an Straßen mit hohen Lärmbelastungen erfolgt grundsätzlich die Sanierung der Fahrbahnoberflächen mit lärmindernden Asphalten, soweit dies akustisch sinnvoll und technisch machbar ist.

Grundsatz lärmarme Fahrzeuge

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen für den Fuhrpark der Stadt Dortmund bzw. der stadteigenen Betriebe sollen lärmarme Fahrzeuge und Reifen bevorzugt werden. Soweit diese für den erforderlichen Zweck verfügbar sind, sollen elektromobile Fahrzeuge angeschafft werden.

Maßnahmenkonzepte

Zur Vertiefung und Weiterbearbeitung der Empfehlungen des Lärmaktionsplans sollen folgende Konzepte erarbeitet werden:

Projektbeispiel zur Lärmbilanz

Aus Sicht der Lärmaktionsplanung sollten bei Planungen für einen Straßenneubau und weitere Planungen zur Verlagerung von Verkehren die Wirkungen auf die Lärmbelastungen, d.h. die Anzahl der entlasteten Personen und ggf. zusätzlich belastete Personen jeweils mit Höhe der Be- und Entlastungen bilanziert werden. Auch der Verlust ruhiger Bereiche (Wohngebiete und auch Freiflächen) sollte in die Abwägung mit einfließen.

In einem Projektbeispiel (Pilotvorhaben) soll ein mögliches innovatives Verfahren für die angestrebte Lärmbilanz entwickelt und geprüft werden.

Geschwindigkeitsüberprüfung

Es soll eine Überprüfung des Vorrangnetzes auf mögliche Tempo 30 - Strecken erfolgen. Hierbei soll auf die Erfahrungen des erarbeiteten Konzeptes für den Stadtbezirk Hörde aufgebaut werden.

Ergänzung der ruhigen Gebiete durch innerstädtische Oasen und grüne Bänder

Als Grundlage für die nächste Fortschreibung des Lärmaktionsplans sollen Kriterien für die Auswahl von innerstädtischen Oasen und grünen Bändern für Dortmund erarbeitet werden und entsprechende Analysen erfolgen. Soweit die Datenverfügbarkeit absehbar ist, sollen die Lärmkartierungsdaten der 2. Stufe für den Schienenlärm Bund mit einbezogen werden.

Ausgewählte Maßnahmenempfehlungen

Für nachfolgende ausgewählte Maßnahmenempfehlungen soll die Prüfung und Umsetzung in den kommenden Jahren angestrebt werden:

Prüfung und Anordnung von Tempo 30

Die straßenverkehrsrechtliche Prüfung und Anordnung von Tempo 30 (nachts) soll für 6 Belastungsschwerpunkte der 1. Priorität und 10 Belastungsschwerpunkte der 2. Priorität erfolgen:

Belastungsschwerpunkte mit 1. Priorität:

- Brackeler Straße, Borsigplatz bis Im Spähenfelde
- Mallinckrodtstraße, Lagerhausstraße bis Münsterstraße
- Klönnestraße, Hallesche Straße bis Güntherstraße
- Treibstraße/ Grüne Straße, Sunderweg bis Kurfürstenstraße
- Kreuzstraße, Hohe Straße bis Vinckeplatz
- Immermannstraße, Schützenstraße - Münsterstraße

Belastungsschwerpunkte mit 2. Priorität:

- Lütgendortmunder Hellweg, Provinzialstraße bis Auf-/ Abfahrt A 40
- Wittekindstraße, Kreuzstraße bis Lindemannstraße

- Ernst-Mehlich-Straße, Märkische Straße bis Heiliger Weg
- Franziskanerstraße, Robert-Koch-Straße bis Kaiserstraße
- Bergstraße, Friesenstraße bis Lindenhorster Straße
- Saarlandstraße, Ruhrallee bis Märkische Straße
- Lütgendortmunder Straße, 150 m westl. Westricher Straße bis Lütgendortmunder Hellweg
- Emscherallee, Buschstraße bis Emscherallee Nr. 12
- Lütgendortmunder Hellweg, Lütgendortmunder Straße bis Kesselborn
- Hostedder Straße, Flughafenstraße bis In der Liethe

Als begleitende Maßnahme zur Unterstützung der Akzeptanz von Geschwindigkeitsreduzierungen wird die Ergänzung „Lärmschutz“ zur Tempo 30 - Anordnung empfohlen. Darüber hinaus sollen (mobile) Dialog-Displays mit Geschwindigkeitsanzeigen angeschafft werden, um auf Überschreitungen der reduzierten Geschwindigkeitsvorgabe hinzuweisen.

Abbildung: Tempo 30-Ausschilderung und unterstützendes Dialog-Display



Prüfung und Umsetzung straßenräumlicher Maßnahmen

Für folgende Belastungsschwerpunkte wird die Prüfung eines Umbaus/ einer Umorganisation mit Einrichtung von Radverkehrsanlagen empfohlen:

- Treibstraße/ Grüne Straße, Sunderweg bis Kurfürstenstraße (Belastungsschwerpunkt 1. Priorität)
- Münsterstraße, Mallinckrodtstraße bis Lortzingstraße (Belastungsschwerpunkt 2. Priorität)
- Straßenzug Kaiserstraße, Körner Hellweg, Brackeler Hellweg mit Straßenbahnführung in Mittellage (4 Belastungsschwerpunkte 2. und 3. Priorität)

Zur Prüfung der Lärminderungspotentiale durch straßenräumliche Maßnahmen und zur Umsetzungsvorbereitung sollen in Umgestaltungskonzepten die empfohlenen Maßnahmen konkretisiert werden.

0.8 Perspektivische Strategien zur Lärminderung

Die perspektivischen Strategien zeigen mögliche Vorgehen für einen kontinuierlich weiter zu verfolgenden Prozess der Lärminderung in der Stadt Dortmund auf. Es werden mögliche Bausteine u.a. auf verschiedenen Planungsebenen und räumlichen Ebenen der Stadt Dortmund beschrieben.

Lärmvorsorge und Lärminderung in den Planungsebenen der Stadt Dortmund

- Hinweise für den Umgang mit Zielkonflikten einer lärmarmen Stadtentwicklung

Für einen perspektivischen Umgang mit den Zielkonflikten einer lärmarmen Stadtentwicklung in Dortmund wird empfohlen, die hierbei für Dortmund wesentlichen Aspekte, z.B. in einer fachübergreifenden Arbeitsgruppe, aufzubereiten und mit der Erarbeitung einer Arbeitshilfe (Handreichung, Leitfaden oder auch Sammlung guter Beispiele) eine weitere Sensibilisierung für das

Thema sowohl in der Verwaltung als auch bei Stadtentwicklungsgesellschaften, Investoren und weiteren Beteiligten anzustreben.

- Hinweise für eine Fortschreibung des Masterplans Mobilität

Der in 2004 verabschiedete Masterplan Mobilität weist eine Vielzahl von Wirkungszusammenhängen und gemeinsamen Maßnahmenansätzen zur Lärmaktionsplanung auf. Bei einer Fortschreibung des Masterplans sollte der Umweltaspekt noch stärker in den Fokus rücken, um dessen Ziele und Anforderungen bereits frühzeitig in den Planungsprozess einbinden zu können. Von Bedeutung sind hierbei u.a. die frühzeitige Berücksichtigung der Lärm Aspekte in der Analyse und den Zielstellungen (Leitbild) des Masterplans, die weitere Förderung der umweltfreundlichen und leisen Verkehrsmittel sowie die Weiterführung von Parkraum- und Mobilitätsmanagement.

Teilräumliche Konzepte zur Bündelung und Integration der Lärminderungsmaßnahmen

Mit teilräumlichen Konzepten und beispielhaften Detailplanungen kann eine vertiefende Maßnahmenplanung in der Lärmaktionsplanung erfolgen.

Mit der Fortführung der Lärmaktionsplanung für die Stadt Dortmund sollen integrierte Maßnahmenkonzepte für zusammenhängende Lärmschwerpunkte aufgestellt werden (teilräumliche Konzepte). In diesen erfolgen Detailprüfungen möglicher lärmindernder Maßnahmen im Gebietskontext unter Nutzung von Synergien und Wechselwirkungen mit anderen Planungen, z.B. InSeKT-Planungen und Stadterneuerungsprogramme.

Als erster Schritt zur Bearbeitung teilräumlicher Konzepte sollen Kriterien zur Auswahl von Teilräumen und den Bearbeitungsprioritäten erfolgen.

Weitere Strategien und Maßnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der ersten Stufe fand in Dortmund im Februar 2012 eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung statt, die u.a. eine Online-Beteiligung auf der Website www.mach-ruhig-mit.dortmund.de umfasste.

Das umfangreiche Beteiligungsverfahren hat viele Menschen für das Thema Lärm und Lärmaktionsplanung sensibilisiert. Demgemäß sind entsprechende Erwartungen an eine Weiterführung des Prozesses vorhanden.

Die in der ersten Stufe angefangene Öffentlichkeitsbeteiligung soll im Zuge der weiteren Lärmaktionsplanung fortgeführt werden. Die Öffentlichkeit soll über die weiteren Entwicklungen informiert werden, der kontinuierliche Austausch und Dialog zwischen der Öffentlichkeit und der Verwaltung und Politik sollen gewährleistet sein.

Hierzu sind folgende Bausteine sinnvoll:

- Weiterentwicklung der vorhandenen Website

Die Website www.mach-ruhig-mit.dortmund.de stellt ein zentrales und wichtiges Informationsmedium im Rahmen der Lärmaktionsplanung in Dortmund dar, das zu einem kontinuierlichen Informations- und Diskussionsforum weiterentwickelt werden soll.

- Schriftliche Bürgerinformationen

Die Bürger-Informationen zur Lärmaktionsplanung können z.B. die Ergebnisse des Lärmbeirats widerspiegeln (siehe folgender Baustein) oder zu teilträumlichen Konzepten und Maßnahmenumsetzungen informieren.

- Einrichtung eines Lärmbeirats

Mit dem Ziel, den Austausch und Dialog zwischen den betroffenen Anwohnern, der Verwaltung und Politik und unterschiedlichen Institutionen im Vorfeld und nach der offiziellen Mitwirkungsphase zu gewährleisten, empfiehlt sich die Einrichtung eines Lärmbeirates.

- Presseinformationen

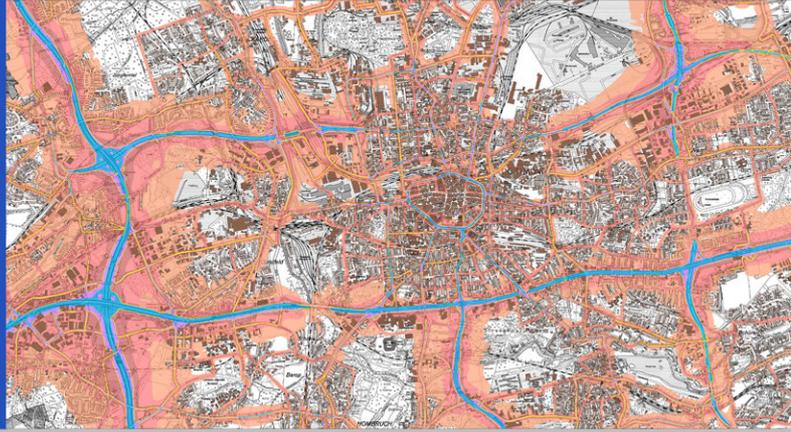
Die Medien, allen voran die Presse, spielen eine wichtige Rolle als Multiplikatoren. Die Information und Einbindung der örtlichen Presse ist von großer Bedeutung für die breite Kommunikation von Inhalten und Terminen. Besonderes Augenmerk sollte auf die Berichterstattung über erfolgreiche durchgeführte oder konkret bevorstehende Maßnahmen gerichtet werden.

- Etablierung eines „Lärmforums“

Angelehnt an die Idee des „Tag gegen Lärm“, der seit 1998 in Deutschland stattfindet, kann die Etablierung eines jährlichen „Lärmforums“ in Dortmund dazu beitragen, kontinuierlich über das Thema Lärm in Dortmund zu informieren und die Öffentlichkeit zu sensibilisieren.

Psssssst!!!

mach-RUHIG-mit!



Anhang 2

**(Bericht über die Lärmkartierung
für den Ballungsraum Dortmund)**

**zum
„Bericht zur Überprüfung
des Lärmaktionsplans 2014
der Stadt Dortmund
gemäß § 47d des BImSchG“**



Bericht über die Lärmkartierung für den Ballungsraum

Dortmund

Gemeindekennzahl: **05913000**
Kennung der Behörde für Lärmkartierung: **DE_NW_ag_05913000_Dortmund**

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

Zuständige Behörde

Zuständige Behörde für die Lärmkartierung nach §47e BImSchG ist:

Kreisfreie Stadt, Stadt Dortmund, 44122 Dortmund, www.dortmund.de, Andreas Frücht
0231/50-2 26 04, afruecht@stadtdo.de

Mit Ausnahme des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes und des Fluglärms erfolgte die Lärmkartierung durch das Umweltamt der Stadt Dortmund.

Die Kartierung des Dortmunder Flughafens wurde an die ACCON GmbH, Gewerbering 5 in D-86926 Greifenberg vergeben.

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

Eisenbahnbundesamt, D - 53110 Bonn, Vorgebirgsstr. 49

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte

für die Großflughäfen, durch das Landesamt für Umwelt, Natur und Verbraucherschutz NRW, für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahnbundesamt.

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

Lärmeinwirkung durch Hauptverkehrsstraßen

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

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,

die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	60.300	27.900	17.700	8.000	200

L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	39.200	20.400	10.600	500	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km2	107,77	33,23	6,79

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	59.226	13.889	97
N Schulgebäude	79	18	0
N Krankenhausgebäude	9	2	0

Lärmeinwirkung durch den gesamten lärmrelevanten Straßenverkehr

Einwirkung des gesamten lärmrelevanten **Straßenverkehrslärms**:

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,

die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	93.000	57.400	26.500	8.300	200

L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	69.000	30.400	11.200	500	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km2	129,19	39,82	6,91

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	98.396	18.944	98
N Schulgebäude	124	21	0
N Krankenhausgebäude	16	4	0

Lärmeinwirkung durch Haupteisenbahnstrecken

Einwirkung von **Schienenverkehrslärm**, der von Hauptschienenstrecken (Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes) mit mehr als 30.000 Zugbewegungen / Jahr ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	18.100	7.800	3.000	700	200

L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	13.800	5.700	1.900	400	100

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²	38,39	10,29	2,73

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	15.365	1.968	90
N Schulgebäude	95	24	5
N Krankenhausgebäude	20	4	0

Lärmeinwirkung durch Eisenbahnstrecken Gesamtverkehr Ballungsraum

Einwirkung von **Schienenverkehrslärm**, der von Hauptschienenstrecken (Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes) **Gesamtverkehr**:

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	22.000	9.300	3.500	800	200

L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	16.800	6.900	2.200	500	100

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²	48,15	12,99	3,31

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	18.548	2.310	105
N Schulgebäude	110	29	5
N Krankenhausgebäude	20	4	0

Lärmeinwirkung durch sonstigen lärmrelevanten Schienenverkehr

Einwirkung von sonstigem **Schienenverkehrslärm**, der von lärmrelevanten Schienenstrecken wie Straßenbahnen ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,
 die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	4.730	4.300	3.110	1.030	10

L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	4.330	3.920	1.860	50	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²	5,26	1,62	0,04

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	6.951	2.233	4
N Schulgebäude	13	0	0
N Krankenhausgebäude	3	0	0

Lärmeinwirkung durch Flugverkehr von Großflughäfen

Der Dortmunder Flughafen erfüllt aufgrund seiner Flugbewegungen nicht die Kriterien eines Großflughafens.

Lärmeinwirkung durch Flugverkehr von sonstigen lärmrelevanten Flugplätzen

Einwirkung von **Fluglärm**, der von sonstigem lärmrelevanten Flugverkehr von Flugplätzen ausgeht:

Flughafen Dortmund

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,
 die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	1.060	0	0	0	0

L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	0	0	0	0	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²	4,23	0,95	0,17

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	484	0	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Hubschrauberlandeplatz (Heliport) Klinikzentrum Nord

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,
 die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	60	0	0	0	0

L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	0	0	0	0	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²	0,01	0	0

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	23	0	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Lärmeinwirkung durch IVU-Anlagen und Häfen

Einwirkungen von Lärm, der von **IVU-Anlagen** und **Häfen** ausgeht:

Geschätzte Gesamtzahl N der Menschen,
 die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	0	0	0	0	0

L _{night} /dB(A):	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	0	0	0	0	0

Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
Größe/km ²	2,35	0,58	0,12

Geschätzte Gesamtzahl N der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser:

L _{den} /dB(A):	>55	>65	>75
N Wohnungen	0	0	0
N Schulgebäude	0	0	0
N Krankenhausgebäude	0	0	0

Allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen nach Lage, Größe und Verkehrsaufkommen

Hauptlärmquellen, welche auf das Gebiet der Gemeinde einwirken, sind

Haupt-Straßenverkehr

Name / Kennung	Kfz/a	Lage
BAB 1	38.000.000	Tangiert das südöstliche Stadtgebiet
BAB 2	26.000.000 - 33.000.000	Ost-West-Verbindung nördliches Stadtgebiet
B1/BAB 40	25.000.000 - 31.000.000	Durchquert das Stadtgebiet in Ost-West-Richtung
BAB 40	28.000.000	Teilstrecke westlich der BAB 45
BAB 45	22.000.000 - 26.000.000	Nord-Süd-Verbindung westliches Stadtgebiet
B 54	6.000.000 - 9.000.000	Zentrale Nord-Süd-Verbindung nördlich der City
	14.000.000 - 23.000.000	Zentrale Nord-Süd-Verbindung südlich der City
B 236	15.000.000 - 21.000.000	Durchquert das Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung
BAB 44	20.000.000	Westliche Anbindung an die BAB 45 südwestliches Stadtgebiet
BAB 42	17.000.000	Westliche Anbindung an die BAB 45 nordwestliches Stadtgebiet

Name / Kennung	Kfz/a	Lage
Ruhrallee	10.500.000 - 17.000.000	Teilstück der Nord-Süd-Verbindung B54 südlich der City
Innenstadtwall	9.000.000 - 15.500.000	Wallring um die Dortmunder City
Märkische Straße	8.000.000 - 13.500.000	Innenstadtanbindung aus südöstlicher Richtung
Lindemannstraße	7.500.000 - 13.000.000	Nord-Süd-Verbindung östliche Innenstadt
Bornstraße	7.000.000 - 12.500.000	Innenstadtanbindung aus nornordöstlicher Richtung
Wittekindstraße	7.000.000 - 12.000.000	Innenstadtanbindung aus südwestlicher Richtung
Brackeler Straße / OWIIa	5.100.000 - 11.800.000	Ost-West-Verbindung östlich der City
Borussiastraße	5.000.000 - 11.400.000	Verbindung in nordwestlicher Richtung östliches Stadtgebiet
Faßstraße	8.600.000 - 11.300.000	Verlängerung der Willem-van-Vloten-Straße in südlicher Richtung
Berghofer Straße	9.900.000 - 10.700.000	Verbindung in südöstlicher Richtung südöstliches Stadtgebiet
Mallinckrodtstr. / OWIIa	5.200.000 - 10.600.000	Ost-West-Verbindung westlich der City
Heiliger Weg	5.200.000 - 9.000.000	Nord-Süd-Verbindung östlich des Wallrings
Rheinische Straße	5.400.000 - 8.900.000	Innenstadtanbindung aus westlicher Richtung
Hellweg	5.000.000 - 8.900.000	Innenstadtanbindung aus östlicher Richtung
Willem-van-Vloten-Straße	6.700.000 - 8.700.000	Verlängerung der Märkische Straße in östlicher Richtung
Zillestraße	5.700.000 - 8.700.000	Ost-West-Verbindung südliches Stadtgebiet
Lütgendortmunder Hellweg	5.500.000 - 8.600.000	Ost-West-Verbindung westliches Stadtgebiet
Derner Straße	7.400.000 - 8.600.000	Verlängerung der Bornstraße nornordöstliches Stadtgebiet
Stockumer Straße	5.100.000 - 8.500.000	Ost-West-Verbindung westliches Stadtgebiet
Hohe Straße	6.000.000 - 8.000.000	Innenstadtanbindung aus südlicher Richtung
Dorstfelder Allee (NS9)	6.000.000 - 7.900.000	Nord-Süd-Verbindung westliches Stadtgebiet
Schürufer Straße	5.500.000 - 7.600.000	Ost-West-Verbindung südöstlich der Innenstadt
Ardeystraße	6.200.000 - 7.600.000	Nord-Süd-Verbindung südliches Stadtgebiet
Huckarder Straße	7.500.000	Nord-Süd-Verbindung nordwestlich der Innenstadt
Wittbräucker Straße	5.200.000 - 7.200.000	Verbindung in nordöstlicher Richtung südöstliches Stadtgebiet
An der Goymark	5.300.000 - 6.600.000	Ost-West-Verbindung südöstlich der Innenstadt
Provinzialstraße	5.600.000 - 6.400.000	Nord-Süd-Verbindung westliches Stadtgebiet
Weißbürger Straße	5.800.000 - 6.300.000	Nord-Süd-Verbindung östlich des Wallrings
Hagener Straße	5.400.000 - 6.300.000	Nord-Süd-Verbindung südliches Stadtgebiet
Hannöversche Straße	5.200.000 - 6.000.000	Innenstadtanbindung aus nordöstlicher Richtung
Flughafenstraße	5.100.000 - 5.400.000	Nord-Süd-Verbindung östlich der B236

Sonstiger Straßenverkehr

Aufgrund der Datenmenge wird auf eine detaillierte Darstellung verzichtet. Anfragen bezüglich der Verkehrsstärke werden auf Nachfrage beantwortet.

Haupt-Schienenverkehr

Die Kartierung des Schienenverkehrs auf Schienenwegen des Bundes erfolgt durch das Eisenbahnbundesamt. Informationen zum Netz entnehmen Sie bitte der Internetseite des Eisenbahnbundesamts <https://www.eba.bund.de>.

Sonstiger Schienenverkehr

Name	Züge/a	Lage
Stadtbahnen		
Dorstfeld - Brackel	140.000	Ost-West-Verbindung durch Dortmund
Münsterstraße - Brambauer	70.000	Verbindung City nach Lünen
Brunnenstraße - Grevel	70.000	Verbindung City nach Nordosten
Kohlgartenstraße - Aplerbeck	70.000	Verbindung City nach Südosten
Th. Fliedner-Heim - Grotenbachstraße	70.000	Verbindung City nach Südwesten
Güterverkehr		
Obereving – Abzweig Hardenberg	5.800	Ost-West-Verbindung Westfalenhütte Richtung Hafen
Oberevingen - Stockheide	4.750	Ost-West-Verbindung Westfalenhütte
Abzweig Hardenberg – Westerholz	3.300	Ost-West-Verbindung Hafen
Abzweig Hardenberg – Hafen Hardenberg	1.100	Verlängerung der Ost-West-Verbindung Westfalenhütte Richtung Hafen bis zum Hafen Hardenberg

Sonstige Flugplätze

Name	ICAO Code	Bewegung/a	Lage
Flughafen Dortmund	EDLW	34.339	Im Osten der Stadt
Heliport Klinikzentrum Nord		436	Im Norden der Stadt

IVU-Anlagen und Häfen

Name	Kennung nach 4. BImSchV	Schalleistung Tag/Abend/Nacht	Lage
Thyssen Krupp Steel Europe AG		65 dB(A) / 65 dB(A) / 65 dB(A)	Eberhardstraße 12
Thyssen Krupp Steel Europe AG	3.10.1	65 dB(A) / 65 dB(A) / 65 dB(A)	Eberhardstraße 12
Thyssen Krupp Steel Europe AG	3.9.1.1	65 dB(A) / 65 dB(A) / 65 dB(A)	Eberhardstraße 12
Verzinkerei Kaufmann GmbH	3.9.1.1	60 dB(A) / 60 dB(A) / 60 dB(A)	Hannöversche Straße 69
DOMIG Dortmunder Mineralstoffverwertungs GmbH	8.4	60 dB(A) / 60 dB(A) / 45 dB(A)	Heinrich-August-Schulte-Straße 21
Possehl Kehrmann GmbH	8.11.2.1	60 dB(A) / 60 dB(A) / 60 dB(A)	Sudkamp 9
Drekopf Recyclingzentrum Essen GmbH Niederlassung Dortmund	8.11.2.4	70 dB(A) / 70 dB(A) / 60 dB(A)	Franziusstraße 6
Höhler Baugesellschaft mbH	8.11.1.1	70 dB(A)	Westererbenstraße 30
Höhler Baugesellschaft mbH	8.11.2.2	65 dB(A) / 65 dB(A) / 65 dB(A)	Westererbenstraße 30
RWE Generation SE HKW Dortmund	1.1	70 dB(A) / 70 dB(A) / 70 dB(A)	Weißbürger Straße 70
Deutsche Gasrußwerke GmbH & Co. KG	4.6	65 dB(A) / 65 dB(A) / - dB(A)	Weidenstraße 70
Deutsche Gasrußwerke GmbH & Co. KG	4.6	65 dB(A) / 65 dB(A) / - dB(A)	Weidenstraße 70
Emrec GmbH	8.11.2.3	70 dB(A) / - dB(A) / - dB(A)	Lütge Heidestraße 118
Orm Bergold Chemie GmbH & Co. KG	8.10.1.1	70 dB(A) / - dB(A) / - dB(A)	Daimlerstraße 2-4, 44805 Bochum Kein relevanter Pegel in Dortmund, Berechnung aufgrund eines ruhigen Gebiets (Dortmunder Stadtgebiet)

Weitere Erläuterungen zu den Hauptlärmquellen:

IVU-Anlagen und Häfen

Die Diskrepanz zwischen der Anzahl der betroffenen Menschen und der Anzahl der betroffenen Wohnungen ist auf die Zuordnung als Betriebswohnung zurückzuführen.

Beschreibung der Umgebung

Dortmund liegt im Osten des Ballungsraums Ruhrgebiet und ist mit einer Fläche von 280 km² und 600.000 Einwohnern die größte und die bevölkerungsreichste Stadt des Ruhrgebiets. Sie ist baulich und verkehrlich über ein dichtes Netz des Straßen- und Schienenverkehrs mit ihren Nachbargemeinden verbunden. Trotz der engmaschigen Infrastruktur weist Dortmund einen hohen Grünflächenanteil auf, fast die Hälfte des Stadtgebietes besteht aus Grün- und Parkanlagen.

Die heutige Stadtstruktur und die wesentlichen Verkehrsachsen sind durch das rasante und weitgehend ungeordnete Wachstum in der Phase der industriellen Revolution in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts geprägt. Die räumliche Entwicklung der Stadt steht in einem engen Zusammenhang mit der Entwicklung der Verkehrssysteme.

Dortmund, als ehemaliger Industriestandort, hat sich zu einem Zentrum für Dienstleistung und Zukunftstechnologien entwickelt und ist als größte Stadt des Ruhrgebietes das Wirtschafts- und Handelszentrum der Region.

Durch den Wegfall der Kohle- und Stahlproduktion entstanden Konversionsflächen, auf denen neue Nutzungen angesiedelt werden konnten und auch in Zukunft noch angesiedelt werden. Diese Flächen erzeugen eine hohe Dynamik in den städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen, auf die planerisch reagiert werden musste und muss. Die Erschließung und Anbindung der neu zu entwickelnden Flächen an das bestehende Verkehrsnetz und eine Neuverteilung der Arbeitsplätze und Wohnstandorte im Stadtgebiet, führen zu einer veränderten Verkehrsnachfrage, auf die es zu reagieren gilt.

Durchgeführte und laufende Aktionspläne und Lärmschutzprogramme:

Ein gesamtstädtischer Lärmaktionsplan der Stufe 1 und 2 wurde am 07.05.2015 vom Rat der Stadt Dortmund beschlossen. Im aktuellen Lärmaktionsplan wurden die Ergebnisse der ersten und zweiten Lärmkartierung aufgegriffen.

Vor der Aufstellung des Lärmaktionsplans erfolgte eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit der Stadtverwaltung mitzuteilen, wo und durch welche Art von Umgebungslärm sie sich besonders gestört fühlen. Die Bürgerinnen und Bürger konnten sich per Telefon, Brief, Fax, E-Mail oder über eine eigens eingerichtete Internetplattform beteiligen. Das Hauptaugenmerk lag hierbei auf der erstmalig durchgeführten Online-Beteiligung. Die hohe Anzahl der Beiträge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung verdeutlicht den Wunsch der Bürgerinnen und Bürger nach einem ruhigen Wohnumfeld und den Stellenwert der Lärmaktionsplanung. Die Beiträge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden im Lärmaktionsplan aufgenommen.

Die Lärmaktionsplanung der Stadt Dortmund greift unter anderem auf die bestehende Mobilitätsplanung zurück, da hier bereits zahlreiche lärm mindernde Querschnittsaufgaben benannt werden.

Die Stadt Dortmund verfolgt mit dem vorliegenden Lärmaktionsplan das Ziel, kurz- bis mittelfristig insbesondere in solchen Bereichen Maßnahmen zur Lärminderung zu entwickeln und umzusetzen, in denen aufgrund sehr hoher Lärmbelastungen der Bevölkerung vordringlicher Handlungsbedarf besteht.

Neben den Maßnahmen, die eine Verkehrslenkung beinhalten oder den Maßnahmen, die zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beitragen, ist die Verwendung einer lärmarmen Asphaltmischung eine sehr effektive Maßnahme zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms.

Die Stadt Dortmund hat sich bereits frühzeitig dazu entschlossen, überall dort, wo es akustisch sinnvoll und technisch machbar ist, lärmarmen Asphalt aufzubringen. Dieser Ansatz wird auch in der Zukunft weiterverfolgt

Neben den bestehenden Tempo-30-Zonen wurden im Lärmaktionsplan weitere Straßen benannt, für die eine Geschwindigkeitsreduzierung prinzipiell in Betracht kommt. Nach aktuellem Stand wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 5 Straßen (Hauptverkehrsstraßennetz) aus Gründen des Lärmschutzes von 50 km/h auf 30 km/h reduziert.

Bereits zu Beginn der Lärmaktionsplanung wurde ein kommunales Schallschutzfensterprogramm zur Förderung des passiven Schallschutzes aufgelegt. Seit der vorangegangenen Lärmkartierung wurden mehr als 300 Wohneinheiten an stark belasteten Straßen durch das Förderprogramm mit Schallschutzfenstern ausgestattet.

Die Stadt Dortmund hat sich bereits in der Vergangenheit um Förderprogramme beworben deren Ziele sich positiv auf die Lärminderung auswirken. So wurden alleine durch das Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG) seit 2016 wie mehr als 10 Mio. € in die Ertüchtigung von Straßen mit lärmarmen Asphaltmischungen investiert. Weiterhin hat die Stadt Dortmund den Zuschlag für das Förderprogramm „Emissionsfreie Innenstadt“ erhalten, dessen Maßnahmen bis 2023 umgesetzt werden.

Zum Schutz ruhiger Gebiete wurden Kernflächen > 50 ha ermittelt, an dessen Umgrenzung ein Lärmpegel < 55 dB(A) errechnet wurde. Diese Gebiete weisen aufgrund ihrer Größe und der geringen bis nicht vorhandenen Lärmbelastung einen erhöhten Erholungsfaktor auf und laden zu einem längeren Verweilen ein. Flächen, die bebaut sind bzw. nach den Festsetzungen des rechtskräftigen Flächennutzungsplans bebaut werden können, sind hierin nicht enthalten. Die ermittelten Flächen (Einzelflächen >50 ha -100 ha mit einer Gesamtfläche von 10 km², und Einzelflächen >100 ha mit einer Gesamtfläche von 25 km²) sind Bestandteil des vom Rat der Stadt Dortmund beschlossenen Lärmaktionsplanes.

Graphische Darstellungen durch Isophonenflächen:

Für Hauptverkehrsstraßen:	DE_NW_DF8_Agg_MRoad_map_05913000_Dortmund
Für den gesamten Straßenverkehr:	DE_NW_DF8_Agg_Road_map_05913000_Dortmund
Für Hauptschienenstrecken:	DE_NW_DF8_Agg_MRail_map_05913000_Dortmund
Für sonstige Schienenverkehr:	DE_NW_DF8_Agg_Rail_map_05913000_Dortmund
Für Fluglärm an sonstigen Flugplätzen:	DE_NW_DF8_Agg_Air_map_EDLW_Dortmund
Für IVU-Anlagen und Häfen:	DE_NW_DF8_Agg_Ind_map_05913000_Dortmund

Umfassende graphische Darstellungen der Kartierungsergebnisse in Dortmund sowie in ganz NRW stehen allen Interessierten unter der Adresse www.umgebungslaerm.nrw.de zur Verfügung.

Neben allgemeinen Erläuterungen zum Umgebungslärm und einer Übersicht, in der alle berücksichtigten Quellen und Hindernisse dargestellt sind, findet man dort für jede untersuchte Quellenart und jede Kennzeichnungsart eine eigene kartenmäßige Darstellung. Soweit Ergebnisse des Lärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes dargestellt werden, wurden sie vom zuständigen Eisenbahnbundesamt nachrichtlich zur Verfügung gestellt.

Jede Karte stellt mit Isophonenflächen die Schallpegel dar, welche außerhalb von Gebäuden in 4m Höhe über dem Erdboden in einem 10m-Raster berechnet wurden. Die Isophonenflächen sind entsprechend der Legende farbig gekennzeichnet.

Anhang 3

(Kartenanhang Lärmkartierung)

zum
„Bericht zur Überprüfung
des Lärmaktionsplans 2014
der Stadt Dortmund
gemäß § 47d des BImSchG“



Kartenverzeichnis

Karte 1: Kartierungsnetz Straßenverkehrslärm

Karte 2: Überlagerung aller kartierten Lärmquellen ($L_{DEN} \geq 55 \text{ dB(A)}$)

Karte 3: Überlagerung aller kartierten Lärmquellen ($L_N \geq 50 \text{ dB(A)}$)

Karte 4: HotSpots – Umgebungslärm an Straßen und kommunalen Schienenwegen

Karte 5: Veränderung der Ruhigen Gebiete im Vergleich der Lärmkartierungen 2. und 3. Stufe

Stadt Dortmund Lärmaktionsplan

Karte 1

Kartierungsnetz Straßenverkehrslärm

Kartierungsnetz

— Kartierungsnetz Straße 2012
und 2017

— zusätzlich kartierte Straßen 2017



0 1 2 3 4 km



Stand Dezember 2019

Stadt Dortmund Lärmaktionsplan

Karte 2

**Überlagerung aller kartierten
Lärmquellen ($L_{DEN} \geq 55 \text{ dB(A)}$)**

Flächen mit Pegeln L_{DEN}

-  Stadtbahn $\geq 55 \text{ dB(A)}$
-  Straße $\geq 55 \text{ dB(A)}$
-  Schiene $\geq 55 \text{ dB(A)}$
-  IED-Anlagen $\geq 55 \text{ dB(A)}$
-  Flug $\geq 55 \text{ dB(A)}$

-  Kartierungsnetz Straße
-  Kartierungsnetz Stadtbahn
-  Kartierungsnetz Schiene (schematisch)
-  Landebahn Verkehrsflughafen

Datengrundlage

Lärmkartierung 3. Stufe Stadt Dortmund 2017

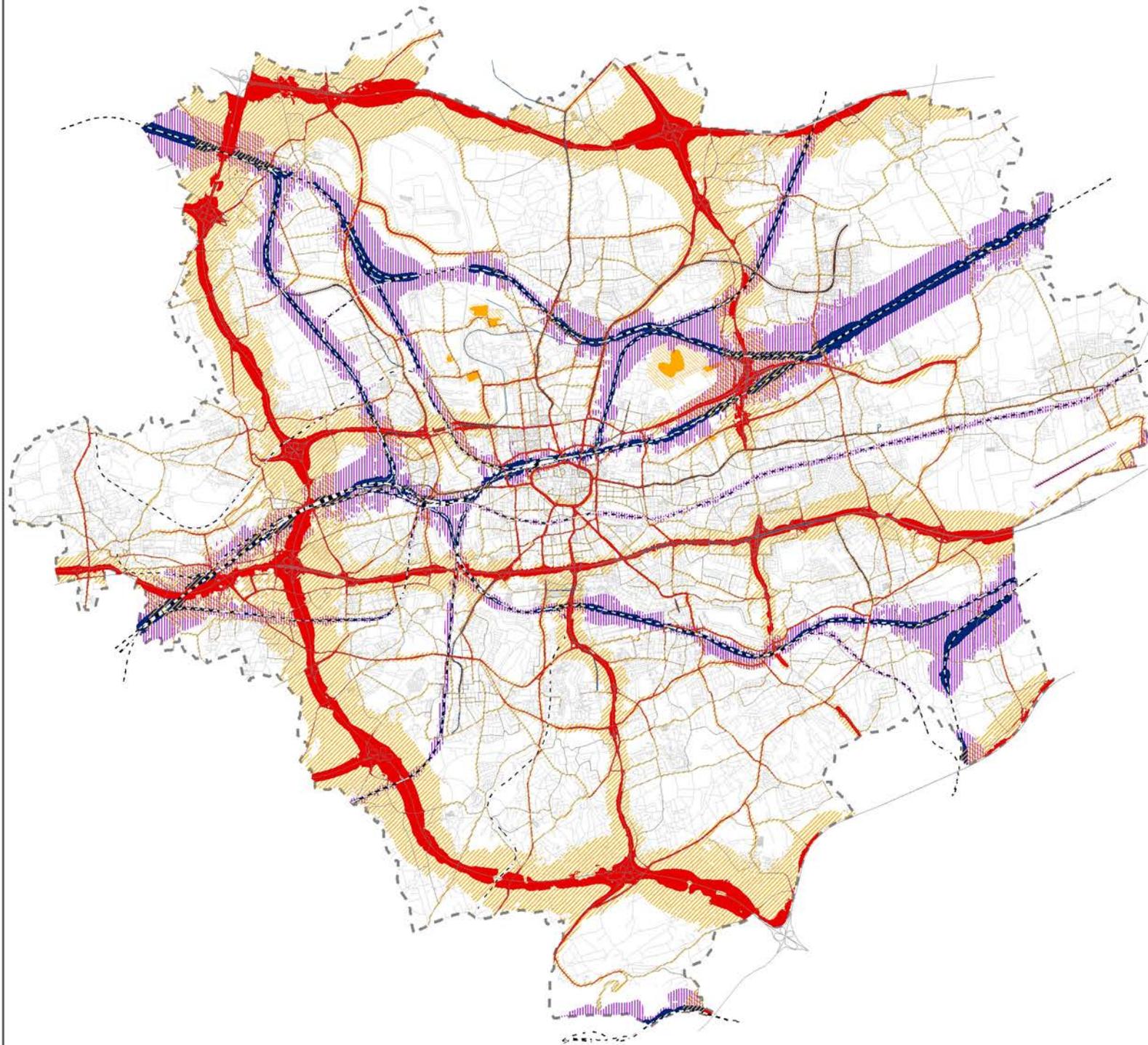
0 1 2 3 4 km



Stadt Dortmund Lärmaktionsplan

Karte 3

Überlagerung aller kartierten
Lärmquellen ($L_{\text{Night}} \geq 50 \text{ dB(A)}$)



Flächen mit Pegeln L_{Night}

- Stadtbahn $\geq 50 \text{ dB(A)}$
- Stadtbahn $\geq 60 \text{ dB(A)}$
- Straße $\geq 50 \text{ dB(A)}$
- Straße $\geq 60 \text{ dB(A)}$
- Schiene $\geq 50 \text{ dB(A)}$
- Schiene $\geq 60 \text{ dB(A)}$
- IED-Anlagen $> 50 \text{ dB(A)}$
- IED-Anlagen $\geq 60 \text{ dB(A)}$
- Flug $\geq 50 \text{ dB(A)}$
- Flug $\geq 60 \text{ dB(A)}$

- Kartierungsnetz Straße
- Kartierungsnetz Stadtbahn
- Kartierungsnetz Schiene (schematisch)
- Landebahn Verkehrsflughafen

Datengrundlage

Lärmkartierung 3. Stufe Stadt Dortmund 2017

0 1 2 3 4 km



Stand Dezember 2019



Stadt Dortmund Lärmaktionsplan

Karte 4

HotSpots Umgebungs­lärm an Straßen und kommunalen Schienenwegen

Lärmbelastungen an bewohnten
Gebäuden ganztags (L_{DEN}) und
nachts (L_{Night})

Straßenverkehrslärm

 $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) oder
 $L_{Night} \geq 60$ dB(A)

Stadtbahnverkehrslärm

 $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) oder
 $L_{Night} \geq 60$ dB(A)

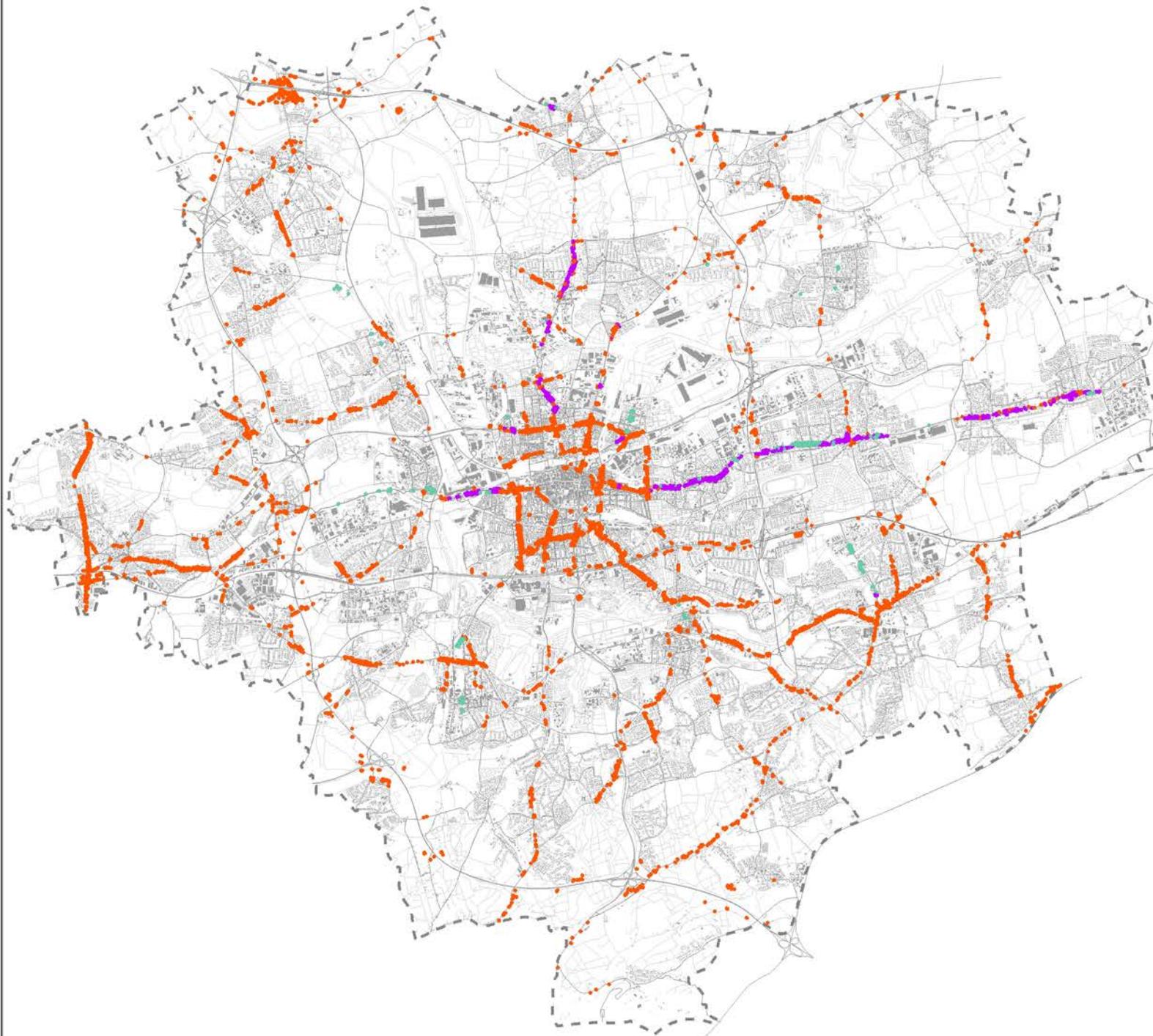
Straßen-/Stadtbahnverkehrslärm

 $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) oder
 $L_{Night} \geq 60$ dB(A)

 $L_{DEN} < 70$ dB(A) und
 $L_{Night} < 60$ dB(A) oder unbewohnt

Datengrundlage

Lärmkartierung 3. Stufe Stadt Dortmund 2017



0 1 2 3 4 km



Stand Dezember 2019

Stadt Dortmund Lärmaktionsplan

Karte 5

Veränderungen der Ruhigen Gebiete im Vergleich der Lärmkartierungen 2. und 3. Stufe

Ruhige Gebiete nach 2. und 3. Stufe Lärmkartierung

- Flächen ab 50 ha
- Flächenreduzierung
- Flächenverlust
- Flächenverlust Reduzierung auf unter 50 ha

☐ Nummer des ruhigen Gebietes

Berücksichtigte Emittenten

- Kartierungsnetz Straße
- Kartierungsnetz kommunale Schiene
- Kartierungsnetz Schienenwege des Bundes (schematisch)
- Landebahn Verkehrsflughafen
- Standorte IVU-Anlagen

Datengrundlage

Lärmkartierung 3. Stufe Stadt Dortmund 2017

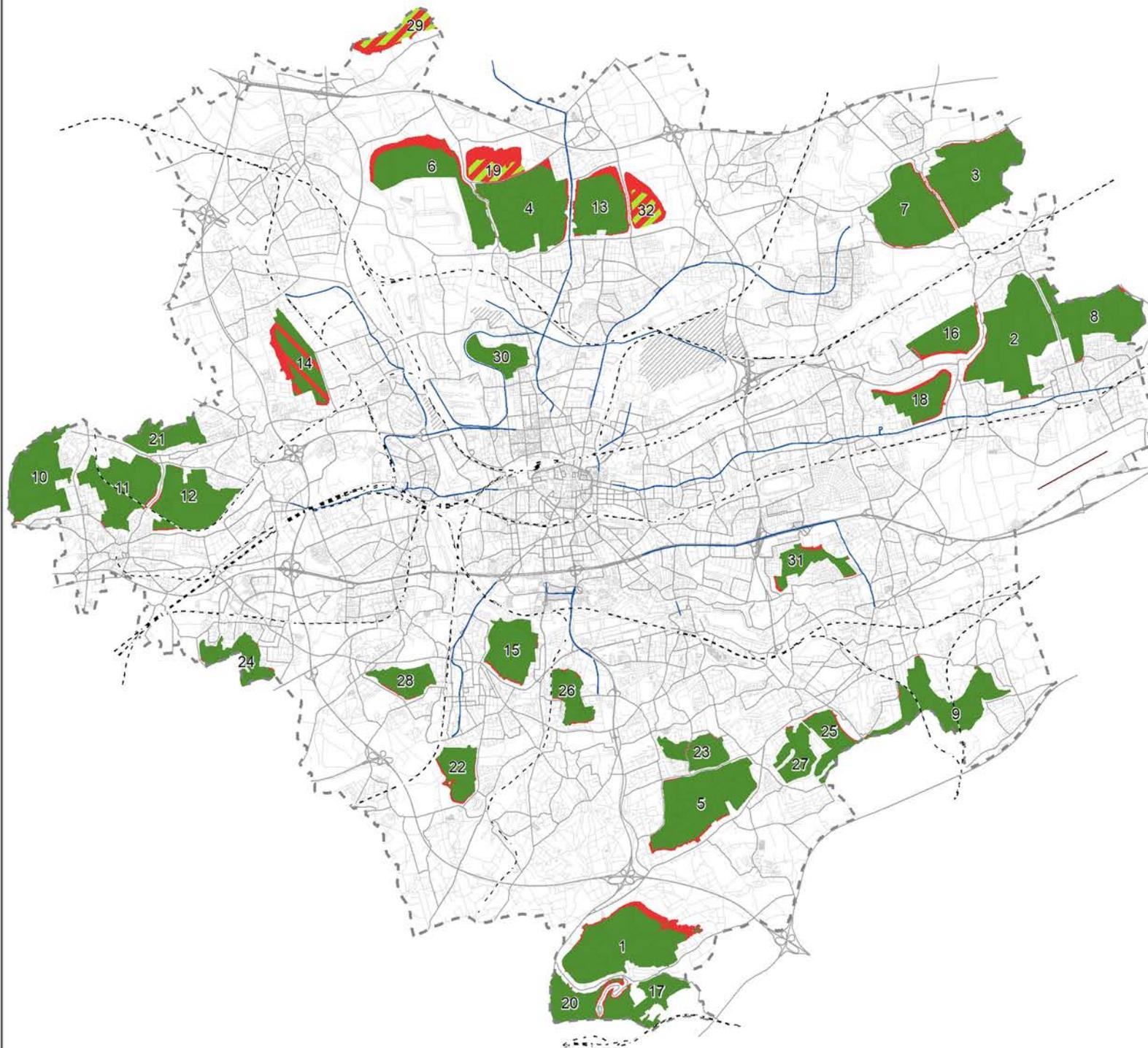
0 1 2 3 4 km



Stadt Dortmund
Umweltamt



Stand Dezember 2019



**Anlage 2 zur Ratsvorlage
DS 17159-20
(Zusammenstellung der Beiträge
aus der Öffentlichkeitsbeteiligung
zur Lärmaktionsplanung 2020)**



Inhaltsverzeichnis

1. Hinweise zu den Stellungnahmen	1
2. Stellungnahme Ordnungsamt (FB 32) der Stadt Dortmund	1
3. Stellungnahme Eisenbahnbundesamt	1
4. Stellungnahme Handelsverband Nordrhein-Westfalen (Westfalen-Münsterland).....	3
5. Stellungnahme Stadtverwaltung Castrop-Rauxel.....	5
6. Stellungnahme Gemeinde Holzwickede	6
7. Stellungnahme Industrie- und Handelskammer zu Dortmund.....	6

1. Hinweise zu den Stellungnahmen

Die Stellungnahmen werden anonymisiert dargestellt. Dementsprechend werden direkte Anreden (z.B. Begrüßungsformeln oder Verabschiedung) und persönliche Daten nicht dargestellt. Die übrigen Textteile sind wörtlich zitiert.

2. Stellungnahme Ordnungsamt (FB 32) der Stadt Dortmund

Das Ordnungsamt hat am 10.02.2020 folgende Stellungnahme per E-Mail abgegeben:

„[...] ,
ich beziehe mich auf unser Telefonat.
Der FB 32 ist mit dem Geschäftsfeld "mobile und stationäre Geschwindigkeitsüberwachung, hier Lärmimmissionen" betroffen. Zu der Fortschreibung des Lärmaktionsplans habe ich keine weiteren Anmerkungen.

Viele Grüße
[...]"

3. Stellungnahme Eisenbahnbundesamt

Das Eisenbahnbundesamt hat am 18.02.2020 folgende Stellungnahme per E-Mail abgegeben:

„[...] ,
im Rahmen der Mitwirkung in Ballungsräumen unterstützt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 47e Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) Ballungsräume bei der Lärmaktionsplanung. Dies stellt in Abgrenzung zum Baugesetzbuch (BauGB) keine Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TöB) dar. Im Rahmen des Verfahrens stelle ich Ihnen die folgenden Informationen und Materialien zur Verfügung.
Auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes finden Sie Kartenmaterial für den Ballungsraum Dortmund, das Ihnen kostenfrei zur Verfügung steht.

Unter

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Ballungsraume/nw/nw_node.html

können Sie Lärm- und Betroffenheitskarten (sowohl für den gewichteten Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} als auch für den Nacht-Lärmindex L_{Night}) an Haupteisenbahnstrecken und sonstigen Strecken beziehen. Zusätzlich steht Ihnen Karten- und Datenmaterial auf dem sicheren BSCW-Server zur Verfügung, den Sie unter folgender Adresse erreichen:

<https://bscw.bund.de/>.

Bitte beachten Sie bei allen bereitgestellten Materialien die Hinweise zu Urheber- und Nutzungsrechten.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung (Runde 3) zu Betroffenen und Belastung im Ballungsraum Dortmund finden Sie im Anhang der E-Mail als PDF. Ebenfalls erhalten Sie die Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung an der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes für den Ballungsraum Dortmund.

Zusätzlich stelle ich Ihnen Raster-Lärmkennzifferkarten für den Nacht-Lärmindex L_{Night} zur Verfügung, auf denen eine Auswahl an vordringlichen Lärmschwerpunkten gekennzeichnet ist. Dazu ist zu beachten: Im Rahmen der strategischen Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes wurden die Lärmbelastung an Eisenbahnstrecken des Bundes sowie die Anzahl der durch Schienenverkehrslärm belasteten Bewohnerinnen und Bewohner berechnet bzw. pauschalisiert. Die Ergebnisse der Lärmkartierung (Veröffentlichung: Juni 2017) können für die Identifizierung von Lärmschwerpunkten in Ballungsräumen und Kommunen herangezogen werden. Ein Lärmschwerpunkt beschreibt ein begrenztes Gebiet entlang eines Schienenweges, in dem eine hohe Anzahl an Betroffenen einer verhältnismäßig hohen Belastung durch Schienenverkehrslärm ausgesetzt ist. Neben den Ergebnissen der Lärmkartierung sowie der Betroffenheitsanalyse ist eine qualitative Einzelfallbetrachtung zur Identifizierung eines Lärmschwerpunktes nötig. Diese Vorgehensweise enthält weitere Abwägungen, die über feste Kriterien wie Anzahl der Betroffenen hinausgehen. Aus diesem Grund kann kein Vollständigkeitsanspruch an die Benennung von Lärmschwerpunkten gestellt werden. Die Kennzeichnung von Lärmschwerpunkten liegt im Ermessen des Eisenbahn-Bundesamtes und ist isoliert für jede Kommune und jeden Ballungsraum zu betrachten. Ein bundesweiter Vergleich ist weder angestrebt noch zielführend.

Dem beschriebenen Verfahren folgend und wie auf den Karten dargestellt, konnten Lärmschwerpunkte in den Bereichen Dortmund-Mitte, Dorstfeld und Germania (vgl. Karte 4314) sowie in Mengede (vgl. Karte 4214) identifiziert werden. Zum Schutz vor Lärmbelastung durch Eisenbahnverkehr auf Schienenwegen gilt nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) das Prinzip der Lärmvorsorge. Das bedeutet: Ein Anspruch auf Lärmschutz kann dann entstehen, wenn Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Ergänzend hierzu hat die Bundesregierung 1999 ein Lärmsanierungsprogramm eingerichtet, im Rahmen dessen auch an bestehenden Eisenbahnstrecken – also ohne wesentliche Änderung am Schienenweg – Schallschutz realisiert werden kann. Weitere Informationen zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes und die genauen Voraussetzungen finden Sie auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>

sowie in der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (überarbeitete Fassung 2018), die Sie unter

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/foerderrichtlinie-laermsanierung-schiene.pdf?__blob=publicationFile

einsehen können.

Voraussetzung für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme ist, dass die entsprechende Strecke in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen ist und dabei als entsprechend dringlich angesehen wird. Zuwendungsempfängerinnen und -empfänger der Mittel, die der Bund für die Lärmsanierung zur Verfügung stellt, sind ausschließlich Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, z.B. die DB Netz AG, die auch die operative Gesamtprojektleitung wahrnehmen. Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen, zu denen der Einbau von Schallschutzfenstern zählt, sind die begünstigten Hauseigentümerinnen und -eigentümer Zweitempfängerin bzw. -empfänger. Sie werden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen über das Lärmsanierungsprogramm informiert und erhalten die Möglichkeit der Teilnahme. Mit Abschluss der Maßnahme werden keine Fördermittel mehr freigegeben.

Im Ballungsraum Dortmund gibt es Lärmsanierungsmaßnahmen, die als bereits fertiggestellt geführt werden (vgl. dazu im Anhang das Dokument „LAP R3_BRm Dortmund_Anlage 1“).

Bitte beachten Sie dazu, dass der Status „1“ (entspricht „fertiggestellt“) bedeutet, dass die Maßnahmen nach Angaben der DB Netz AG als fertig bearbeitet gelten; teilweise die Umsetzung der Maßnahme aber noch anstehen kann.

Außerdem sind im Ballungsraum Dortmund weitere Maßnahmen zur Lärminderung im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogrammes des Bundes vorgesehen (vgl. dazu im Anhang das Dokument „LAP R3_BRm Dortmund_Anlage 3). Für die Neuerstellung des Gesamtkonzeptes der Lärmsanierung hat eine Neuberechnung der Anlage 3 stattgefunden. Bei der Ermittlung des Lärmsanierungsbedarfs wurde das gesamte Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes betrachtet, auch bereits sanierte Bereiche. Diese Bereiche wurden mit „X65“ in der Tabelle gekennzeichnet.

Wie bereits erwähnt, werden gemäß § 1 der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (24. BImSchV) in Verbindung mit § 2 Abs. 1 der Sech-zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) lärmindernde Maßnahmen (Lärmvorsorge) ergriffen, wenn „durch den Bau oder die wesentliche Änderung (...) von Schienenwegen der Eisenbahnen“ festgelegte Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Nach mir derzeit vorliegenden Informationen werden im Rahmen des Ausbaus von Strecken im Ballungsraum Dortmund für den Betrieb des geplanten Rhein-Ruhr-Express (RRX) Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sein. Im Planungsverfahren (Planfeststellungsabschnitt 6.0) wird anhand der schalltechnischen Untersuchung durch einen unabhängigen Gutachter ersichtlich, welche Maßnahmen ergriffen werden sollen.

Bitte beachten Sie, dass die gemachten Angaben mit einem Sachstand von Februar 2020 gültig sind. Aufgrund der laufenden komplexen Verfahren ist eine Änderung des Sachstandes zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Lärmaktionsplans der Stadt Dortmund zu erwarten. Aktuelle Informationen zur Entwicklung des RRX-Projektes im Bereich Dortmund erhalten Sie auf der Internet-seite der DB Netz AG unter

<https://www.rheinruhrexpress.de/pfa60-dortmund.html>.

Abschließend möchte ich Sie darauf hinweisen, dass sich die Lärmkartierungsergebnisse des Eisenbahn-Bundesamtes (vgl. Anlage „LAP R3_BRm Dortmund_Belastetenstatistik (BRm)“) in zwei Punkten von denen unterscheiden, die Sie auf Seite 3 des Berichts veröffentlicht haben. Nach Ihren Angaben in Tabelle 3 sind in Dortmund 16.100 Wohnungen tagsüber von Lärm zwischen 55 und 65 dB(A) und 2.200 Wohnungen tagsüber von Lärm zwischen 65 und 75 dB(A) betroffen. Das Eisenbahn-Bundesamt hat für die erste Kategorie (55-65 dB(A)) 18.548 Wohnungen und für die zweite Kategorie (65-75 dB(A)) 2.310 Wohnungen berechnet.

Ich hoffe, die zusammengestellten Informationen und Materialien unterstützen Sie bei Ihrer Arbeit zum Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund. Für weitere Fragen zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag
[...]

4. Stellungnahme Handelsverband Nordrhein-Westfalen (Westfalen-Münsterland)

Der Handelsverband Nordrhein-Westfalen hat am 25.02.2020 folgende Stellungnahme per Post abgegeben (Eingangsdatum 28.02.2020):

„[...]“,

mit E-Mail vom 07.02.2020 geben Sie Gelegenheit zur Stellungnahme zum Bericht zur Überprüfung des Lärmaktionsplans 2014 der Stadt Dortmund.

Zunächst weisen wir darauf hin, dass wir grundsätzlich das Ziel einer Lärmreduktion für wichtig und richtig halten. Das gilt gleichermaßen für die parallel anstehenden Themen, wie z.B. Stickstoffdioxid-Reduzierung, Fahrverbote etc. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass in einer Großstadt wie Dortmund immer eine Lärmbelastung insbesondere durch die Vielzahl der Einwohner, die Anzahl der Berufspendler, die diversen individuellen und öffentlichen Verkehrsmittel, die Fülle von Veranstaltungen jeglicher Art sowie die Menge der ansässigen Unternehmen und Gewerbebetriebe besteht.

Des Weiteren regen wir an, alles zu vermeiden, was sich negativ auf die städtische Erreichbarkeit, die Mobilität der Bevölkerung und der Arbeitskräfte sowie den tatsächlichen Willen einer Vielzahl von Menschen auswirkt.

Daher bedarf es aus unserer Sicht eines gemeinschaftlich abgestimmten Gesamtpakets, das alle unterschiedlichen Aspekte ausgewogen und angemessen würdigt, entgegengesetzte Interessen und Positionen verhältnismäßig in Einklang zu bringen versucht und das nicht auf möglichst schnelle Umsetzung einseitiger Maßnahmen abzielt.

Dabei sind aus unserer Sicht u.a. die nachfolgend aufgeführten Punkte in der Diskussion möglicher Maßnahmen der Lärmreduktion zu beachten:

Die dargestellten Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung haben den Stand des Jahres 2017, dürften sich also in Folge der von der Stadt Dortmund und anderer Akteure auch nach dem Jahr 2017 eingeleiteten und umgesetzten Maßnahmen zwischenzeitlich verbessert haben, was im Rahmen der Diskussion und eventuellen Umsetzung von geplanten Maßnahmen berücksichtigt werden sollte.

Hinsichtlich der unter Punkt 3. dargestellten Lärmsituation, insbesondere der Zahl der hochbelasteten Einwohner dürfte sich an der bereits im Bericht erläuterten Begründung (gestiegene Einwohnerzahl in ohnehin belasteten Gebieten sowie bessere wirtschaftliche Lage und damit verbundene KFZ-Nutzung) allenfalls wenig geändert haben. Zum einen ist preisgünstiger freier Wohnraum eher in bereits belasteten Bereichen zu finden. Zum anderen hat allein der Aufbau der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung bei gleichzeitiger Reduzierung der (Langzeit-) Arbeitslosigkeit zu einer weiteren Verbesserung der wirtschaftlichen Lage vieler Haushalte geführt, mit der Folge, dass davon profitierende Menschen aus den sog. HotSpots weggezogen sind und mit individuellen Verkehrsmitteln, nicht notwendig dem ÖPNV, zur Arbeit in die Stadt fahren.

Eine Reduzierung des Individualverkehrs wird nur dann die gewünschte Wirkung entfalten, wenn ein aus Sicht der Bevölkerung als attraktiv empfundener und wahrgenommener ÖPNV das Mobilitätsbedürfnis abdecken kann. Dazu bedarf es einer Preisoffensive des ÖPNV, einer Ausweitung der innerstädtischen ÖPNV-Routen, einer verbesserten Taktung des ÖPNV, des Auf-/Ausbaus von Park-and-Ride Parkplätzen an gut erreichbaren Orten, der zuverlässigen Anbindung dieser Parkplätze an den ÖPNV und einer Erneuerung und eines Ausbaus der Fahrzeugflotte des ÖPNV.

Bei Umsetzung von als sinnvoll erkannter Maßnahmen darf nicht der Erziehungsgedanke im Vordergrund stehen. Denn wenn Menschen den Mehrwert von Lärmreduzierung, Reduzierung des Individualverkehrs und der weiteren Maßnahmen zur Senkung des Straßenverkehrslärms nicht erkennen, werden sie andere Standorte aufsuchen, bei denen derartige Maßnahmen nicht greifen (sog. grüne Wiese, Nachbarkommunen, Online-Handel etc.). Zudem besteht für die Innenstadt und die Ortsteilzentren die Gefahr einer Verödung, da Besuchsfrequenzen zurückgehen, dadurch langfristig Leerstände drohen und Zentren in eine Schieflage geraten, was es unbedingt zu verhindern gilt. Daher ist die Situation in Nachbarkommunen und angrenzenden Standorten mit zu berücksichtigen.

Die Förderung des Radverkehrs ist aus diesseitiger Sicht nur in einem je Standort engem Umkreis erfolgversprechend. Menschen, die weitere Strecken zu bewältigen haben, ohne einen im obigen Sinne attraktiven ÖPNV, werden nicht auf den eigenen PKW verzichten. Gleiches gilt für Personen, die täglich mehrere inner- und außerörtliche Termine wahrzunehmen haben oder die Angehörige oder Lasten zu transportieren haben. Lastenfahrräder oder Fahrräder mit Transportvorrichtung für Kinder, Einkäufe oder Menschen mit Handicap werden nur dann ohne weiteres akzeptiert werden, wenn dadurch die Vereinbarkeit der zu absolvierenden Verkehre nicht übermäßig leidet.

Die Ausweitung von Tempo-30-Zonen darf nicht zu einer Verdrängung von Verkehren in andere Wohnbereiche führen und dort zu einem Lärmanstieg führen.

Die Ausweitung der Anwohnerparkzonen wird nur dann erfolgreich sein, wenn dort bereits wohnenden Menschen teils auf ihre Fahrzeuge verzichten, wenn Alternativen zum Individualverkehr existieren (attraktiver ÖPNV, Car-Sharing etc.) und wenn Pendler die Möglichkeit haben, anderweitig an ihren Arbeitsort zu gelangen (z.B. Ausbau eines für Arbeitgeber und Arbeitnehmer gleichermaßen vorteilhaften Firmen-Ticket-Systems). Vergleichbares gilt für die angedeutete Parkraumbewirtschaftung.

Die Förderung von E-Mobilität erscheint grundsätzlich als sinnvoll, wird aber nur Erfolg haben, wenn sowohl am Wohn- als auch am Zielort genügend Ladevorrichtungen vorhanden sind, die problemlos auch von einer größeren Zahl von Fahrzeugen gleichzeitig genutzt werden können.

Immobilien Eigentümer sollten durch Förderung und durch Forderung vom Einbau schalldämmender Fenster und Fassaden sowie sonstiger Schallschutzmöglichkeiten überzeugt werden. Für Neubauten sollten Mindestvoraussetzungen zwingend vorgegeben werden.

Soweit diese Aspekte angemessen bei Überprüfung des Lärmaktionsplans gewürdigt und abgewogen werden, begrüßen wir die Ziele des Lärmaktionsplans.

Für Nachfragen, Gespräche oder Diskussionen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundliche Grüßen

[...]"

5. Stellungnahme Stadtverwaltung Castrop-Rauxel

Die Stadtverwaltung Castrop-Rauxel (Bereich Stadtplanung und Bauordnung) hat am 02.03.2020 folgende Stellungnahme per Post abgegeben (Eingangsdatum 06.03.2020):

„[...]“

für die Übersendung der Unterlagen zur Überprüfung des Lärmaktionsplans der Stadt Dortmund bedanke ich mich. Aus Sicht der Stadt Castrop-Rauxel bestehen keine Bedenken gegen den vorgelegten Bericht.

Sollten im Zuge des Lärmaktionsplanes Maßnahmen geplant sein, die Schnittpunkte zur Stadt Castrop-Rauxel bilden, ist das Umweltressort der Stadt Castrop-Rauxel zu beteiligen. Sollten Maßnahmen auf Dortmunder Stadtgebiet geplant sein, bitte ich außerdem zu beachten, dass keine erheblichen, lärmfördernden Verkehrsverlagerungen auf Castrop-Rauxeler Stadtgebiet erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

[...]"

6. Stellungnahme Gemeinde Holzwickede

Die Gemeinde Holzwickede (Fachbereich IV, Technische Dienste) hat am 03.03.2020 folgende Stellungnahme per E-Mail abgegeben:

„[...]“,
vielen Dank für die Beteiligung zum o.g. Planvorhaben.

Die Gemeinde Holzwickede nimmt den Lärmaktionsplan zur Kenntnis. Einwände bestehen nicht.

Ich bestätige die nachbargemeindliche Abstimmung gem. § 2 Abs. 2 BauGB.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrage
[...]"

7. Stellungnahme Industrie- und Handelskammer zu Dortmund

Die Industrie- und Handelskammer zu Dortmund hat am 06.03.2020 folgende Stellungnahme per E-Mail abgegeben:

„[...]“,

die Stadt Dortmund verfolgt mit der Lärmaktionsplanung das Ziel, kurz- bis mittelfristig Maßnahmen zur Lärminderung zu entwickeln und umzusetzen. Vordringlicher Handlungsbedarf besteht vor allem in Bereichen mit hohen Lärmpegeln und zugleich hoher Einwohnerdichte. Diese Bereiche werden als HotSpots bezeichnet.

Neben der Verbesserung der Lärmsituation in hochbelasteten Bereichen mit Wohnbebauung sollen außerdem „Ruhige Gebiete“ definiert sowie Strategien zu deren Schutz entwickelt werden.

Seitens der Industrie- und Handelskammer zu Dortmund (IHK) haben wir zum Bericht zur Überprüfung des Lärmaktionsplans 2014 der Stadt Dortmund folgende Hinweise/Anmerkungen:

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Senkung der Lärmemissionen konzentriert sich im Wesentlichen auf den Verkehr. Die Emissionsminderung ist auch ein wichtiger Bestandteil des Masterplans Verkehr der Stadt Dortmund. Hierin enthalten sind auch die Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität in Dortmund. Vor allem auf die Lärmemission hat die

zukünftige Zusammensetzung des Kfz-Bestandes erhebliche Auswirkungen. Die IHK begrüßt es, die den Verkehr und die Mobilität betreffenden Maßnahmen an einer Stelle gebündelt im begleitenden Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität zu diskutieren. Über die Mitgliedschaft in diesem Arbeitskreis beteiligt sich die IHK intensiv an diesem Dialog.

Die IHK steht Einschränkungen der Mobilität ausgesprochen kritisch gegenüber und legt Wert auf eine Abwägung der Verhältnismäßigkeit. Für den maßnahmenbezogenen Dialog zu einer solchen Abwägung stehen wir gerne zu Verfügung. Wir begrüßen es ausdrücklich, dass die Lärmemission der Industrie und des Gewerbes ausgenommen werden, da diese über die deutlich strengere TA-Lärm ausreichend abgebildet werden und somit eine mögliche Verunsicherung des Gewerbes vermieden wird. Ebenso sollten Anlagen, die unter die Industrieemissionsrichtlinie 2010/75/EU („IED-Richtlinie“) fallen und somit kartierungspflichtig werden, mögliche Einschränkungen bei der Ausübung der gewerblichen Tätigkeit bzw. deren Erweiterung vermieden werden dürfen.

Wir bitten um entsprechende Berücksichtigung unserer Hinweise/Anregungen.

Mit freundlichen Grüßen

Die Geschäftsführung

i.A.

[...]